

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I *Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità*

Regolamento (CE) n. 989/1999 della Commissione, del 10 maggio 1999, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 1

Regolamento (CE) n. 990/1999 della Commissione, del 10 maggio 1999, relativo alla fornitura di olio vegetale a titolo di aiuto alimentare 3

Regolamento (CE) n. 991/1999 della Commissione, del 10 maggio 1999, relativo alla fornitura di piselli spezzati a titolo di aiuto alimentare 6

Regolamento (CE) n. 992/1999 della Commissione, del 10 maggio 1999, relativo alla fornitura di cereali a titolo di aiuto alimentare 9

Regolamento (CE) n. 993/1999 della Commissione, del 10 maggio 1999, concernente il rilascio di titoli di importazione per gli agli originari della Cina 12

★ **Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE** 13

II *Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità*

Commissione

1999/315/CE:

★ **Decisione della Commissione, del 27 aprile 1999, recante approvazione delle condizioni di impiego del simbolo grafico per i prodotti agricoli di qualità tipici dei dipartimenti francesi d'oltremare [notificata con il numero C(1999) 1051]** 19

Sommario *(segue)*

1999/316/CE:

- * **Decisione della Commissione, del 27 aprile 1999, relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Berlino Tegel (Berliner Flughafen GmbH) ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(1999) 1066] ...** 21

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

REGOLAMENTO (CE) N. 989/1999 DELLA COMMISSIONE
del 10 maggio 1999
recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determina-
zione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1498/98 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,
considerando che il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato;

considerando che in applicazione di tali criteri, i valori forfettari all'importazione devono essere fissati ai livelli figuranti nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 3223/94 sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore l'11 maggio 1999.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 maggio 1999.

Per la Commissione
Franz FISCHLER
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66.

⁽²⁾ GU L 198 del 15.7.1998, pag. 4.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 10 maggio 1999, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	72,0
	204	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2317/97 della Commissione (GU L 321 del 22.11.1997, pag. 19). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO (CE) N. 990/1999 DELLA COMMISSIONE
del 10 maggio 1999
relativo alla fornitura di olio vegetale a titolo di aiuto alimentare

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio, del 27 giugno 1996, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare e ad azioni specifiche di sostegno alla sicurezza alimentare⁽¹⁾, in particolare l'articolo 24 paragrafo 1, lettera b),

considerando che il regolamento citato stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di un aiuto comunitario, nonché i criteri generali relativi al trasporto dell'aiuto alimentare al di là dello stadio fob;

considerando che, in seguito a varie decisioni relative alla concessione di aiuti alimentari, la Commissione ha accordato olio vegetale ad una serie di beneficiari;

considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CE) n. 2519/97 della Commissione, del 16 dicembre 1997, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione di prodotti a titolo del regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio per l'aiuto alimentare comunitario⁽²⁾; che è necessario precisare in particolare i termini e le condizioni di fornitura, per determinare le spese che ne derivano;

considerando che, per garantire la realizzazione delle forniture, per un dato lotto è opportuno dare ai concorrenti la possibilità di mobilitare olio di soia oppure olio di

girasole; che i lotti saranno aggiudicati all'offerta più favorevole,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nel quadro dell'aiuto alimentare comunitario, si procede alla mobilitazione nella Comunità di olio vegetale, ai fini della sua fornitura ai beneficiari indicati nell'allegato, conformemente al disposto del regolamento (CE) n. 2519/97 e alle condizioni specificate nell'allegato.

La fornitura verte sulla mobilitazione d'olio vegetale, prodotto nella Comunità, a condizione che nel caso dell'olio di girasole, esso non sia stato fabbricato e/o condizionato in regime di perfezionamento attivo.

Le offerte vertono su olio di soia oppure su olio di girasole. Ogni offerta indica con precisione il tipo di olio al quale si riferisce, pena l'irricevibilità.

Si considera che l'offerente abbia preso conoscenza di tutte le condizioni generali e particolari applicabili e che le abbia accettate. Non vengono prese in considerazione eventuali altre condizioni o riserve contenute nella sua offerta.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 maggio 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 166 del 5.7.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 23.

ALLEGATO

LOTTO A

1. **Azioni n.:** 142/98 (A1); 143/98 (A2); 144/98 (A3)
2. **Beneficiario** ⁽²⁾: Angola
3. **Rappresentante del beneficiario:** UTA/ACP/UE, rue Rainha Jinga 6, Luanda, Angola, Tel.: (244-2) 39 13 39; fax: 39 25 31; telex: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Paese di destinazione:** Angola
5. **Prodotto da mobilitare** ⁽³⁾: olio vegetale: o olio di soia raffinato o olio di girasole raffinato
6. **Quantitativo totale (t nette):** 500
7. **Numero di lotti:** 1 in 3 partite (A1: 300 tonnellate; A2: 100 tonnellate; A3 100 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁶⁾: —
9. **Condizionamento** ⁽¹⁰⁾: GU C 267 del 13.9.1996, pag. 1 [10.1 A, B e C.1]
10. **Etichettatura o marcatura** ⁽⁹⁾ GU C 114 del 29.4.1991, pag. 1 [III.A.3]
— Lingua da utilizzare per la marcatura: portoghese
— Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mobilitazione d'olio vegetale raffinato prodotto nella Comunità, a condizione che, nel caso dell'olio di girasole, esso non sia stato fabbricato e/o condizionato in regime di perfezionamento attivo.
12. **Stadio di consegna previsto:** reso destinazione ⁽⁷⁾ ⁽⁶⁾
13. **Stadio di consegna alternativo:** reso porto d'imbarco
14. a) **Porto d'imbarco:** —
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** A1: Somatradning (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL — Lubango (180 km from Namibe)
— porto o magazzino di transito: —
— via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**
— 1° termine: 15.8.1999
— 2° termine: 29.8.1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**
— 1° termine: dal 21.6 al 4.7.1999
— 2° termine: dal 5 al 18.7.1999
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00. ora di Bruxelles):**
— 1° termine: 25.5.1999
— 2° termine: 8.6.1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 15 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione:** —

Note

- (¹) Informazioni complementari: André Debongnie [Tel.: (32 2) 295 14 65].
Torben Vestergaard [Tel.: (32 2) 299 30 50].
- (²) Il fornitore si mette in contatto con il beneficiario o il suo rappresentante quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (³) Il fornitore rilascia al beneficiario un certificato redatto da un organismo ufficiale da cui risulti che, per il prodotto da consegnare, le norme in vigore, per quanto concerne le radiazioni nucleari nello Stato membro in questione, non sono superate. Nel certificato di radioattività occorre indicare il tenore del cesio 134 e 137 e dello iodio 131.
- (⁴) Il fornitore trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna i documenti seguenti:
— certificato fitosanitario.
- (⁵) In deroga al disposto della GU C 114, il testo del punto III A.3.c è sostituito dal seguente: «la dicitura «Comunità europea»».
- (⁶) Ogni offerta indica con precisione il tipo di olio al quale si riferisce, pena l'irricevibilità.
- (⁷) Oltre ad essere conformi alle disposizioni di cui all'articolo 14, punto 3, del regolamento (CE) n. 2519/97, le navi noleggate non devono figurare in nessuno dei quattro elenchi trimestrali più recenti delle navi fermate, pubblicato dal Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo [direttiva 95/21/CE del Consiglio (GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1)].
- (⁸) Le spese e tasse portuali (in particolare EP-14, EP-15 e EP-17) sono a carico dell'aggiudicatario. In deroga all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2519/97, le spese e tasse relative alle formalità doganali di importazione sono a carico dell'aggiudicatario e si considerano incluse nell'offerta.
- (⁹) Olio di soia raffinato conforme alle seguenti caratteristiche:
— aspetto chiaro e brillante a temperatura ambiente;
— sapore e odore neutri;
— acidi grassi liberi; non oltre 0,1 %;
— acqua ed impurezze: non oltre 0,05 %;
— colore, Lovibond 5 1/4 (rosso/giallo): massimo 1,5/15;
— numero di perossidi (mEq/kg): non oltre 2;
— peso specifico a 20 °C: 0,91-0,93 g/cm³;
— indice di rifrazione a 20 °C: 1,470-1,476;
— numero di iodio (Wijs): 125-140 g/100 g.
- (¹⁰) Disposti in contenitori di 20 piedi. La franchigia di detenzione dei contenitori deve essere almeno di quindici (15) giorni.
-

REGOLAMENTO (CE) N. 991/1999 DELLA COMMISSIONE
del 10 maggio 1999
relativo alla fornitura di piselli spezzati a titolo di aiuto alimentare

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
visto il regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio, del 27 giugno 1996, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare e ad azioni specifiche di sostegno alla sicurezza alimentare⁽¹⁾, in particolare l'articolo 24 paragrafo 1, lettera b),
considerando che il regolamento citato stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di un aiuto comunitario, nonché i criteri generali relativi al trasporto dell'aiuto alimentare al di là dello stadio fob;
considerando che, in seguito a varie decisioni relative alla concessione di aiuti alimentari, la Commissione ha accordato piselli spezzati ad una serie di beneficiari;
considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CE) n. 2519/97 della Commissione, del 16 dicembre 1997, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione di prodotti a titolo del regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio per l'aiuto alimentare comunitario⁽²⁾; che è necessario precisare in particolare i termini e le condi-

zioni di fornitura, nonché la procedura da seguire per determinare le spese che ne derivano,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nel quadro dell'aiuto alimentare comunitario, si procede alla mobilitazione nella Comunità di piselli spezzati, ai fini della loro fornitura ai beneficiari indicati nell'allegato, conformemente al disposto del regolamento (CE) n. 2519/97 e alle condizioni specificate nell'allegato.

Si considera che l'offerente abbia preso conoscenza di tutte le condizioni generali e particolari applicabili e che le abbia accettate. Non vengono prese in considerazione eventuali altre condizioni o riserve contenute nella sua offerta.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 maggio 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 166 del 5.7.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 23.

ALLEGATO

LOTTO A

1. **Azione n.:** 145/98 (A1); 146/98 (A2); 147/98 (A3)
2. **Beneficiario** ⁽²⁾: Angola
3. **Rappresentante del beneficiario:** UTA/ACP/UE, rue Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Tel.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, telex: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Paese di destinazione:** Angola
5. **Prodotto da mobilitare** ⁽⁷⁾: piselli spezzati
6. **Quantitativo totale (t nette):** 1 500
7. **Numero di lotti:** 1 in 3 partite (A1: 1 000 tonnellate; A2: 300 tonnellate; A3: 200 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾: —
9. **Condizionamento** ⁽⁵⁾: GU C 267 del 13.9.1996, pag. 1 [4.0 A 1.c, 2.c e B.1] o [2.1 A 1.a, 2a e B.1]
10. **Etichettatura o marcatura** ⁽⁶⁾ GU C 114 del 29.4.1991, pag. 1 [IV.A.3]
— Lingua da utilizzare per la marcatura: portoghese
— Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mercato della Comunità
Il prodotto deve provenire dalla Comunità.
12. **Stadio di consegna previsto:** reso destinazione ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾
13. **Stadio di consegna alternativo:** reso porto d'imbarco — fob stivato
14. a) **Porto d'imbarco:** —
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** A1: Somatradring (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL — Lubango (180 km from Namibe)
— porto o magazzino di transito: —
— via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**
— 1° termine: 15.8.1999
— 2° termine: 29.8.1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**
— 1° termine: dal 21.6 al 4.7.1999
— 2° termine: dal 5 al 18.7.1999
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00, ora di Bruxelles):**
— 1° termine: 25.5.1999
— 2° termine: 8.6.1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 5 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione:** —

Note

- (¹) Informazioni complementari: André Debongnie [Tel.: (32 2) 295 14 65].
Torben Vestergaard [Tel.: (32 2) 299 30 50].
- (²) Il fornitore si mette in contatto con il beneficiario o il suo rappresentante quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (³) Il fornitore rilascia al beneficiario un certificato redatto da un organismo ufficiale da cui risulti che, per il prodotto da consegnare, le norme in vigore, per quanto concerne le radiazioni nucleari nello Stato membro in questione, non sono superate. Nel certificato di radioattività occorre indicare il tenore del cesio 134 e 137 e dello iodio 131.
- (⁴) Il fornitore trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna i documenti seguenti:
— certificato fitosanitario.
- (⁵) Ai fini di un eventuale nuovo insaccamento, il fornitore fornisce il 2 % dei sacchi vuoti che devono essere della stessa qualità di quelli contenenti la merce e recare l'iscrizione, seguita da una R maiuscola.
- (⁶) In deroga al disposto della GU C 114, il testo del punto IV A.3.c) è sostituito dal seguente: «la dicitura «Comunità europea» ed il testo del punto IV A.3.b) è sostituito dal seguente: «pois cassés».
- (⁷) Piselli gialli (*Pisum sativum*) destinati all'alimentazione umana, derivanti dal raccolto più recente. I piselli non debbono essere colorati artificialmente. I piselli spezzati debbono essere trattati a vapore per almeno 2 minuti o essere fumigati (*). Inoltre, essi debbono essere conformi alle seguenti caratteristiche:
— umidità massima: 15 %;
— materie estranee: non oltre lo 0,1 %;
— rotture: non oltre il 10 % (per «rotture» si intendono le parti di pisello che passano attraverso un vaglio a fori circolari del diametro di 5 millimetri);
— percentuale di grani di colore diverso o decolorati: non oltre l'1,5 %;
— tempo di cottura: non superiore a 45 minuti (dopo 12 ore di immersione in acqua) o non superiore a 60 minuti (senza immersione).
- (⁸) Oltre ad essere conformi alle disposizioni di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2519/97, le navi noleggiate non devono figurare in nessuno dei quattro elenchi trimestrali più recenti delle navi fermate, pubblicato dal Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo [direttiva 95/21/CE del Consiglio (GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1)].
- (⁹) Le spese e tasse portuali (in particolare EP-14, EP-15 e EP-17) sono a carico dell'aggiudicatario. In deroga all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2519/97, le spese e tasse relative alle formalità doganali di importazione sono a carico dell'aggiudicatario e si considerano incluse nell'offerta.

(*) L'aggiudicatario trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna un certificato di fumigazione.

REGOLAMENTO (CE) N. 992/1999 DELLA COMMISSIONE
del 10 maggio 1999
relativo alla fornitura di cereali a titolo di aiuto alimentare

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
visto il regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio, del 27 giugno 1996, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare e ad azioni specifiche di sostegno alla sicurezza alimentare⁽¹⁾, in particolare l'articolo 24 paragrafo 1, lettera b),
considerando che il regolamento citato stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di un aiuto comunitario, nonché i criteri generali relativi al trasporto dell'aiuto alimentare al di là dello stadio fob;
considerando che, in seguito a varie decisioni relative alla concessione di aiuti alimentari, la Commissione ha accordato cereali ad una serie di beneficiari;
considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CE) n. 2519/97 della Commissione, del 16 dicembre 1997, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione di prodotti a titolo del regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio per l'aiuto alimentare comunitario⁽²⁾; che è necessario precisare in particolare i termini e le condi-

zioni di fornitura, per determinare le spese che ne derivano,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nel quadro dell'aiuto alimentare comunitario, si procede alla mobilitazione nella Comunità di cereali, ai fini della loro fornitura ai beneficiari indicati nell'allegato, conformemente al disposto del regolamento (CE) n. 2519/97 e alle condizioni specificate nell'allegato.

Si considera che l'offerente abbia preso conoscenza di tutte le condizioni generali e particolari applicabili e che le abbia accettate. Non vengono prese in considerazione eventuali altre condizioni o riserve contenute nella sua offerta.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 maggio 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 166 del 5.7.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 23.

ALLEGATO

LOTTO A

1. **Azioni n.:** 139/98 (A1); 140/98 (A2); 141/98 (A3)
2. **Beneficiario** ⁽²⁾: Angola
3. **Rappresentante del beneficiario:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Tel.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, telex: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Paese di destinazione:** Angola
5. **Prodotto da mobilitare:** granturco
6. **Quantitativo totale (t nette):** 3 000
7. **Numero di lotti:** 1 in 3 partite (A1: 2 500 tonnellate; A2: 300 tonnellate; A3: 200 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾: GU C 114 del 29.4.1991, pag. 1 [II.A.1.d]
9. **Condizionamento** ⁽⁷⁾: GU C 267 del 13.9.1996, pag. 1 [1.0 A 1.a, 2.a e B.2]
10. **Etichettatura o marcatura** ⁽⁶⁾ GU C 114 del 29.4.1991, pag. 1 [II.A.3]
— Lingua da utilizzare per la marcatura: portoghese
— Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mercato della Comunità
12. **Stadio di consegna previsto:** reso destinazione. ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾
13. **Stadio di consegna alternativo:** reso porto d'imbarco — fob stivato
14. a) **Porto d'imbarco:** —
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** A1: Somatrading (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL — (180 km from Namibe)
— porto o magazzino di transito: —
— via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**
— 1° termine: 8.8.1999
— 2° termine: 22.8.1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**
— 1° termine: dal 14 al 27.6.1999
— 2° termine: dal 28.6 all'11.7.1999
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00 ora di Bruxelles):**
— 1° termine: 25.5.1999
— 2° termine: 8.6.1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 5 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione** ⁽⁴⁾: restituzione applicabile il 21.5.1999, fissata dal regolamento (CE) n. 909/1999 della Commissione (GU L 114 dell'1.5.1999, pag. 29)

Note

- (¹) Informazioni complementari: André Debongnie [Tel.: (32 2) 295 14 65].
Torben Vestergaard [Tel.: (32 2) 299 30 50].
- (²) Il fornitore si mette in contatto con il beneficiario o il suo rappresentante quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (³) Il fornitore rilascia al beneficiario un certificato redatto da un organismo ufficiale da cui risulti che, per il prodotto da consegnare, le norme in vigore, per quanto concerne la radiazione nucleare nello Stato membro in questione, non sono superate. Nel certificato di radioattività occorre indicare il tenore del cesio 134 e 137 e dello iodio 131.
- (⁴) Il regolamento (CE) n. 259/98 della Commissione (GU L 25 del 31.1.1998, pag. 39), si applica alle restituzioni all'exportazione. La data di cui all'articolo 2 del citato regolamento corrisponde a quella di cui al punto 22 del presente allegato.
- (⁵) Il fornitore trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna i documenti seguenti:
— certificato fitosanitario.
- (⁶) In deroga al disposto della GU C 114, il testo del punto II A.3.c) è sostituito dal seguente: «la dicitura "Comunità europea"».
- (⁷) Ai fini di un eventuale nuovo insaccamento, il fornitore fornisce il 2 % dei sacchi vuoti che devono essere della stessa qualità di quelli contenenti la merce e recare l'iscrizione, seguita da una R maiuscola.
- (⁸) Le spese e tasse portuali (in particolare EP-14, EP-15 e EP-17) sono a carico dell'aggiudicatario. In deroga all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2519/97, le spese e tasse relative alle formalità doganali di importazione sono a carico dell'aggiudicatario e si considerano incluse nell'offerta.
- (⁹) Oltre ad essere conformi alle disposizioni di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2519/97, le navi noleggiate non devono figurare in nessuno dei quattro elenchi trimestrali più recenti delle navi fermate, pubblicato dal Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo [direttiva 95/21/CE del Consiglio (GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1)].
-

REGOLAMENTO (CE) N. 993/1999 DELLA COMMISSIONE**del 10 maggio 1999****concernente il rilascio di titoli di importazione per gli originari della Cina**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2200/96 del Consiglio, del 28 ottobre 1996, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore degli ortofrutticoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 857/1999 della Commissione ⁽²⁾,

visto il regolamento (CE) n. 1137/98 della Commissione, del 29 maggio 1998, recante misure di salvaguardia applicabili all'esportazione di aglio originario della Cina ⁽³⁾, in particolare l'articolo 1, paragrafo 3,

considerando che, in applicazione del regolamento (CEE) n. 1859/93 della Commissione ⁽⁴⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 1662/94 ⁽⁵⁾, l'immissione in libera pratica nella Comunità di aglio importato da paesi terzi è soggetta alla presentazione di un titolo di importazione;

considerando che l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1137/98 per l'aglio originario della Cina e per le domande presentate dal 1° giugno 1998 al 31 maggio 1999 ha limitato il rilascio di titoli di importazione ad un quantitativo massimo mensile;

considerando che, tenuto conto dei criteri fissati dall'articolo 1, paragrafo 2, di detto regolamento e dei titoli di importazione già rilasciati, i quantitativi richiesti dal 7

maggio 1999 superano il quantitativo massimo mensile menzionato nell'allegato di detto regolamento per il mese di maggio 1999; che occorre pertanto determinare in che misura possano essere rilasciati titoli di importazione per tali domande; che di conseguenza non devono essere rilasciati titoli per le domande presentate dopo il 7 maggio 1999 e anteriormente al 1° giugno 1999,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Tenendo conto delle informazioni ricevute dalla Commissione il 10 maggio 1999, i titoli di importazione richiesti a norma dell'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 1859/93 dal 7 maggio 1999 per gli agli di cui al codice NC 0703 20 00, originari della Cina, sono rilasciati fino a concorrenza del 3,92218 % del quantitativo richiesto.

Per i prodotti suddetti, le domande di titoli di importazione presentate dopo il 7 maggio 1999 e anteriormente al 1° giugno 1999 sono respinte.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore l'11 maggio 1999.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 maggio 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 297 del 21.11.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 108 del 27.4.1999, pag. 7.

⁽³⁾ GU L 157 del 30.5.1998, pag. 107.

⁽⁴⁾ GU L 170 del 13.7.1993, pag. 10.

⁽⁵⁾ GU L 176 del 9.7.1994, pag. 1.

DIRETTIVA 1999/32/CE DEL CONSIGLIO

del 26 aprile 1999

relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 130 S, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

(1) considerando che gli obiettivi e i principi della politica della Comunità in materia ambientale enunciati nei relativi programmi di azione, in particolare il quinto programma di azione a favore dell'ambiente ⁽⁴⁾, sulla base dei principi di cui all'articolo 130 R del trattato, mirano in particolare a garantire un'efficace protezione della popolazione dai rischi riconosciuti derivanti dalle emissioni di anidride solforosa e a tutelare l'ambiente evitando depositi di zolfo che superino i carichi e i livelli critici;

(2) considerando che, secondo l'articolo 129 del trattato, le esigenze di protezione della salute costituiscono una componente delle altre politiche della Comunità; che, a norma dell'articolo 3, lettera o), del trattato, l'azione della Comunità dovrebbe altresì comportare un contributo al conseguimento di un elevato livello di protezione della salute;

(3) considerando che le emissioni di anidride solforosa contribuiscono notevolmente al problema dell'acidificazione nella Comunità e che l'anidride solforosa ha inoltre un effetto diretto sulla salute umana e sull'ambiente;

(4) considerando che l'acidificazione e l'anidride solforosa atmosferica danneggiano gli ecosistemi sensibili, riducono la biodiversità e il valore paesaggistico, ed hanno inoltre un impatto negativo sulle coltivazioni e sulla crescita forestale; che la pioggia acida sulle città può causare danni rilevanti agli edifici e al patrimonio architettonico; che l'inquinamento dovuto all'anidride solforosa può anche avere una notevole incidenza sulla salute umana, soprattutto per le fasce della popolazione che soffrono di malattie respiratorie;

(5) considerando che l'acidificazione è un fenomeno transfrontaliero che esige soluzioni a livello comunitario, nazionale e locale;

(6) considerando che le emissioni di anidride solforosa contribuiscono alla formazione di particelle nell'atmosfera;

(7) considerando che la Comunità e i singoli Stati membri sono parti contraenti della convenzione UNECE sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza; che il secondo protocollo UNECE sull'inquinamento transfrontaliero da anidride solforosa prevede che le parti contraenti riducano le emissioni di tale sostanza ad un livello pari o superiore alla riduzione del 30 % specificata nel primo protocollo e che tale secondo protocollo UNECE parte dalla premessa che i carichi e livelli critici continueranno ad essere superati in alcune zone sensibili; che per rispettare gli obiettivi del quinto programma d'azione a favore dell'ambiente si richiederanno ancora ulteriori misure di riduzione delle emissioni di anidride solforosa; che le parti contraenti dovrebbero pertanto operare ulteriori riduzioni significative delle emissioni di anidride solforosa;

(8) considerando che lo zolfo, naturalmente presente in piccole quantità nel petrolio e nel carbone, da decenni è stato riconosciuto come la fonte principale delle emissioni di anidride solforosa che sono una delle grandi cause delle «piogge acide» e uno dei principali fattori all'origine dell'inquinamento atmosferico registrato in molte zone urbane e industriali;

(9) considerando che la Commissione ha recentemente pubblicato una comunicazione relativa ad una strategia economicamente razionale per combattere l'acidificazione nella Comunità; che il controllo delle emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi è stato considerato una componente integrante di questa strategia improntata al rapporto costi/efficacia; che la Comunità riconosce la necessità di misure per quanto concerne tutti gli altri combustibili;

(10) considerando che degli studi hanno indicato che i vantaggi che si ottengono riducendo le emissioni di anidride solforosa mediante riduzioni del tenore di zolfo dei combustibili saranno spesso, nel quadro della presente direttiva, notevolmente superiori ai costi stimati per l'industria e che la tecnologia necessaria per ridurre il tenore di zolfo dei combustibili liquidi esiste ed è ben consolidata;

⁽¹⁾ GU C 190 del 21.6.1997, pag. 9 e

GU C 259 del 18.8.1998, pag. 5.

⁽²⁾ GU C 355 del 21.11.1997, pag. 1.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 13 maggio 1998 (GU C 167 dell'1.6.1998, pag. 111), posizione comune del Consiglio del 6 ottobre 1998 (GU C 364 del 25.11.1998, pag. 20) e decisione del Parlamento europeo del 9 febbraio 1999 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU C 138 del 17.5.1993, pag. 5.

- (11) considerando che, sulla base del principio di sussidiarietà e del principio di proporzionalità di cui all'articolo 3 B del trattato, l'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi non può essere raggiunto efficacemente dai singoli Stati membri; che un'azione non concertata non garantisce il conseguimento dell'obiettivo auspicato, è potenzialmente controproducente e provocherà notevoli incertezze sul mercato dei prodotti combustibili interessati; che, vista la necessità di ridurre nella Comunità le emissioni di anidride solforosa, è pertanto più efficace intervenire a livello comunitario; che la presente direttiva si limita alle prescrizioni minime necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo auspicato;
- (12) considerando che nella direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativo al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi⁽¹⁾ si è chiesto alla Commissione di presentare al Consiglio una proposta che prescrivesse limiti più bassi per il tenore di zolfo dei gasoli e nuovi limiti per il kerosene per aviazione; che sarebbe appropriato fissare limiti per il tenore di zolfo di altri combustibili liquidi, in particolare gasoli pesanti, oli combustibili per uso bordo, oli e gasoli per diesel marini sulla base di studi di costo/efficacia;
- (13) considerando che, a norma dell'articolo 130 T del trattato, la presente direttiva non dovrebbe impedire agli Stati membri di mantenere e di prendere provvedimenti per una protezione ancora maggiore; che tali provvedimenti devono essere compatibili con il trattato e dovrebbero essere notificati alla Commissione;
- (14) considerando che uno Stato membro, prima di introdurre nuovi provvedimenti per una maggiore protezione, dovrebbe notificare alla Commissione i progetti di detti provvedimenti, secondo la direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura di informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche⁽²⁾;
- (15) considerando che, un riferimento al limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, è opportuno prevedere deroghe per gli Stati membri o alcune loro regioni quando lo consentano le condizioni ambientali;
- (16) considerando che, con riferimento al limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, è anche opportuno prevedere deroghe per l'uso dello stesso negli impianti di combustione conformi ai valori limiti di emissione stabiliti dalla direttiva 88/609/CEE del Consiglio, del 24 novembre 1988, concernente la limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originari dai grandi impianti di combustione⁽³⁾; che alla luce dell'imminente revisione della direttiva 88/609/CEE può essere necessario riesaminare e, ove opportuno, modificare talune disposizioni della presente direttiva;
- (17) considerando che, per gli impianti di combustione delle raffinerie esclusi dal campo d'applicazione della lettera c) del punto i) del paragrafo 3 dell'articolo 3, il valore medio delle emissioni di anidride solforosa non dovrebbe essere superiore ai limiti stabiliti nella direttiva 88/609/CEE o in eventuali revisioni della stessa; che, nell'applicare la presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero tener conto del fatto che la sostituzione di combustibili diversi da quelli contemplati all'articolo 2 della presente direttiva non dovrebbe provocare un aumento delle emissioni di sostanze inquinanti acide;
- (18) considerando che la direttiva 93/12/CEE ha già stabilito un valore limite di 0,2 % per il tenore di zolfo dei gasoli; che questo valore limite dovrebbe essere ridotto fino allo 0,1 % al 1° gennaio 2008;
- (19) considerando che, in base all'atto di adesione del 1994, l'Austria e la Finlandia possono, per un periodo di quattro anni dalla data di adesione, derogare alle disposizioni della direttiva 93/12/CEE relative al tenore di zolfo del gasolio;
- (20) considerando che i valori limite di 0,2 % (a decorrere dall'anno 2000) e di 0,1 % (a decorrere dall'anno 2008) per il tenore di zolfo dei gasoli per uso marittimo adoperati dalle navi possono presentare problemi tecnici ed economici per l'intero territorio della Grecia, per la Spagna relativamente alle Isole Canarie, per la Francia relativamente ai dipartimenti francesi d'oltremare e per il Portogallo relativamente agli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre; che una deroga per la Grecia, le Isole Canarie, i dipartimenti francesi d'oltremare e gli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre non dovrebbe avere effetti negativi sul mercato dei gasoli per uso marittimo e che le esportazioni di gasoli per uso marittimo dalla Grecia, dalle Isole Canarie, dai dipartimenti francesi d'oltremare e dagli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre verso gli altri Stati membri dovrebbero soddisfare i requisiti vigenti nello Stato membro di destinazione; che la Grecia, le Isole Canarie, i dipartimenti francesi d'oltremare e gli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre dovrebbero usufruire di una deroga dai valori limite di zolfo in peso per i gasoli per uso marittimo;

⁽¹⁾ GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81.

⁽²⁾ GU L 109 del 26.4.1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 96/139/CE della Commissione (GU L 32 del 10.2.1996, pag. 31).

⁽³⁾ GU L 336 del 7.12.1988, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/66/CE (GU L 337 del 24.12.1994, pag. 83).

- (21) considerando che le emissioni di zolfo derivanti da trasporti marittimi e dovute alla combustione di combustibili per uso bordo con alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento da anidride solforosa e all'acidificazione; che la Comunità invocherà una protezione più efficace delle aree sensibili alle emissioni di SO_x e la riduzione del normale valore limite per gli oli combustibili per uso bordo (attualmente pari al 4,5 %) negli attuali e futuri negoziati sulla convenzione MARPOL nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO); che dovrebbero essere proseguite le iniziative della Comunità volte ad ottenere che La Manica/Mare del Nord vengano dichiarati zona a controllo speciale di bassa emissione di SO_x ;
- (22) considerando che è necessaria una ricerca più approfondita per quanto riguarda gli effetti dell'acidificazione sugli ecosistemi e sul corpo umano; che la Comunità contribuisce a tale ricerca nell'ambito del quinto programma quadro di ricerca⁽¹⁾;
- (23) considerando che in caso di interruzione dell'approvvigionamento di greggio, di prodotti petroliferi o di altri idrocarburi, la Commissione può autorizzare l'applicazione di un limite più elevato sul territorio di uno Stato membro;
- (24) considerando che gli Stati membri dovrebbero introdurre opportuni sistemi per controllare l'osservanza della presente direttiva; che dovrebbero essere periodicamente inviate alla Commissione relazioni sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi;
- (25) considerando che, per ragioni di chiarezza, sarà necessario modificare la direttiva 93/12/CEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Finalità e ambito di applicazione

- Scopo della presente direttiva è ridurre le emissioni di anidride solforosa derivanti dalla combustione di alcuni tipi di combustibili liquidi, diminuendo così gli effetti nocivi di tali emissioni per le persone e l'ambiente.
- La riduzione delle emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi derivati dal petrolio deve essere realizzata stabilendo limiti per il tenore di zolfo di tali combustibili, come condizione per il loro uso sul territorio degli Stati membri.

Le limitazioni al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi derivati dal petrolio, come stabilito nella presente direttiva, non si applicano tuttavia:

- ai combustibili liquidi derivati dal petrolio usati nella navigazione marittima, salvo quelli che rientrano nell'ambito della definizione di cui al paragrafo 3, dell'articolo 2;
 - al gasolio marino utilizzato dalle navi che attraversano una frontiera tra un paese terzo ed uno Stato membro;
- ai combustibili destinati alla trasformazione prima della combustione finale;
- ai combustibili usati a fini di trasformazione nell'industria della raffinazione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

1) *Olio combustibile pesante,*

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio del codice NC 2710 00 71-2710 00 78 oppure
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, a parte il gasolio di cui ai punti 2 e 3, che, per i suoi limiti di distillazione, rientra nella categoria di oli pesanti destinati ad essere usati come combustibile e di cui meno del 65 % in volume, comprese le perdite, si distilla a 250 °C con il metodo ASTM D86. Se la distillazione non può essere determinata con il metodo ASTM D86, il prodotto petrolifero rientra ugualmente nella categoria degli oli combustibili pesanti.

2) *Gasolio,*

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio del codice NC 2710 00 67 o 2710 00 68, oppure
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio che, per i suoi limiti di distillazione, rientra nella categoria dei distillati medi destinati ad essere usati come combustibile o carburante e di cui almeno l'85% in volume, comprese le perdite, si distilla a 350 °C con il metodo ASTM D86.

Sono esclusi dalla presente definizione i carburanti diesel, quali definiti al paragrafo 2 dell'articolo 2, della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità del petrolio e dei carburanti diesel e recante modifica della direttiva 93/12/CEE⁽²⁾. I carburanti utilizzati dalle macchine mobili non stradali e dai trattori agricoli sono anch'essi esclusi da questa definizione.

- Gasolio marino*, qualsiasi combustibile per uso marittimo che corrisponde alla definizione del punto 2, o che ha una viscosità o densità che rientri nei limiti della viscosità o densità definiti per i distillati marini nella tabella dell'ISO 8217 (1996).

⁽¹⁾ GU L 26 dell'1.2.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

- 4) *Metodo ASTM*, i metodi stabiliti dalla «American Society for Testing and Materials» nell'edizione 1976 delle definizioni e specifiche tipo per il petrolio e i prodotti lubrificanti.
- 5) *Impianto di combustione*, qualsiasi apparato tecnico nel quale i combustibili vengono ossidati al fine di usare il calore prodotto.
- 6) *Carico critico*, l'esposizione quantitative stimata a una o più sostanze inquinanti al di sotto della quale non si verificano secondo le conoscenze attuali effetti nocivi significativi su elementi ambientali sensibili.

Articolo 3

Tenore massimo di zolfo nell'olio combustibile pesante

1. Gli Stati membri prendono tutte le iniziative necessarie affinché, a decorrere dal 1° gennaio 2003, non siano usati sul loro territorio oli combustibili pesanti il cui tenore di zolfo superi l'1,00 % in massa.

2. Nel rispetto delle norme di qualità dell'aria relative all'anidride solforosa stabilite nella direttiva 80/779/CEE⁽¹⁾ o in qualsiasi atto legislativo della Comunità che abroghi e sostituisca tali norme e nelle altre pertinenti disposizioni comunitarie, e purché le emissioni non contribuiscano in modo significativo al superamento dei carichi critici in altri Stati membri, uno Stato membro può autorizzare, su tutto il suo territorio o su una parte di esso, l'uso di oli combustibili pesanti aventi un tenore di zolfo compreso tra 1,00 e 3,00 % in peso massa. Tale autorizzazione si applica soltanto se le emissioni di uno Stato membro non contribuiscono al superamento dei carichi critici in qualsiasi Stato membro.

3. i) Fatto salvo l'adeguato controllo delle emissioni da parte delle competenti autorità, i paragrafi 1 e 2 non si applicano agli oli combustibili pesanti usati:

- a) negli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 88/609/CEE, che sono considerati nuovi impianti secondo la definizione di cui al paragrafo 9 dell'articolo 2 della suddetta direttiva e che rispettano i limiti di emissione di anidride solforosa per tali impianti, previsti nell'articolo 4 e nell'allegato IV della stessa;
- b) in altri impianti di combustione, che non rientrano nell'ambito di applicazione della lettera a), se le emissioni di anidride solforosa dell'impianto sono pari o inferiori a 1 700 mg/Nm³, in presenza di un tenore di ossigeno nel gas di combustione del 3 % misurato a secco;

c) per la combustione nelle raffinerie, se la media mensile delle emissioni di anidride solforosa di tutti gli impianti della raffineria [esclusi gli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della lettera a)], indipendentemente dal tipo di combustibile e dalle combinazioni di combustibili utilizzati, sono entro un limite che viene fissato da ciascuno Stato membro e non è superiore a 1 700 mg/Nm³.

ii) Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché tutti gli impianti di combustione che utilizzano olio combustibile pesante, con una concentrazione di zolfo superiore a quella prevista nel paragrafo 1, non possano funzionare senza l'autorizzazione di un'autorità competente nella quale siano specificati i limiti di emissione.

4. Le disposizioni del paragrafo 3 sono riesaminate e, ove opportuno, modificate alla luce di eventuali revisioni della direttiva 88/609/CEE.

5. Lo Stato membro che intende avvalersi della facoltà di cui al paragrafo 2 ne informa la Commissione e il pubblico con almeno dodici mesi di anticipo. Alla Commissione devono essere fornite le informazioni necessarie per valutare se i criteri previsti al paragrafo 2 siano stati rispettati. La Commissione informa gli altri Stati membri.

Entro sei mesi dalla data di ricezione delle suddette informazioni dello Stato membro, la Commissione esamina i provvedimenti previsti e, secondo la procedura di cui all'articolo 9, prende una decisione e la comunica agli Stati membri. Tale decisione è riesaminata ogni otto anni sulla base delle informazioni che gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 9.

Articolo 4

Tenore massimo di zolfo nel gasolio

1. Gli Stati membri prendono tutte le iniziative necessarie affinché sul loro territorio, comprese le acque territoriali, non siano usati gasoli, inclusi quelli marini, a decorrere:

- dal 1° luglio 2000 se il loro tenore di zolfo è superiore allo 0,20 % in massa;
- dal 1° gennaio 2008 se il loro tenore di zolfo è superiore allo 0,10 % in massa.

2. In deroga al paragrafo 1, la Spagna per le Canarie, la Francia per i dipartimenti francesi d'oltremare, la Grecia per tutto il suo territorio o una parte di esso e il Portogallo per gli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre possono autorizzare l'impiego di gasoli per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore ai limiti di cui al paragrafo 1.

⁽¹⁾ GU L 229 del 30.8.1980, pag. 30. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/692/CEE (GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48).

3. Nel rispetto delle norme di qualità dell'aria relative all'anidride solforosa stabilite nella direttiva 80/779/CEE o in qualsiasi atto legislativo della Comunità che abroghi e sostituisca tali norme e nelle altre pertinenti disposizioni comunitarie, e purché le emissioni non contribuiscano in modo significativo al superamento dei carichi critici in altri Stati membri, uno Stato membro può autorizzare, su tutto il suo territorio o su una parte di esso, l'uso di gasoli aventi un tenore di zolfo compreso tra 0,10 e 0,20 % in massa. Tale autorizzazione si applica soltanto se le emissioni di uno Stato membro non contribuiscono al superamento dei carichi critici in qualsiasi Stato membro e non va al di là del 1° gennaio 2013.

4. Lo Stato membro che intende avvalersi della facoltà di cui al paragrafo 3 ne informa la Commissione e il pubblico con almeno dodici mesi di anticipo. Alla Commissione devono essere fornite informazioni sufficienti per valutare se i criteri previsti al paragrafo 3 siano stati rispettati. La Commissione informa gli altri Stati membri.

Entro sei mesi dalla data di ricezione delle suddette informazioni dallo Stato membro, la Commissione esamina i provvedimenti previsti e, secondo la procedura di cui all'articolo 9, prende una decisione e la comunica agli Stati membri.

Articolo 5

Mutamenti nell'approvvigionamento di combustibili

Qualora un mutamento improvviso nell'approvvigionamento di greggio, di prodotti petroliferi, o di altri idrocarburi renda difficile per uno Stato membro l'applicazione dei limiti massimi del tenore di zolfo di cui agli articoli 3 e 4, detto Stato membro ne informa la Commissione. La Commissione può autorizzare l'applicazione di un limite più elevato sul territorio di detto Stato membro, per un periodo non superiore a sei mesi e notifica la sua decisione al Consiglio e agli Stati membri. Ogni Stato membro può deferire al Consiglio, entro un mese, la decisione della Commissione. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione differente entro due mesi.

Articolo 6

Campionatura e analisi

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per verificare mediante campionatura che il tenore di zolfo dei combustibili usati sia conforme agli articoli 3 e 4. La campionatura ha inizio entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle norme recanti il pertinente limite

per il tenore massimo di zolfo nel combustibile. La campionatura è effettuata con una frequenza sufficiente e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato.

2. Il metodo di riferimento per determinare il tenore di zolfo è quello definito:

- a) dai metodi ISO 8754 (edizione 1992) e PrEN ISO 14596 per l'olio combustibile pesante e il gasolio marino;
- b) dai metodi EN 24260 (edizione 1987), ISO 8754 (edizione 1992) e PrEN ISO 14596 per il gasolio.

Per l'arbitrato sarà utilizzato il metodo PrEN ISO 14596. L'interpretazione statistica dei risultati della verifica del tenore di zolfo dei gasoli impiegati è effettuata secondo la norma ISO 4259 (edizione 1992).

Articolo 7

Relazioni e riesame

1. Sulla base dei risultati della campionatura e dell'analisi eseguita a norma dell'articolo 6, gli Stati membri presentano alla Commissione, ogni anno ed entro il 30 giugno, una breve relazione sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi contemplati dalla presente direttiva e usati nel loro territorio durante l'anno civile precedente. Tale relazione comprende un sommario delle deroghe di cui al paragrafo 3 dell'articolo 3.

2. Sulla base, fra l'altro, delle relazioni annuali presentate a norma del paragrafo 1 e delle tendenze rilevate in materia di qualità dell'aria e di acidificazione, la Commissione presenta, entro il 31 dicembre 2006, una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La Commissione può accompagnare a questa relazione proposte di revisione della presente direttiva, in particolare dei valori limite stabiliti per ciascuna categoria di combustibile, e delle eccezioni e deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 3, e ai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 4.

3. La Commissione esamina quali misure possono essere adottate per ridurre gli effetti di acidificazione prodotti dalla combustione di combustibili marini diversi da quelli specificati nel paragrafo 3 dell'articolo 2, e, se del caso, presenta una proposta entro la fine del 2000.

Articolo 8

Modifiche della direttiva 93/12/CEE

1. La direttiva 93/12/CEE è modificata come segue:
 - a) all'articolo 1, la lettera a) del paragrafo 1 e il paragrafo 2 sono soppressi;

- b) all'articolo 2, il primo comma del paragrafo 2 e il paragrafo 3 sono soppressi;
- c) gli articoli 3 e 4 sono soppressi.
2. Il paragrafo 1 si applica a decorrere dal 1° luglio 2000.

Articolo 9

Comitato consultivo

La Commissione è assistita da un comitato a carattere consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

Il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 10

Recepimento

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° luglio 2000. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 11

Sanzioni

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali d'attuazione della presente direttiva. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 26 aprile 1999.

Per il Consiglio

Il presidente

J. FISCHER

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 27 aprile 1999

recante approvazione delle condizioni di impiego del simbolo grafico per i prodotti agricoli di qualità tipici dei dipartimenti francesi d'oltremare

[notificata con il numero C(1999) 1051]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(1999/315/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3763/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativo a misure specifiche a favore dei dipartimenti francesi d'oltremare (DOM) per quanto riguarda taluni prodotti agricoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2598/95 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 20, paragrafo 3,

visto il regolamento (CE) n. 1418/96 della Commissione, del 22 luglio 1996, che istituisce le modalità relative all'impiego di un simbolo grafico per i prodotti agricoli di qualità, tipici delle regioni ultraperiferiche ⁽³⁾,

(1) considerando che, in applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3763/91, è stato realizzato un simbolo grafico allo scopo di favorire la conoscenza e il consumo, allo stato fresco o trasformato, dei prodotti agricoli di qualità tipici dei DOM; che la Commissione ha pubblicato tale simbolo grafico, nonché le relative regole di riproduzione, nel regolamento (CE) n. 2054/96 ⁽⁴⁾;

(2) considerando che, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3763/91, le condizioni di impiego del simbolo grafico per i prodotti agricoli di qualità tipici dei DOM sono proposte dalle organizzazioni professionali, trasmesse dalle autorità nazionali e approvate dalla Commissione; che le autorità francesi hanno trasmesso, con il proprio parere favorevole, tali condizioni di impiego nonché le modalità amministrative di applicazione sulla base delle quali le autorità nazionali competenti intendono concedere il diritto di impiegare il simbolo grafico;

(3) considerando che tali condizioni di impiego si prestano a realizzare gli obiettivi perseguiti con l'istituzione del simbolo grafico; che pertanto è opportuno approvare queste stesse condizioni di impiego,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Sono approvate le condizioni di impiego del simbolo grafico per i prodotti agricoli di qualità tipici dei dipartimenti francesi d'oltremare, presentate dalle autorità francesi e riprodotte in allegato.

⁽¹⁾ GU L 356 del 24.12.1991, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 267 del 9.11.1995, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 182 del 23.7.1996, pag. 9.

⁽⁴⁾ GU L 280 del 31.10.1996, pag. 1.

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Articolo 3

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Fatto a Bruxelles, il 27 aprile 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

ALLEGATO

Estratto del progetto di circolare delle autorità francesi contenente le condizioni di impiego e le modalità amministrative d'applicazione del simbolo grafico per i prodotti agricoli tipici dei dipartimenti francesi d'oltremare.

ESTRATTO

1. Il simbolo grafico creato in applicazione dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 3763/91 del Consiglio può essere utilizzato esclusivamente per i prodotti agricoli o della pesca di qualità, anche trasformati, tipici dei dipartimenti d'oltremare in quanto regioni ultraperiferiche.
2. I prodotti agricoli o della pesca non trasformati devono essere stati ottenuti nei dipartimenti d'oltremare.
Per i prodotti trasformati tipici dei dipartimenti d'oltremare la cui principale caratteristica è la materia prima utilizzata, l'ingrediente o gli ingredienti che caratterizzano il prodotto trasformato devono essere stati ottenuti al 100 % localmente.
Per i prodotti trasformati la cui principale caratteristica è il metodo di produzione o di fabbricazione, viene presa in considerazione la specificità di tale metodo.
3. I prodotti in causa devono presentare caratteristiche proprie in quanto prodotti dei dipartimenti d'oltremare; tali caratteristiche possono includere le condizioni, i metodi e le tecniche di coltivazione, di produzione o di fabbricazione, nonché il rispetto delle norme di presentazione e condizionamento.
4. Il simbolo grafico può essere utilizzato esclusivamente per i prodotti di qualità superiore. La qualità è definita con riferimento a disposizioni della normativa comunitaria o, in mancanza di queste, con riferimento alle norme internazionali.

In mancanza di norme comunitarie o internazionali, le norme pertinenti sono definite dalla Commissione regionale per i prodotti alimentari di qualità sulla base di opportune proposte delle organizzazioni professionali.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 27 aprile 1999

relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Berlino Tegel (Berliner Flughafen GmbH)

[notificata con il numero C(1999) 1066]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/316/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto la direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (1), in particolare l'articolo 9, paragrafo 5,

vista la domanda di approvazione della decisione delle autorità tedesche del 26 gennaio 1999 e dopo aver consultato le citate autorità,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

I. L'AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA DEROGA NOTIFICATA DAL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA

1. La notifica delle autorità tedesche

(1) Con lettera del 28 gennaio 1999, protocollata dalla Commissione il 29 gennaio, le autorità tedesche hanno chiesto l'approvazione della decisione del governo della Repubblica federale di Germania del 26 gennaio 1999 che prevede una deroga a favore dell'aeroporto di Berlino Tegel (Berliner Flughafen GmbH) intesa a:

- vietare l'esercizio dell'autoassistenza,
- e riservare all'aeroporto di Berlino Tegel (Berliner Flughafen GmbH) la prestazione di servizi a terzi,

per le categorie di servizi di cui ai punti 3, 4 (limitatamente alla movimentazione fisica delle merci e della corrispondenza tra l'aerostazione e l'aereo sia in arrivo che in partenza e in transito) ed ai punti 5.4 e 5.6 dell'allegato della direttiva.

Tale deroga è concessa ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e d), della direttiva fino al 31 dicembre 2000.

(2) A norma dell'articolo 9, paragrafo 3 della direttiva, la Commissione ha pubblicato un estratto della decisione notificata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* (2) del 6 marzo 1999, invitando i soggetti interessati a presentare le loro osservazioni.

(3) A norma dell'articolo 9, paragrafo 5 della direttiva, la Commissione ha consultato il governo tedesco sul progetto di valutazione della Commissione il 22 e 24 marzo 1999.

Fondamento della deroga

(4) Le norme generali relative all'accesso al mercato dell'assistenza a terra sono definite agli articoli 6 e 7 della direttiva. Esse affermano il principio della più ampia liberalizzazione possibile per la maggior parte delle categorie di servizi di assistenza a terra. Per un aeroporto con un volume di traffico come quello di Berlino Tegel, la direttiva prevede il riconoscimento del diritto all'esercizio dell'autoassistenza a decorrere dal 1° gennaio 1998 e l'apertura del mercato dell'assistenza a terzi a partire dal 1° gennaio 1999. Tuttavia, a causa della situazione e della funzione particolare di un aeroporto, segnatamente dei problemi di sicurezza tecnica e di sicurezza pubblica, ma anche di spazio e di capacità, che possono caratterizzare alcuni settori nella maggioranza degli aeroporti, la direttiva non impone una liberalizzazione totale del mercato, ma prevede un'apertura minima tanto in materia di autoassistenza che di assistenza a terzi per quattro categorie di servizi forniti sulla pista, vale a dire in una zona particolarmente delicata dell'aeroporto. Tali categorie riguardano le operazioni in pista, l'assistenza bagagli, l'assistenza carburante e talune operazioni di assistenza merci e posta.

(5) L'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio ha tenuto conto anche del fatto che, in alcuni casi specifici, gravi problemi di spazio e di capacità possono impedire l'apertura del mercato al livello previsto. In tali casi, è ammessa l'introduzione di deroghe per un tempo limitato al fine di consentire

(1) GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

(2) GU C 64 del 6.3.1999, pag. 9-11.

all'aeroporto di risolvere tali difficoltà. Tali deroghe rivestono comunque un carattere eccezionale e non hanno l'obiettivo generale di garantire agli aeroporti un periodo di adeguamento supplementare oltre a quello già previsto all'articolo 1 della direttiva.

- (6) Una deroga può essere concessa esclusivamente a causa di limiti specifici di spazio e di capacità. È in base a tale motivazione che le autorità tedesche hanno concesso la suddetta deroga, prevista dal paragrafo 3 del provvedimento tedesco «Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften» del 10 dicembre 1997⁽³⁾ («Regolamento sulla prestazione dei servizi a terra negli aeroporti e recante modifica di altre prescrizioni in materia di trasporto aereo») che recepisce la direttiva 96/67/CE nel diritto interno.

2. La situazione relativa all'assistenza presso l'aeroporto di Berlino Tegel

2.1. Descrizione dell'aeroporto

- (7) Fino al 1990, l'aeroporto di Berlino Tegel serviva la zona ovest della città, l'aeroporto di Schönefeld serviva la zona est, mentre quello di Tempelhof era principalmente riservato alle operazioni militari. Dopo la riunificazione, Tegel è divenuto il principale aeroporto berlinese. Tuttavia, l'aumento stimato del traffico aereo su Berlino pari a circa il 24 % nel periodo 1996-2002, obbligherà non solo a mantenere in esercizio i tre aeroporti con una riapertura dell'aeroporto di Tempelhof al traffico civile almeno in un primo tempo, ma comporterà altresì problemi di capacità per l'aeroporto di Tegel, che è il più richiesto dai vettori sia per le sue infrastrutture esistenti che per la vicinanza alla città.
- (8) L'incremento della domanda, unitamente ai problemi connessi ad un utilizzo scarsamente efficace della pista ed ai tempi troppo lunghi delle coincidenze che ne conseguono, hanno indotto la società che gestisce gli aeroporti berlinesi (BFG) ed i suoi partner a decidere di costruire il nuovo Aeroporto internazionale di Brandeburgo, sul sito attuale di Schönefeld, che è il solo a non essere gravato da carenze di spazio e vincoli ambientali. Tuttavia, in attesa della realizzazione del nuovo aeroporto, sarà l'aeroporto di Tegel, che nel 1997 ha gestito un flusso di circa 9 milioni di passeggeri, a dover accogliere la maggior parte del traffico. Infatti, la chiusura programmata dell'aeroporto di Tempelhof nel 2001-2002, costringerà Tegel a riassorbire gran parte di questo traffico fino al 2007, data in cui sarà messo in funzione il nuovo aeroporto.

2.2. L'assistenza a terra nell'aeroporto

- (9) Alla data della decisione delle autorità tedesche, su 59 servizi di assistenza 54 erano già aperti alla concorrenza: si tratta, in particolare, di tutti i servizi in aerostazione più taluni servizi in pista come il servizio di ristorazione e il rifornimento di cherosene. Tali servizi comportano complessivamente l'intervento di 28 operatori. La deroga si riferisce ad alcuni servizi in pista che dal 1998 sono forniti esclusivamente da una controllata della BLAS (Berlin Lufthansa Airport Services) società in cui l'aeroporto detiene una partecipazione di maggioranza. Si tratta dell'assistenza bagagli (punto 3 dell'allegato alla direttiva), delle operazioni di caricamento, scaricamento e di trasporto tra l'aerostazione e l'aereo (punto 5.4), dell'assistenza all'avviamento dell'aereo (punto 5.6), e delle operazioni di assistenza merci e posta (punto 4).

II. LE DIFFICOLTÀ ADDOTTE DALLE AUTORITÀ TEDESCHE

- (10) La decisione delle autorità tedesche si basa sull'impossibilità di aprire il mercato relativamente alle citate operazioni per accogliere un operatore supplementare per via delle carenze di spazio e di capacità a livello della pista, sia che si tratti di un prestatore di servizi, sia che si tratti di un utente interessato a praticare l'autoassistenza.

1. I problemi di capacità

- (11) La capacità di Berlino Tegel era stata fissata, al momento della sua costruzione, a 5,5 milioni di passeggeri. Tuttavia, dal 1990, il gestore dell'aeroporto si trova a far fronte ad un carico superiore del 60 % circa alla capacità a causa del rapido incremento del traffico passeggeri — 8,4 milioni di passeggeri — e del traffico merci: 24 000 tonnellate nel 1996, a seguito di un incremento dell'80 % in dieci anni. In seguito ad un tale sviluppo, l'aeroporto che si trova nell'impossibilità di espandersi oltre il perimetro attuale e la cui parte nord è riservata all'uso militare, ha parzialmente supplito alle carenze di capacità con la creazione di nuove posizioni, l'installazione di banchi check-in supplementari, e la costruzione di locali per il personale e di parcheggi, al punto che oggi tutti gli spazi di riserva sono stati utilizzati completamente ed è impossibile aumentare le attività di assistenza nelle infrastrutture esistenti. L'aeroporto è utilizzato al limite della sua capacità. Tale limite, stimato a 18 partenze e arrivi all'ora per via dei problemi di assistenza, viene già oltrepassato diverse volte al giorno. Le previsioni di traffico evidenziano un aumento del numero di movimenti annui da 118 000 nel 1996 a 125 000 nel 2000. Allo stesso tempo, il numero di passeggeri dovrebbe passare da 8 a 10,2 milioni.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt (Gazzetta ufficiale della Repubblica federale di Germania) 1997 Parte 1, n. 82, 16.12.1997, pag. 2885.

- (12) L'utilizzo di tutta la capacità di assistenza impone, secondo le autorità tedesche, una cooperazione completa fra le diverse attività, soprattutto in pista. Inoltre, per ovviare alle carenze di capacità occorre spesso cambiare repentinamente le modalità di prestazione dei servizi di assistenza. Di fatto, l'aumento negli ultimi anni del numero di prestatori di determinati servizi in pista (ristorazione, carburante) non ha fatto che acuire le difficoltà di gestione del traffico sulle aree.

2. *La carenza di spazio*

A. Collocazione delle attrezzature

- (13) Su 14 500 m² disponibili per le operazioni di assistenza, 10 100 m² possono effettivamente servire per la collocazione delle attrezzature e, secondo le autorità tedesche, tale spazio sarebbe interamente utilizzato. I restanti 4 400 m² consistono in zone operative accanto agli aeromobili che non possono essere assegnate ad un operatore particolare. Inoltre, la loro forma triangolare rende più difficoltoso il loro utilizzo.
- (14) Il fabbisogno attuale di spazio a livello della pista è di 10 700 m² per l'insieme degli operatori (escludendo lo spazio necessario per le attrezzature invernali, che non sono collocate in appositi spazi, ma sono ripartite nelle officine e in vari altri luoghi); di tale superficie, 8 000 m² sono assegnati a BLAS e 2 700 m² agli altri operatori. Si stima dunque che la carenza di spazio attuale sia pari a 600 m².

B. Il trattamento dei bagagli

- (15) Il sistema attuale di trattamento dei bagagli è costituito da 9 sale di smistamento bagagli (7 adiacenti al terminal stesso e 2 nel prolungamento di questo) non comunicanti tra di loro. Le suddette sale, la cui superficie rispettiva è compresa fra i 300 ed i 450 m², servono i voli sia degli aeromobili collegati mediante passerella situati davanti a ciascuna sala, sia degli aeromobili in posizione remota (remote-sensing positions). Ognuna delle sale adiacenti al terminal è provvista di un nastro trasportatore «arrivi» e di due nastri «partenze». Le due sale supplementari si avvalgono di un sistema a doppio nastro continuo. Ogni sala di smistamento bagagli è fornita di locali per il personale. Secondo le autorità tedesche, la mancanza di spazio in queste sale impedisce di aumentare il numero degli operatori e solo il monopolio del servizio permette un servizio adeguato dei voli e il rispetto dei tempi delle coincidenze. Le dimensioni dei locali non permetterebbero, secondo la documentazione fornita, il parcheggio di tutti i carrelli vuoti in attesa e mancherebbe spazio per il flusso dei carrelli nel caso in cui diversi voli venissero serviti allo stesso tempo. Inoltre, la corrispondenza delle sale di

smistamento bagagli a specifiche posizioni munite di passerella impedirebbe la distribuzione dei bagagli in sale diverse assegnate ai vari prestatori di servizi. Una distribuzione così concepita avrebbe ripercussioni negative sul funzionamento dell'aeroporto.

C. Locali riservati al personale

- (16) La carenza di spazio riguarda anche i locali a disposizione del personale, che attualmente sono pieni in conseguenza dell'aumento del traffico e del numero dei prestatori di servizi. Le autorità tedesche ritengono che sia impossibile predisporre di nuovi a breve termine a causa dei problemi amministrativi che la costruzione di detti locali potrebbe comportare. D'altro canto, per accordi con la direzione, gli addetti alle operazioni di assistenza bagagli usufruiscono, per le pause di lavoro, di locali attigui alle sale di smistamento bagagli, mentre locali nuovi potrebbero essere costruiti solo in punti più distanti.
- (17) Per la chiusura dell'aeroporto di Tempelhof, prevista nel 2001-2002, l'aeroporto di Schönefeld dovrebbe raggiungere in tale periodo i limiti di capacità. D'altra parte, la preferenza dei vettori per Tegel dovrebbe portare ad un incremento del traffico di questo aeroporto del 20 % da qui al 2002, con 10,2 milioni di passeggeri all'anno. Le autorità aeroportuali prevedono di dover far fronte a problemi di capacità sia nell'aerostazione, che sulla pista. Sulla pista, si ritiene che i metri quadri mancanti siano 700, il che fa salire la carenza complessiva a 1 300 m², e ciò solo in base all'aumento del traffico, senza tener conto delle conseguenze che potrebbero derivare dall'ingresso di un operatore supplementare.

3. *Conseguenze dell'ingresso di nuovi operatori*

- (18) Secondo la documentazione fornita, l'ingresso di nuovi operatori comporterebbe un aumento dello spazio necessario in conseguenza dell'aumento delle attrezzature necessarie per le ore di punta di ogni operatore.
- (19) Le autorità tedesche ritengono che gli effetti dipenderanno sia dal numero dei nuovi operatori, che dal volume e dalla struttura della loro attività e dalla loro politica commerciale.
- (20) Gli studi condotti per conto dell'aeroporto tendono a dimostrare che ipotizzando l'ingresso di due nuovi operatori (prestatori di servizi o utenti che praticano l'autoassistenza) che operino secondo la stessa strategia attualmente seguita dal monopolista, ed assumendo una ripartizione del traffico fra

Lufthansa per il primo operatore, British Airways e la controllata Deutsche BA per il secondo, e le compagnie restanti, per il terzo, il fabbisogno di spazio per la sistemazione delle attrezzature supplementari sarebbe pari a 3 500 m². La carenza complessiva di spazio ammonterebbe così a 4 100 m² e arriverebbe a 4 800 m² a partire dal 2000, a causa delle necessità create dall'aumento del traffico. Tuttavia, dai documenti complementari forniti dalle autorità aeroportuali, gli spazi richiesti per le attrezzature da taluni prestatori sembrerebbero molti di più, tanto che la superficie in oggetto sarebbe in media intorno ai 6 500 m².

(21) Secondo le autorità tedesche, detti studi non hanno sufficientemente tenuto conto dell'impatto che avrebbe l'ingresso di nuovi operatori sul mercato del monopolista, e dunque della diminuzione di attrezzature e personale di quest'ultimo, e dunque delle sue necessità di spazi. Tuttavia, esse ritengono che in ragione della carenza già esistente di 600 m², non sarà possibile reperire lo spazio sufficiente per l'ingresso di un nuovo operatore.

(22) La documentazione fornita evidenzia inoltre una situazione critica per quanto riguarda la circolazione sul piazzale dell'aeroporto, che sarà molto difficile da coordinare con l'aumento del numero di operatori, considerato che l'aeroporto è già al limite della sua capacità. L'aumento del traffico, dovuto oltre che al numero, anche alla varietà delle attrezzature, imporrà una riorganizzazione delle corsie che avrà ripercussioni sulla capacità dell'aeroporto stesso, comportando ritardi considerevoli che si stima nell'ordine del 32 % nel 2002, a fronte dell'attuale 12 %.

(23) Lo studio evidenzia un incremento del traffico sul piazzale tra il 20 ed il 50 % con l'ingresso di un solo operatore; tale aumento potrebbe arrivare fino al 140-160 % al punto di incrocio a nord, comportando gravi problemi di sicurezza.

(24) Tuttavia, l'aeroporto dichiara essere pronto a consentire l'ingresso di un altro operatore, purché ciò incida solo minimamente sulla capacità di spazio e di circolazione sulla pista.

III. LE OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

(25) A norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, i soggetti interessati sono stati invitati a presentare le loro osservazioni in merito alla notifica delle autorità tedesche. Le varie compagnie che hanno espresso la loro opinione insistono innanzi tutto sul

fatto che l'aeroporto, benché a conoscenza da diversi anni degli obblighi a lui incombenti in virtù della direttiva, non ha preso nessuna misura intesa a prevenire i disagi addotti e permettere l'apertura del mercato.

(26) Sarebbe possibile ovviare all'attuale carenza di 600 m² adottata dall'aeroporto senza problemi, e nuovi spazi potrebbero essere ricavati mediante l'ottimizzazione delle superfici esistenti. In particolar modo si propone di spostare le attrezzature invernali che potranno essere sistemate in locali più distanti dall'aeroporto, liberando così spazi a livello delle posizioni da 51 a 56 nella parte ovest. Inoltre, le varie compagnie ritengono che l'aeroporto non abbia tenuto conto della perdita di mercato del monopolista in seguito all'ingresso di un nuovo operatore.

(27) Per quanto riguarda le previsioni sul volume di traffico, queste sarebbero sovradimensionate, come dimostrano le ultime tendenze, e la capacità occorrente deve dunque essere rivista verso il basso. A livello del trasporto e del trattamento dei bagagli, considerata la possibilità attuale di gestire tre voli simultaneamente nelle sale di smistamento bagagli, non dovrebbero esserci problemi per l'ammissione di un secondo prestatore di servizi, tenuto conto dello spazio esistente in ogni sala di smistamento e del fatto che il numero di carrelli è proporzionale al numero dei voli e non a quello dei prestatori. L'organizzazione in questo settore non presenterebbe alcun problema, poiché continuerà ad essere di competenza dell'aeroporto. Il problema dello spazio, sia a livello della pista che per quanto riguarda il trattamento dei bagagli, risiederebbe innanzi tutto, secondo le compagnie interpellate, nella cattiva gestione dello spazio stesso e nella cattiva organizzazione.

(28) Relativamente allo spazio destinato al personale, si ammette che sarebbe problematico accogliere tutto il personale di un altro operatore. Tuttavia, il ricorso a strutture leggere, oppure la locazione di aree all'esterno del perimetro dell'aeroporto potrebbe risolvere il problema per i nuovi prestatori di servizi, mentre quelli già presenti nell'aeroporto non ne avrebbero necessariamente bisogno. In generale, le compagnie che hanno espresso la loro opinione stimano che la situazione dell'aeroporto di Berlino Tegel, a prescindere dall'entità dell'aumento del traffico, rischia di deteriorarsi nei prossimi anni, ma che tale processo non dipende dalla presenza di un solo o di molteplici prestatori di servizi sulla pista.

IV. VALUTAZIONE DELLA DEROGA IN BASE
ALLE DISPOSIZIONI DELLA DIRETTIVA
96/67/CE

1. *Le norme vigenti in materia di assistenza*

1.1. **Le possibilità di limitare l'accesso al mercato**

- (29) La direttiva 96/67/CE del Consiglio prevede un'apertura differenziata del mercato in funzione delle modalità di prestazione dei servizi di assistenza (autoassistenza o prestazione a terzi) e del volume di traffico dell'aeroporto.
- (30) I principi generali sull'esercizio dell'assistenza per le categorie di servizi indicate dalle autorità tedesche sono definiti all'articolo 6, paragrafo 2, e dall'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva. Tali principi sono stati recepiti nelle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 2, del provvedimento tedesco che attua la direttiva. Ai sensi delle disposizioni della direttiva, gli Stati membri possono riservare l'esercizio dell'autoassistenza ad almeno due utenti. Questi ultimi devono essere scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Per la selezione dei prestatori di servizi dev'essere indetta una gara d'appalto. Conseguentemente, in applicazione dell'allegato 5 del provvedimento «Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften»⁽⁴⁾ del 10 dicembre 1997 che recepisce la direttiva nel diritto tedesco, l'aeroporto di Berlino Tegel è tenuto ad aprire il mercato dell'assistenza a terzi ad un altro prestatore di servizi, e dovrà altresì permettere l'esercizio dell'autoassistenza a due utenti per quelle attività per cui è consentito limitare il numero di prestatori o utenti a norma degli articoli 6.2 e 7.2 della direttiva.
- (31) Tuttavia, laddove per difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibili, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile autorizzare l'esercizio del diritto all'autoassistenza o la prestazione di assistenza a terzi ai livelli previsti dalla direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e d), ammettere un solo operatore a prestare assistenza a terzi e vietare o limitare a un solo utente l'esercizio del diritto all'autoassistenza.

Tuttavia, a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, una simile deroga deve:

- specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga ed i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile che la giustificano;
- essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare detti vincoli.

Inoltre, sempre a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, la deroga non deve:

- pregiudicare indebitamente gli obiettivi della direttiva;
- dar luogo a distorsioni della concorrenza;
- essere più ampia del necessario.

- (32) Come ricordato dalla Commissione nelle sue decisioni del 14 gennaio 1998, relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf⁽⁵⁾, l'obiettivo principale della direttiva è la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. Le limitazioni imposte a terzi costituiscono restrizioni alla libera prestazione di servizi da parte di tali soggetti. Per analogia con le misure statali che limitano la libera prestazione di servizi⁽⁶⁾, le misure suscettibili di precludere o di vietare la libera iniziativa dei prestatori di servizi — o come nel caso di specie quella degli utenti che intendono praticare per conto proprio i servizi in questione — anche se si applicano indistintamente ai prestatori o utenti nazionali e a quelli di altri Stati membri, devono essere giustificate da esigenze imperative di interesse pubblico che non siano di natura economica e devono inoltre essere proporzionate agli obiettivi perseguiti.

1.2. **Procedura**

- (33) Le autorità tedesche si sono impegnate a subordinare l'entrata in vigore della decisione di deroga alla decisione della Commissione.
- (34) Come nel caso delle due decisioni relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf⁽⁷⁾, la Commissione deve basare la sua valutazione sui punti seguenti:
- la sussistenza e l'entità delle difficoltà addotte a motivazione della deroga e l'impossibilità dell'apertura del mercato al livello previsto dalla direttiva; a questo proposito possono essere presi in considerazione solo i problemi di spazio e/o di capacità;
 - un piano di misure adeguate mirante a superare le difficoltà addotte, credibile, non subordinato a condizioni e che contenga un calendario di attuazione di tali misure;

⁽⁵⁾ Decisioni della Commissione del 14 gennaio 1998, GU L 173 del 18.6.1998, pag. 32.

⁽⁶⁾ Sentenze del 25 luglio 1991, Médiawet, Racc. 1991, pag. 4007, e C-76/90, Säger/Dennemeyer, Racc. 1991, pag. 4221.

⁽⁷⁾ Cfr. nota 5.

⁽⁴⁾ Cfr. nota 3.

— la conformità ai criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, relativi al rispetto degli obiettivi della stessa, all'assenza di distorsioni della concorrenza e alla portata della misura.

(35) L'introduzione di una deroga non ha quindi l'obiettivo generale di concedere agli aeroporti un periodo di adeguamento più lungo di quello già previsto dall'articolo 1 della direttiva, ma deve consentire agli aeroporti di superare le difficoltà particolari che possono emergere al momento dell'apertura del mercato. Ogni deroga deve pertanto essere esaminata in funzione delle particolari difficoltà addotte a motivazione dell'impossibilità di aprire il mercato entro i termini previsti. Inoltre, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, qualsiasi eccezione deve essere interpretata restrittivamente e la portata di una deroga deve essere determinata tenendo conto delle finalità della misura in questione⁽⁸⁾.

(36) La presente deroga deve essere dunque esaminata alla luce delle considerazioni sopra esposte.

(37) A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva, la Commissione ha effettuato un esame approfondito delle carenze di spazio e di capacità addotte, dell'adeguatezza della decisione adottata dalle autorità tedesche rispetto a tali carenze e delle misure proposte per superarle. Nella sua valutazione, la Commissione si è basata sulla documentazione fornita dalle autorità tedesche come pure su un sopralluogo effettuato all'aeroporto di Berlino Tegel, nonché sulla perizia tecnica effettuata su sua richiesta dalla società Aerotec. La Commissione ha infine tenuto conto delle osservazioni presentate dall'aeroporto e dal governo tedesco sull'analisi della Commissione, e più particolarmente delle osservazioni relative ai vincoli di spazio nei locali di riposo del personale, adiacenti ai locali per lo smistamento dei bagagli. Le autorità tedesche ritengono che la Commissione abbia sottovalutato il problema, e confermano la propria posizione relativamente all'impossibilità di accogliere un secondo prestatore di servizi nei locali adibiti allo smistamento dei bagagli. Contestano infine la stima della Commissione quanto allo spazio di cui avrebbe bisogno un secondo prestatore, valutato a 1 200 m².

2. *Esame delle difficoltà addotte dalle autorità tedesche*

2.1. *Disponibilità di spazio*

A. *Spazio per la collocazione delle attrezzature*

(38) Per quanto riguarda le posizioni collegate mediante passerella, sia la disposizione delle posizioni stesse che il loro impiego per vari tipi di aeromobili mostrano che l'utilizzo di questa area ai fini dello stazionamento del materiale di assistenza è otti-

male, e che non è possibile liberare spazio supplementare. Tuttavia, nel sopralluogo presso gli impianti dell'aeroporto si è rilevato che un elevato numero di veicoli privati era parcheggiato nelle adiacenze del terminal e delle sale di smistamento bagagli. Difficilmente potrà essere obiettato che tali veicoli devono essere impiegati a fini operativi, come la supervisione delle operazioni in pista, poiché la neve che quel giorno era caduta ha mostrato chiaramente che i suddetti veicoli non erano stati spostati per almeno 5 ore — fra le ore 10 e le ore 15 — dopo l'ultima precipitazione di neve, vale a dire per la maggior parte della giornata lavorativa. Il parcheggio dei carrelli portabagagli in attesa sembrerebbe perciò possibile in questa area.

(39) Ciò vale anche per gli impianti per l'assistenza merci e posta: i mezzi di assistenza parcheggiati in questo spazio non erano stati usati almeno fra le 10 e le 15. D'altra parte quando la Commissione ha proceduto al sopralluogo degli impianti e della pista nel pomeriggio non sono stati rilevati movimenti e non è stato prestato servizio di assistenza ad aerei. Poiché però le autorità aeroportuali hanno dichiarato che le attrezzature erano in uso, vale a dire che le attrezzature ivi stazionate erano destinate all'assistenza merci e non all'assistenza passeggeri (trasporto dei bagagli), si può dedurre che in quel momento di assoluta calma tutte le attrezzature impiegate per l'assistenza merci e posta sono ferme. Di fatto, l'ispezione delle aree di deposito delle attrezzature ha mostrato che non più della metà dello spazio era utilizzata.

(40) La perizia svolta per conto della Commissione, il confronto con situazioni analoghe in altri aeroporti, e le norme e pratiche raccomandate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) contraddicono la relazione che sostiene che lo spazio sul piazzale aeromobili è insufficiente. Tali norme e pratiche definiscono, infatti, gli spazi e le aree che devono essere lasciati liberi per le esigenze di sicurezza e quelli che possono essere occupati dalle attrezzature sulle posizioni di imbarco a seconda del tipo di aeromobili. Le norme suddette mostrano che, per quanto riguarda le posizioni TIPO (posizioni che richiedono la presenza di mezzi per lo spostamento degli aeromobili alla partenza), e tenuto conto della categoria delle posizioni di imbarco in questo punto, una superficie di 200 m² circa potrebbe essere liberata da ambo i lati della prua dell'aereo. Prendendo in considerazione

⁽⁸⁾ Cfr. nota 5.

semplicemente 2 delle 6 posizioni esistenti in questo punto dell'aeroporto, una superficie di 800 m² circa potrebbe rendersi così disponibile senza infrangere le norme di sicurezza stabilite dall'ICAO. È da tener presente che l'aeroporto conta in totale più di 20 posizioni remote TIPO cui si potrebbero applicare le suddette disposizioni. Non sembrerebbe quindi impossibile ricavare spazi grazie ad una gestione rigorosa delle operazioni in pista, che presuppone una chiara configurazione delle posizioni ed un uso razionale degli spazi e dei movimenti intorno all'aeromobile.

- (41) La mancanza di spazio nel piazzale per la collocazione dei mezzi di assistenza di un secondo operatore non è stata dunque dimostrata dalle autorità tedesche.

B. *Il trasporto dei bagagli*

- (42) Il trasporto dei bagagli fra l'aereo ed il terminal non sembra presentare problemi particolari. Le sale di smistamento bagagli situate al livello zero del terminal sono 7, più 2 sale aggiuntive dotate di un sistema a doppio nastro che serve allo stesso tempo gli arrivi e le partenze. Le 7 sale sono invece provviste di due nastri trasportatori per le partenze e di un nastro per gli arrivi. La superficie di ognuna di queste sale varia fra i 300 ed i 450 m². Occorre rilevare che tutte le sale di smistamento — ad eccezione di quelle provviste di doppio nastro utilizzate unicamente per le posizioni remote — sono adibite al trattamento dei bagagli delle due posizioni munite di passerella situate di fronte ad esse, come pure di talune posizioni remote. Di conseguenza, il tempo di trasporto fra la posizione munita di passerella ed il sistema stesso è molto breve, e comporta quindi una rapida rotazione ed una necessità di carrelli piuttosto limitata.

- (43) Lo spazio attribuito ed il sistema di circolazione a senso unico all'interno di ogni sala del terminal, permette, tenuto conto di sistemi analoghi esistenti in altri aeroporti, di ammettere un secondo operatore. Infatti, la perizia eseguita dalla Commissione rivela che a Berlino Tegel i carrelli in attesa sono sistemati all'interno del sistema. Di fatto, come è stato precisato nella decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Colonia/Bonn⁽⁹⁾, il numero di carrelli necessari all'interno del sistema dipende dal numero di voli da gestire in un determinato momento e non dal numero di operatori presenti. Spetta all'autorità aeroportuale stabilire in modo adeguato e non discriminatorio il numero di carrelli necessari all'assistenza delle operazioni di trasporto. Gli spazi all'esterno, e soprattutto una parte di quelli a fianco del terminal attualmente

riservati al parcheggio di vetture private, di cui è fatto riferimento sopra, possono ospitare i carrelli in attesa.

- (44) Allo stesso modo, il traffico all'interno delle sale di smistamento permette, senza problemi particolari, di ammettere un secondo operatore per il trasporto dei bagagli. Lo scaricamento dei bagagli non dura che pochi minuti, soprattutto per via della prossimità delle posizioni munite di passerella e non sembra impedire il servizio simultaneo dei voli in partenza ed in arrivo. D'altro canto, in base ai calendari dei voli, non è stata dimostrata l'impossibilità di servire due arrivi ed una partenza allo stesso tempo. Se confrontato con altri aeroporti dotati di un sistema analogo, come Heathrow, lo spazio all'interno della sala di smistamento — ed in particolare la corsia di circolazione al centro — così come il sistema di circolazione a senso unico, non impediscono la presenza di due, o addirittura tre trattori appartenenti a due imprese diverse che trainino carrelli simultaneamente. Non sussistono problemi di spazio tali da obbligare a spostare uno dei carrelli per farne passare altri.

C. *Le altre operazioni in pista*

- (45) Nella relazione fornita dalle autorità tedesche non viene fatto alcun riferimento particolare alle altre operazioni in pista. Viene ribadito che lo spazio sul piazzale è sufficiente per il parcheggio dei mezzi di un secondo operatore. Per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri in autobus verso le posizioni remote, il parcheggio di detti autobus in prossimità del terminal non sembra indispensabile, in quanto tali veicoli, come avviene in numerosi aeroporti come Londra-Heathrow, possono essere spostati rapidamente sul piazzale e possono restare in attesa o essere parcheggiati in aree più distanti, specialmente in prossimità delle posizioni remote.
- (46) È evidente che, nella misura del possibile, lo spazio per il materiale e le operazioni di assistenza deve essere reperito principalmente in prossimità degli aerei o dei terminal, a seconda del tipo di operazione. Tuttavia, non si tratta che di una priorità. La direttiva precisa che lo Stato membro è tenuto a dimostrare l'impossibilità di un'apertura del mercato a livelli previsti. Lo Stato membro deve dimostrare la mancanza dello spazio necessario per assicurare la sistemazione del materiale e le operazioni previste senza dover espressamente fissare criteri di qualità per ogni collocazione. Nella fattispecie, tali materiali potrebbero essere sistemati nelle adiacenze delle posizioni 33, 34 e 35, dove le autorità aeroportuali hanno già previsto di liberare

⁽⁹⁾ Decisione della Commissione del 30 ottobre 1998, GU L 300 dell'11.11.1998, relativa all'aeroporto di Colonia/Bonn.

spazio. Tale sistema può in certi casi determinare difficoltà di gestione ma non determina comunque l'impossibilità di un'apertura. Saranno poi i soggetti interessati a decidere se, alla luce delle difficoltà che potranno eventualmente incontrare nell'esercizio delle proprie attività, sia o meno conveniente insediarsi nell'aeroporto.

D. I locali a disposizione del personale

(47) Dalla documentazione fornita dalle autorità tedesche si evince che le sale adibite al personale sono attigue ad ognuna delle sale di smistamento bagagli. Si tratta di almeno 7 (sette) sale di superficie pressoché analoga a quella delle sale di smistamento. La superficie riservata al personale si avvicina dunque ad un minimo di 1 800 — 2 000 m². Le autorità tedesche hanno peraltro precisato che le suddette sale sono utilizzate non solo dall'attuale monopolista dei servizi, ma anche da altri prestatori e utenti che espletano taluni servizi di assistenza in aeroporto e d'altro canto, a causa della lontananza di certe sale dalle rispettive aree operative (site al lato opposto del terminal), gli addetti al trattamento bagagli delle sale di smistamento lontane fanno la loro pausa sul posto, con il consenso della direzione dell'aeroporto.

(48) Tuttavia, anche considerando che le suddette sale sono destinate al personale addetto a tutti i servizi di assistenza, si può arguire che, alla luce della normativa che regola le dimensioni e la gestione delle sale di ricreazione, lo spazio nel terminal permetterebbe di accogliere il personale necessario per il trattamento e il trasporto bagagli di un secondo prestatore, trattandosi del personale che per la sua funzione opera più vicino alle sale suddette. In questo spazio però non sarebbe possibile ammettere altro personale.

(49) Per quanto riguarda l'accoglimento del personale preposto alle operazioni di trasporto passeggeri, non è stata dimostrata l'impossibilità di poter disporre di strutture temporanee di tipo Algeco nei pressi di alcune aree remote, soprattutto delle posizioni 33, 34 e 35 in cui le autorità aeroportuali prevedono di allestire nuovi spazi per l'assistenza. Converrà quindi al potenziale prestatore di servizi interessato informarsi sulle difficoltà legate di esercizio della propria attività e ripartire il personale in funzione di esse.

Quanto sopra esposto vale anche per il trasporto dell'equipaggio.

(50) Se per le operazioni relative al trasporto dei passeggeri e dell'equipaggio non occorre che il personale addetto si trovi nell'immediata vicinanza del terminal o delle rispettive aree operative, una distanza eccessiva sarebbe invece più problematica per le attività di caricamento e scaricamento dell'aereo e la mancanza di spazio in prossimità

non consentirebbe di ammettere un secondo operatore in pista.

(51) Il problema dei servizi di assistenza merci e posta è particolare in quanto tali operazioni sono eseguite in una zona distinta dell'aeroporto con apposite attrezzature e impianti, collocati in una sala per il personale addetto a talune operazioni di assistenza merci. La mancanza di posto per personale che necessita di stare vicino alla propria area operativa permette solo l'ingresso di operatori che già dispongano di locali per il personale e non ne abbiano bisogno di nuove. Considerata l'attuale assenza di operatori in questa parte dell'aeroporto, la Commissione ritiene che in ragione sia dello spazio esistente per il materiale che della mancanza di spazio in prossimità delle operazioni per il personale, sia ammissibile il rifiuto di un nuovo operatore, ma non il divieto di autoassistenza per le operazioni merci e posta previsto dalla deroga.

2.2. L'ingresso di nuovi operatori

(52) In generale la Commissione condivide il parere delle autorità tedesche secondo cui lo studio fatto eseguire dall'aeroporto non tiene conto della ripercussione che l'entrata nel mercato di un nuovo operatore potrebbe avere sulle attrezzature dell'attuale monopolista, né del fatto che ulteriori spazi potrebbero così essere liberati.

(53) Tuttavia, la Commissione riconosce che nel caso di un'acquisizione di una quota di mercato relativamente limitata, compresa fra il 10 e il 15 %, come è stato dimostrato da valutazioni in altri aeroporti a favore dei quali è stata concessa una deroga, tale riduzione può essere minima e l'attrezzatura del nuovo operatore può praticamente aggiungersi a quella del monopolista attuale.

(54) Per quanto riguarda lo studio sull'impatto dei nuovi operatori, le stime presentate appaiono ampiamente sovradimensionate.

(55) Prendendo come esempio l'autoassistenza praticata dal più grande vettore dell'aeroporto e sulla base dell'attuale calendario dei voli fornito dall'aeroporto, risulta che le attrezzature necessarie equivarrebbero a circa il 70 % di quelle attualmente utilizzate dall'aeroporto (per una superficie di circa 5 600 m²). Partendo dal presupposto che non vi sarebbe proporzionalità fra l'apporto di attrezzature da parte del secondo operatore e la conseguente diminuzione delle attrezzature necessarie — e dunque di spazio — all'attuale monopolista, la perizia eseguita dalla Commissione stima detta diminuzione nella misura del 40 % (ossia 4 000 m²). L'incremento netto dei metri quadri necessari sarebbe dunque del 30 % dello spazio attuale, ovvero di 2 400 m². Partendo dagli stessi presupposti, nel caso di ingresso di un operatore con una quota di mercato

del 10-15 % — corrispondente alla stima solitamente effettuata dagli studi concernenti altri aeroporti che hanno fruito di deroghe — e assumendo che non ci sarà alcuna riduzione delle attrezzature dell'attuale monopolista, i metri quadri in più occorrenti sarebbero, secondo lo stesso calcolo, 1 200. Come sopra accennato⁽¹⁰⁾, nel rispetto delle norme stabilite dall'OACI, una tale superficie potrebbe essere ricavata già attorno a tre o quattro — o eventualmente cinque — delle 20 posizioni TIPO, sulla base della stima di 2 000 m², fornita dalle autorità tedesche. Orbene, un tale fabbisogno di spazi si avrebbe solo nell'estrema e poco probabile ipotesi che anche il nuovo operatore lavori nelle stesse ore di punta.

- (56) L'indicazione degli spazi necessari, nell'ipotesi di ingresso di alcune imprese, effettuata dall'aeroporto, si basa sulla tesi secondo cui i nuovi operatori finirebbero per prestare tutti i servizi attualmente forniti dal monopolista, cosa che non appare realistica. Il fabbisogno di 1 200 m² da altri indicato appare perciò più proporzionato e l'analisi ha dimostrato che tale fabbisogno può essere soddisfatto.
- (57) Il problema dell'aumento del traffico nei prossimi anni e della conseguente necessità di nuove posizioni e nuovi terminal è riconosciuto dalla Commissione. Tuttavia, le conseguenze dell'ingresso di un nuovo operatore sul numero di movimenti in pista appaiono sovrastimate. Questo incremento dipende innanzi tutto dal numero di movimenti degli aerei che nella fattispecie non supera i diciotto atterraggi e decolli/ora, per cui l'attraversamento delle corsie dalle posizioni remote può essere effettuato senza disagi per il traffico. Si richiede agli operatori particolare attenzione nei periodi di punta, fermo restando che spetta alle autorità aeroportuali fare osservare le regole per la circolazione sulle piste. In numerosi aeroporti europei vi sono molti movimenti intorno ai terminal molto più congestionati e l'attraversamento delle corsie avviene nel rigoroso rispetto delle norme di sicurezza.

Gli spazi disponibili nell'aeroporto permettono quindi di accogliere il materiale di un secondo operatore, sia nello spazio lungo il terminal, o attorno alla testa degli aerei nelle posizioni di

imbarco, oppure nelle posizioni remote nel caso delle operazioni di trasporto passeggeri a mezzo bus. L'operatore potenzialmente interessato valuterà la propria convenienza ad operare alla luce dei vincoli di spazio che saranno comunicati conformemente alle disposizioni della direttiva. Tuttavia, lo spazio disponibile per i locali del personale non consente l'ammissione di un nuovo operatore per tutte le operazioni in pista. La concentrazione delle sale adibite al personale nel terminal permette l'apertura ad un secondo operatore limitatamente alle operazioni di trasporto bagagli (e di caricamento e scaricamento dell'aereo), dal momento che i conducenti degli autobus potrebbero utilizzare locali in aree più lontane. Per quanto attiene alle operazioni oggetto della deroga, i principi stabiliti dalla direttiva si possono applicare per un vettore che pratichi l'autoassistenza e che non abbia bisogno di spazi supplementari per il suo personale.

Il quinto considerando della direttiva precisa che «l'apertura dell'accesso al mercato è un provvedimento che deve contribuire alla riduzione dei costi di gestione delle compagnie aeree e al miglioramento della qualità offerta agli utenti». Se la direttiva deve avere un effetto utile è peraltro necessario che tale accesso al mercato sia effettivo. Un'apertura di diritto e non di fatto, come avviene dal primo gennaio 1998 per l'esercizio dell'autoassistenza, arrecherebbe pregiudizio agli obiettivi della direttiva. Un'apertura che contribuisca anche a migliorare i servizi offerti e a ridurre i prezzi pagati da vari utenti, come indicato nel quinto considerando, contribuirebbe invece al conseguimento degli obiettivi della direttiva, permettendo il nascere della concorrenza fra i prestatori di servizi. Dato che per alcune categorie di servizi ragioni di spazio consentono esclusivamente un'apertura limitata ad un unico nuovo operatore, solo l'arrivo di un operatore che presti servizi a terzi permette il conseguimento degli obiettivi di cui sopra.

3. *Il piano di misure*

- (58) In conformità con le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, la documentazione fornita dalle autorità tedesche è accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare i vincoli addotti.

⁽¹⁰⁾ Cfr. punto 2.1.A.

(59) Un piano di ampliamento è stato stabilito dal gestore dell'aeroporto. Quest'ultimo prevede di aumentare la capacità dell'aeroporto costruendo un nuovo terminal ad est del terminal esistente. Sono previste modifiche delle aree di parcheggio attuali, la costruzione di un nuovo piazzale ed il trasferimento dell'entrata principale sul lato est e della torre, al fine di ridurre il sovraccarico attuale dell'incrocio delle corsie sul lato nord.

(60) Tuttavia la decisione definitiva sulla costruzione del nuovo terminal è subordinata al rilascio delle autorizzazioni amministrative prescritte, come pure alla volontà degli investitori nel progetto del futuro aeroporto di Berlino-Brandeburgo.

(61) Come sopra accennato, il piano di misure inteso a superare le difficoltà addotte deve essere credibile, inconfutabile e accompagnato da un calendario di esecuzione. L'incertezza della realizzazione stessa di questo progetto, e a maggior ragione della sua data di esecuzione, impedisce alla Commissione di considerare questo progetto come piano di misure ai sensi dell'articolo 9 della direttiva.

(62) Nondimeno, altri due provvedimenti sono stati presentati dalle autorità tedesche, e segnatamente:

— trasformazione di cinque aree attualmente adibite a prato in aree operative e destinate alla collocazione delle attrezzature di assistenza a terra (aree numerate sul piano allegato alla presente decisione). Tali aree — situate in prossimità delle aree operative — di cui è fatto riferimento sul «Lageplan: Planzustand BZW Aenderung: Alte Bestandplan Nr 62» riferito alla situazione al 6 novembre 1998 — permettono di ricavare una superficie adibita all'assistenza di 6 300 m² per l'autunno 2000, che sarà adibita all'assistenza consentendo così l'ammissione di nuovi operatori ai sensi della direttiva e della normativa nazionale di attuazione relativa agli aeroporti tedeschi;

— la trasformazione dell'edificio che attualmente ospita i servizi di autonoleggio. La misura consiste nella sopraelevazione dell'edificio al fine di liberare il pian terreno per permettere non solo il deposito dei mezzi di assistenza ma anche per risolvere il problema dell'assistenza bagagli.

(63) L'assenza della necessità di una specifica approvazione amministrativa e l'impegno da parte delle autorità tedesche di effettuare detti lavori per conformarsi pienamente alle prescrizioni della direttiva entro il termine di durata della deroga consentono di reputare tali misure rispondenti alla

definizione di piano ai sensi dell'articolo 9 della direttiva.

4. *Il rispetto dei criteri definiti all'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva*

(64) L'esistenza di spazi sufficienti per collocare le attrezzature ed il personale di un altro operatore oltre al monopolista attuale per le categorie di servizi contemplate dalla deroga indica che la deroga in esame ha una portata più ampia del necessario. Per contro, la durata fino all'autunno 2000 dei lavori volti a consentire l'apertura del mercato nella misura prevista dalla direttiva e dalla normativa tedesca di attuazione per le categorie di servizi in esame, ossia a due operatori e a due utenti autorizzati ad esercitare l'autoassistenza, induce a ritenere che la durata della deroga non è più ampia del necessario.

V. CONCLUSIONE

(65) Le autorità tedesche non hanno dimostrato l'impossibilità di apertura del mercato ad un secondo operatore per tutte le categorie di servizi contemplate nella deroga. Lo spazio disponibile per la collocazione delle attrezzature e quello riservato al personale sulla pista e nel terminal permette l'apertura del mercato ad un secondo operatore; precludendo viceversa l'ammissione di un vettore all'esercizio dell'autoassistenza per il periodo considerato, per le operazioni di smistamento dei bagagli e di trasporto dei bagagli, dei passeggeri e dell'equipaggio. Di converso, la carenza di infrastrutture idonee in altre parti della pista o del terminal per accogliere il personale costringe l'aeroporto ad aprire l'accesso alle operazioni relative alle merci ed alla posta solamente ad utenti che non abbiano bisogno di locali per il personale ulteriori rispetto a quelli già utilizzati nell'ambito dell'autoassistenza, in questa parte dell'aeroporto. Allo stesso modo, i limiti di spazio sulla pista e l'impossibilità di ricavare spazi supplementari per il personale addetto al caricamento e allo scaricamento, come pure allo spostamento dell'aereo in prossimità delle aree operative giustifica, per queste operazioni, il mantenimento del monopolio nel periodo considerato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La deroga concessa dalle autorità tedesche a favore dell'aeroporto di Berlino Tegel il 26 gennaio 1999, notificata alla Commissione in data 29 gennaio 1999, è approvata a condizione che la Repubblica federale di Germania vi apposti le seguenti modifiche:

- vietare fino al 31 dicembre 2000 l'esercizio dell'autoassistenza, esclusivamente per le categorie di servizi indicate nell'allegato della direttiva ai punti 3 e 5.4 limitatamente al trasporto dei passeggeri dei bagagli e dell'equipaggio, e al punto 5.6;
- riservare all'aeroporto di Berlino Tegel (Berliner Flughafen GmbH) la prestazione dell'assistenza a terzi fino al 31 dicembre 2000, per le categorie di servizi indicate nell'allegato della direttiva ai punti 4 e 5.4, limitatamente al caricamento ed allo scaricamento dell'aereo, e al punto 5.6.

Articolo 2

La Repubblica federale di Germania notifica alla Commissione la decisione di deroga modificata conformemente all'articolo 1, prima della sua entrata in vigore.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 aprile 1999.

Per la Commissione

Neil KINNOCK

Membro della Commissione
