

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

- Regolamento (CE) n. 1382/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 1
- Regolamento (CE) n. 1383/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che fissa le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso, forniti nel quadro di azioni d'aiuto alimentare comunitari e nazionali 3
- ★ Regolamento (CE) n. 1384/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che fissa il bilancio previsionale di approvvigionamento delle isole Canarie in prodotti trasformati a base di ortofrutticoli per il periodo dal 1° luglio 1999 al 30 giugno 2000 5
- ★ Regolamento (CE) n. 1385/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, recante modifica del regolamento (CEE) n. 2999/92 relativo alle modalità di applicazione del regime specifico di approvvigionamento di prodotti trasformati a base di ortofrutticoli per Madera e che stabilisce il bilancio di approvvigionamento per il periodo dal 1° luglio 1999 al 30 giugno 2000 7
- Regolamento (CE) n. 1386/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CE) n. 2198/98 e che porta a 1 350 203 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento tedesco 9
- ★ Regolamento (CE) n. 1387/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CEE) n. 388/92 relativo alle modalità di applicazione del regime specifico per l'approvvigionamento cerealicolo dei dipartimenti francesi d'oltremare (DOM) e al bilancio previsionale di approvvigionamento 11
- ★ Regolamento (CE) n. 1388/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CEE) n. 1445/76 che stabilisce l'elenco delle diverse varietà di *Lolium perenne* L. 13

Prezzo: 19,50 EUR

(segue)

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

★ Regolamento (CE) n. 1389/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CE) n. 2789/98 recante deroga temporanea al regolamento (CE) n. 1445/95 che stabilisce le modalità d'applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine	16
Regolamento (CE) n. 1390/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CEE) n. 1627/89 relativo all'acquisto di carne bovina mediante gara	17
Regolamento (CE) n. 1391/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che stabilisce i prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani e le rose in applicazione del regime che disciplina l'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza	19
★ Regolamento (CE) n. 1392/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, relativo all'apertura di una gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento finlandese	21
Regolamento (CE) n. 1393/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, relativo all'apertura di una gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento belga	26
Regolamento (CE) n. 1394/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CE) n. 1758/98 e che porta a 1 250 000 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento francese	31
★ Regolamento (CE) n. 1395/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CE) n. 1759/98 e che porta a 1 091 530 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento del Regno Unito	33
Regolamento (CE) n. 1396/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CE) n. 1232/1999 e che porta a 300 015 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento tedesco	35
Regolamento (CE) n. 1397/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che modifica il regolamento (CE) n. 1760/98 e che porta a 2 338 000 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento francese	37
★ Regolamento (CE) n. 1398/1999 della Commissione, del 28 giugno 1999, che fissa, per la campagna di commercializzazione 1999/2000, l'importo del contributo alla perequazione delle spese di magazzinaggio nel settore dello zucchero	39
★ Direttiva 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo	41

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

Commissione

1999/421/CE:

★ Decisione della Commissione, del 26 gennaio 1999, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 85 del trattato CE (IV/36.253 — P&O Stena Line) [notificata con il numero C(1998) 4539]	61
--	----

- ★ **Decisione della Commissione, del 24 giugno 1999, che stabilisce le misure necessarie all'applicazione dell'ordinanza del presidente del Tribunale di primo grado delle Comunità europee del 30 aprile 1999 nella causa T-44/98 RII [notificata con il numero C(1999) 1736].....** 83
-

Atti adottati a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea

- ★ **Decisione del Consiglio, del 28 giugno 1999, relativa alla proroga dell'applicazione dell'azione comune 96/250/PESC in relazione alla nomina di un inviato speciale per la regione dei Grandi Laghi in Africa** 85

- ★ **Decisione del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modifica della decisione 1999/357/PESC che attua la posizione comune 1999/318/PESC concernente ulteriori misure restrittive nei confronti della Repubblica federale di Jugoslavia (FRJ)** 86
-

Rettifiche

- ★ **Rettifica della direttiva 94/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 1994, che modifica la direttiva 80/390/CEE per il coordinamento delle condizioni di redazione, controllo e diffusione del prospetto da pubblicare per l'ammissione di valori mobiliari alla quotazione ufficiale di una borsa valori per quanto riguarda l'obbligo di pubblicazione del prospetto (GU L 135 del 31.5.1994)** 94

I

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

REGOLAMENTO (CE) N. 1382/1999 DELLA COMMISSIONE
del 28 giugno 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 il 29 giugno 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 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 28 giugno 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	42,3
	999	42,3
0707 00 05	052	66,7
	628	130,8
	999	98,8
0709 90 70	052	52,6
	999	52,6
0805 30 10	382	55,2
	388	52,8
	528	63,6
	999	57,2
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	81,7
	400	67,9
	508	67,4
	512	70,6
	524	65,7
	528	68,1
	804	97,3
	999	74,1
	999	74,1
0809 10 00	052	147,4
	999	147,4
0809 20 95	052	260,6
	064	151,2
	400	181,9
	616	130,6
	999	181,1
0809 40 05	052	101,9
	624	260,1
	999	181,0

⁽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. 1383/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che fissa le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso,
forniti nel quadro di azioni d'aiuto alimentare comunitari e nazionali**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2547/98 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso ⁽³⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 2072/98 ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

considerando che l'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 2681/74 del Consiglio, del 21 ottobre 1974, relativo al finanziamento comunitario delle spese derivanti dalla fornitura di prodotti agricoli a titolo di aiuto alimentare ⁽⁵⁾ prevede che è imputabile al Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia, sezione garanzia, la parte delle spese corrispondenti alle restituzioni all'esportazione fissate in questo campo in conformità delle norme comunitarie;

considerando che, per facilitare la redazione e la gestione del bilancio per le azioni comunitarie di aiuto alimentare e per consentire agli Stati membri di conoscere il livello della partecipazione comunitaria al finanziamento delle azioni nazionali di aiuto alimentare, occorre determinare il livello delle restituzioni concesse per dette azioni;

considerando che le norme generali e le modalità di applicazione previste dall'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 1766/92 e dall'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95 per le restituzioni all'esportazione si applicano, mutatis mutandis, alle operazioni anzidette;

considerando che i criteri specifici di cui bisogna tener conto ai fini del calcolo della restituzione all'esportazione sono definiti per il riso all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per le azioni comunitarie o nazionali di aiuto alimentare nell'ambito di convenzioni internazionali o di altri programmi complementari nonché di altre azioni comunitarie di fornitura gratuita, le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso sono fissate in conformità all'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 126 del 24.5.1996, pag. 37.

⁽³⁾ GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18.

⁽⁴⁾ GU L 265 del 30.9.1998, pag. 4.

⁽⁵⁾ GU L 288 del 25.10.1974, pag. 1.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 28 giugno 1999, che fissa le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso, forniti nel quadro di azioni d'aiuto alimentare comunitari e nazionali

(EUR/t)

Codice prodotto	Ammontare della restituzione
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	26,00
1002 00 00 9000	60,00
1003 00 90 9000	34,00
1004 00 00 9400	40,00
1005 90 00 9000	52,00
1006 30 92 9100	145,00
1006 30 92 9900	145,00
1006 30 94 9100	145,00
1006 30 94 9900	145,00
1006 30 96 9100	145,00
1006 30 96 9900	145,00
1006 30 98 9100	145,00
1006 30 98 9900	145,00
1006 30 65 9900	145,00
1006 40 00 9000	—
1007 00 90 9000	52,00
1101 00 15 9100	35,00
1101 00 15 9130	35,00
1102 20 10 9200	81,42
1102 20 10 9400	69,79
1102 30 00 9000	—
1102 90 10 9100	62,01
1103 11 10 9200	30,00
1103 11 90 9200	30,00
1103 13 10 9100	104,69
1103 14 00 9000	—
1104 12 90 9100	75,22
1104 21 50 9100	82,68

NB: I codici prodotto sono definiti dal regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione (GU L 366 del 24. 12. 1987, pag. 1), modificato.

REGOLAMENTO (CE) N. 1384/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che fissa il bilancio previsionale di approvvigionamento delle isole Canarie in prodotti trasformati a base di ortofrutticoli per il periodo dal 1° luglio 1999 al 30 giugno 2000**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1601/92 del Consiglio, del 15 giugno 1992, relativo a misure specifiche in favore delle isole Canarie per taluni prodotti agricoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2348/96 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,

- (1) considerando che, in applicazione degli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1601/92, è necessario stabilire, nel settore dei prodotti trasformati a base di ortofrutticoli, i quantitativi di taluni prodotti del bilancio di approvvigionamento specifico, di cui ai codici NC 2007 99 e 2008, che fruiscono dell'esonero dal prelievo all'importazione dai paesi terzi o di aiuto per le spedizioni provenienti dal resto della Comunità;
- (2) considerando che le modalità comuni di applicazione del regime di approvvigionamento di determinati prodotti agricoli per le isole Canarie sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 2790/94 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 825/98 ⁽⁴⁾;
- (3) considerando che, a norma del regolamento (CEE) n. 1601/92, il regime di approvvigionamento è applicabile a decorrere dal 1° luglio; che occorre pertanto prevedere l'applicazione immediata delle disposizioni del presente regolamento;

- (4) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i prodotti trasformati a base di ortofrutticoli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Agli effetti degli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1601/92, sono stabiliti nell'allegato i quantitativi del bilancio previsionale di approvvigionamento di prodotti trasformati a base di ortofrutticoli che beneficiano dell'esonero dal dazio doganale all'importazione in provenienza dai paesi terzi o dell'aiuto comunitario.

2. Fatta salva un'eventuale revisione del suddetto bilancio nel corso dell'esercizio, i quantitativi fissati per i singoli prodotti di cui all'allegato, parte II, possono essere superati nella misura massima del 20 %, a condizione che venga rispettato il quantitativo globale.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 173 del 27.6.1992, pag. 13.

⁽²⁾ GU L 320 dell'11.12.1996, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 296 del 17.11.1994, pag. 23.

⁽⁴⁾ GU L 117 del 21.4.1998, pag. 5.

ALLEGATO

Bilancio previsionale di approvvigionamento di prodotti trasformati a base di ortofrutticoli per le isole Canarie per il periodo 1° luglio 1999 — 30 giugno 2000

<i>(tonnellate)</i>		
Codice NC	Designazione delle merci	Quantità
<i>Parte I</i>		
2007 99	Preparazioni diverse da quelle omogeneizzate contenenti frutta diverse dagli agrumi	6 000 ⁽¹⁾
<i>Parte II</i>		
2008	Frutta ed altre parti commestibili di piante, altrimenti preparate o conservate, con o senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti o di alcole, non nominate né comprese altrove:	
2008 20	— Ananassi	3 000
2008 30	— Agrumi	500
2008 40	— Pere	3 850 ⁽²⁾
2008 50	— Albicocche	200
2008 70	— Pesche	8 000
2008 80	— Fragole	700 ⁽³⁾
	— altri, compresi i miscugli, esclusi quelli del codice NC 2008 19:	
2008 92	— — Miscugli	2 920 ⁽⁴⁾
2008 99	— — diversi dai cuori di palma e miscugli	750
Totale		19 920

⁽¹⁾ Di cui 1 000 tonnellate per il settore di trasformazione e/o condizionamento.

⁽²⁾ Di cui 2 250 tonnellate per il settore di trasformazione e/o condizionamento.

⁽³⁾ Di cui 600 tonnellate per il settore di trasformazione e/o condizionamento.

⁽⁴⁾ Di cui 670 tonnellate per il settore di trasformazione e/o condizionamento.

REGOLAMENTO (CE) N. 1385/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****recante modifica del regolamento (CEE) n. 2999/92 relativo alle modalità di applicazione del regime specifico di approvvigionamento di prodotti trasformati a base di ortofrutticoli per Madera e che stabilisce il bilancio di approvvigionamento per il periodo dal 1° luglio 1999 al 30 giugno 2000**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1600/92 del Consiglio, del 15 giugno 1992, relativo a misure specifiche in favore delle Azzorre e Madera per taluni prodotti agricoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 562/98 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 10,

(1) considerando che i quantitativi di prodotti che beneficiano del regime specifico di approvvigionamento sono stabiliti nel quadro dei bilanci previsionali elaborati periodicamente e rivedibili in funzione del fabbisogno dei mercati, prendendo in considerazione le produzioni locali e le correnti di scambio tradizionali;

(2) considerando che il regolamento (CEE) n. 2999/92 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1124/1999 ⁽⁴⁾, ha stabilito le modalità di applicazione del regime di approvvigionamento di Madera in ortofrutticoli trasformati e il bilancio previsionale che fissa i quantitativi che possono beneficiare del regime specifico di approvvigionamento per il periodo dal 1° luglio 1998 al 30 giugno 1999;

(3) considerando che la valutazione del fabbisogno del mercato di Madera per il periodo dal 1° luglio 1999 al 30 giugno 2000 porta a stabilire un bilancio previsionale di approvvigionamento conformemente all'allegato;

(4) considerando che poiché il regime di approvvigionamento si applica a decorrere dal 1° luglio, è necessaria l'applicazione immediata delle misure previste dal presente regolamento;

(5) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per gli ortofrutticoli trasformati,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (CEE) n. 2999/92 è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 173 del 27.6.1992, pag. 1.⁽²⁾ GU L 76 del 13.3.1998, pag. 6.⁽³⁾ GU L 301 del 17.10.1992, pag. 7.⁽⁴⁾ GU L 135 del 29.5.1999, pag. 39.

ALLEGATO

«ALLEGATO

Bilancio previsionale di approvvigionamento di Madera in prodotti trasformati a base di ortofrutticoli per il periodo dal 1° luglio 1999 al 30 giugno 2000

<i>(tonnellate)</i>		
Codice NC	Designazione delle merci	Quantità
2008	Frutta ed altre parti commestibili di piante, altrimenti preparate o conservate, con o senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti o di alcole, non nominate nè comprese altrove:	
2008 20	— Ananassi	350
2008 40	— Pere	10
2008 60	— Ciliegie	1
2008 70	— Pesche	450
	— altri, compresi i miscugli, esclusi quelli del codice NC 2008 19:	
2008 92	— — Miscugli	3
2008 99	— — diversi dai cuori di palma e miscugli	4
Total		818»

REGOLAMENTO (CE) N. 1386/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CE) n. 2198/98 e che porta a 1 350 203 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento tedesco**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 923/96 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che il regolamento (CE) n. 2198/98 della Commissione ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1199/1999 ⁽⁶⁾, ha indetto una gara permanente per l'esportazione di 1 149 933 tonnellate di orzo detenuto dall'organismo d'intervento tedesco, che la Germania ha reso nota alla Commissione l'intenzione del proprio organismo d'intervento di procedere ad un aumento di 200 270 tonnellate del quantitativo oggetto della gara a fini di esportazione; che è opportuno portare a 1 350 203 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento tedesco;
- (3) considerando che, tenuto conto dell'aumento dei quantitativi oggetto della gara, è necessario apportare talune modifiche all'elenco delle regioni e dei quantitativi immagazzinati; che occorre quindi

modificare l'allegato I del regolamento (CE) n. 2198/98;

- (4) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 2198/98 è modificato come segue:

- 1) Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 2

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 1 350 203 tonnellate di orzo che possono essere esportate verso qualsiasi paese terzo, eccettuati gli Stati Uniti d'America, il Canada e il Messico.

2. Le regioni nelle quali è immagazzinato il quantitativo di 1 350 203 tonnellate di orzo figurano nell'allegato I.»

- 2) L'allegato I è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.⁽²⁾ GU L 126 del 24.5.1996, pag. 37.⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.⁽⁵⁾ GU L 277 del 14.10.1998, pag. 9.⁽⁶⁾ GU L 146 dell'11.6.1999, pag. 9.

*ALLEGATO**«ALLEGATO I**(tonnellate)*

Località di magazzinaggio	Quantitativi
Schleswig-Holstein/Hamburg/ Niedersachsen/Bremen/ Nordrhein-Westfalen	358 519
Hessen/Rheinland-Pfalz/ Baden-Württemberg/ Saarland/Bayern	93 277
Berlin/Brandenburg/ Mecklenburg-Vorpommern	506 861
Sachsen/Sachsen-Anhalt/Thüringen	391 546»

REGOLAMENTO (CE) N. 1387/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CEE) n. 388/92 relativo alle modalità di applicazione del regime specifico per l'approvvigionamento cerealicolo dei dipartimenti francesi d'oltremare (DOM) e al bilancio previsionale di approvvigionamento**

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, recante misure specifiche a favore dei dipartimenti francesi d'oltremare per quanto riguarda taluni prodotti agricoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2598/95 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 2, paragrafo 6,

(1) considerando che i quantitativi di prodotti che beneficiano del regime specifico di approvvigionamento sono stabiliti nel quadro dei bilanci previsionali elaborati periodicamente e rivedibile in funzione del fabbisogno dei mercati, prendendo in considerazione le produzioni locali e le correnti di scambio tradizionali;

(2) considerando che, in applicazione dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 3763/91, il regolamento (CEE) n. 388/92 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2621/98 ⁽⁴⁾, ha definito il bilancio previsionale dell'approvvigionamento cerealicolo dei dipartimenti francesi d'oltremare (DOM) per il 1999; che per soddisfare il

fabbisogno di quest'ultima regione, è necessario modificare il bilancio previsionale suddetto; che occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 388/92;

(3) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (CEE) n. 388/92 è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 356 del 24.12.1991, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 267 del 9.11.1995, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 43 del 19.2.1992, pag. 16.

⁽⁴⁾ GU L 329 del 5.12.1998, pag. 14.

ALLEGATO

«ALLEGATO

Bilancio di approvvigionamento cerealicolo dei DOM (1999)

(in tonnellate)

Cereali originari dei paesi terzi (ACP/PVS) o della CE	Frumento tenero	Frumento duro	Orzo	Granturco	Semole e semoli di frumento duro	Malto
Guadeloupe	60 000	—	2 500	16 000	—	100
Martinique	1 500	—	4 500	22 000	1 000	500
Guyane	200	—	300	2 000	—	—
Réunion	32 500	—	19 500	100 000	—	3 500
Totale	94 200	—	26 800	140 000	1 000	4 100
Totale	266 100*					

REGOLAMENTO (CE) N. 1388/1999 DELLA COMMISSIONE
del 28 giugno 1999
che modifica il regolamento (CEE) n. 1445/76 che stabilisce l'elenco delle diverse
varietà di *Lolium perenne* L.

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2358/71 del Consiglio, del 26 ottobre 1971, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle sementi ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 192/98 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 5,

(1) considerando che il regolamento (CEE) n. 1445/76 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1317/98 ⁽⁴⁾, ha stabilito gli elenchi delle varietà di *Lolium perenne* L. ad alta persistenza, tardiva o semitardiva e di *Lolium perenne* L. a bassa persistenza, semitardiva, semiprecoce o precoce, ai sensi delle disposizioni adottate in applicazione dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 2358/71;

(2) considerando che, a partire dall'ultima modifica del regolamento (CEE) n. 1445/76, la produzione di sementi certificate di talune varietà di *Lolium perenne* L. è scomparsa dal mercato, dove sono apparse altre varietà che verranno commercializzate

per la prima volta nel corso della campagna 1999/2000; che l'applicazione dei criteri di classificazione a talune varietà di *Lolium perenne* L. comporta il loro inserimento in uno degli elenchi di cui sopra; che è quindi opportuno modificare in tal senso gli allegati del regolamento (CEE) n. 1445/76;

(3) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le sementi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I e II del regolamento (CEE) n. 1445/76 sono sostituiti dagli allegati del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 246 del 5.11.1971, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 20 del 27.1.1998, pag. 16.

⁽³⁾ GU L 161 del 23.6.1976, pag. 10.

⁽⁴⁾ GU L 183 del 26.6.1998, pag. 15.

ALLEGATO I

«ALLEGATO I

Varietà ad alta persistenza, tardiva o semitardiva

Abercraigs	Broutor	Fanal (T)	Lorina
Aberelf	Burton	Faustino	Madera (T)
Ace	Cadans	Feeder	Magella
Aladin	Caddy	Fetione (T)	Magic
Allegro	Calibra (T)	Figaro	Magyar
Amadeus	Campania	Fingal	Maine
Ambon	Cancan	Flair	Mammout (T)
Ancona	Capper	Foxtrot	Manhattan
Andes	Captain	Freija	Marabella
Anduril	Cardinal	Galore	Marino (T)
Animo	Carillon	Garfield	Markanta
Antara	Carrick	Gemma (T)	Martina
Apollo	Cassius	Gerona	Marylin
Arabella	Castle (T)	Gilford	Master
Aragon	Chablis	Gitana (T)	Meba
Armor (T)	Chagall	Gladio	Melani
Atlas	Chantal	Glen	Meltra RVP (T)
Avenue	Chapparal	Globe	Melvina
Babylon	Cheops (T)	Greengold (T)	Mentor
Baccara	Chino	Gwendal	Meradonna (T)
Ballet	Choice	Helios	Merci
Barball	Citadel (T)	Henrietta	Merganda
Barcampo	Claudius	Heraut	Merigold
Barclay	Clermont (T)	Herbie	Merkator (T)
Barcredo	Clerpin	Herbus (T)	Merkem (T)
Bardessa	Colorado (T)	Hercules	Merlette
Bareine	Compas	Hermes	Merlov
Barema	Compliment	Hippo (T)	Mervue
Barenza	Concerto	Honneur	Meteor
Barezane	Concile	Icaro	Mexico
Barfort (T)	Condesa (T)	Imago	Mickey
Barglen	Cooper (T)	Isabel	Mikado
Baricade	Corbet	Jetta	Milca
Barink	Cordoba	Jumbo	Milton
Barlatan	Cornwall	Juventus (T)	Missouri (T)
Barlenna	Corso	Kalinka	Modenta
Barlet	Cud	Karin	Module
Barlinda	Dacapo	Kelvin	Modus (T)
Barlouise	Dali	Kent Indigenous	Mombassa
Barlow	Danilo	Kerdion	Mondial
Barlux	Darius	Laguna (T)	Montagne (T)
Barmaco	Disco	Langa	Montando (T)
Barmedia (T)	Domingo	Lasso	Montreux
Barplus	Donata	Leon	Morimba
Barpolo	Dorset	Lex 86	Moronda
Barriere	Dragon	Lexus	Murdock
Barry	Dromore	Lihersa	Navarra (T)
Bartwingo	Duramo	Limage	Nelson
Barweide	Eden	Limes	Norlea
Belcampo (T)	Edgar	Linocta	Norton
Belfort (T)	Electra	Liparis	Ohio
Bellevue	Elegana	Lipondo	Opera
Belmonte	Elgon (T)	Liquick	Opinion
Bocage (T)	Elka	Lisabelle	Option
Bologna	Eminent (T)	Lisuna	Orleans
Borvi	Entrar	Livonne	Outsider
Boston	Envy	Livorno	Pacage
Boulevard	Esperon (T)	Livree	Paddok
Bovian	Evita	Loretta	Pagode
Brighstar	Exito	Lorettanova	Panache

Pancho	Progress	Siberia	Trimmer
Pandora (I)	Proton (I)	Sirius (I)	Troubadour
Parcour	Pulsar	Sisu	Tucson
Pastoral (I)	Rally (I)	Solio	Twydawn
Patora	Rastro	Sommora	Twygem
Pavo	Recolta	Sourire	Twygold
Pedro	Record	Sponsor	Twyjade
Pelleas	Renoir	Sprinter	Twystar
Perfect	Riikka	Stratos	Tyrone
Perma	Ritz	Summit	Ulysses
Phoenix (I)	Rival	Superstar	Umbria
Piamonte (I)	Ronja	Sussex	Ventoux (I)
Pippin	Roy (I)	Sydney	Veritas
Plaisir	Sabor	Talbot	Vienna
Player	Sakini	Talgo	Vigor
Pluto (I)	Salem	Taya	Vincent
Pomerol (I)	Sameba	Texas	Wadi
Portsteward	Sanremo	Tireno	Weigra
Precision	Santiago (I)	Titus	Wendy
Preference	Sarsfield	Tivoli (I)	York
Premium	Score (Fair Way)	Toledo	Zambesi»
Prester	Sensation	Trani	
Profit	Sevilla	Tresor	

ALLEGATO II

«*ALLEGATO II*

Varietà a bassa persistenza, semitardiva, semiprecoce o precoce

Atempo (I)
Dalton
Romeo
Verna Pajbjerg
Vivace»

REGOLAMENTO (CE) N. 1389/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CE) n. 2789/98 recante deroga temporanea al regolamento (CE) n. 1445/95 che stabilisce le modalità d'applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 805/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni bovine ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1633/98 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

- (1) considerando che il regolamento (CE) n. 2789/98 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 962/99 ⁽⁴⁾, ha autorizzato una deroga temporanea al regolamento (CE) n. 1445/95 della Commissione ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2648/98 ⁽⁶⁾, che stabilisce le modalità d'applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine;
- (2) considerando che sussistono le ragioni che hanno portato all'aumento della durata di validità dei titoli di esportazione recanti fissazione anticipata della restituzione e all'estensione della deroga dell'articolo 10, paragrafo 5, ai prodotti di cui al codice

NC 0202 nonché a taluni prodotti di cui al codice NC 1602 50; che è quindi necessario estendere la durata di validità del regolamento (CE) n. 2789/98;

- (3) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni bovine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 2, secondo comma, del regolamento (CE) n. 2789/98, la data del «30 giugno 1999» è sostituita dal «31 dicembre 1999».

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 148 del 28.6.1968, pag. 24.

⁽²⁾ GU L 210 del 28.7.1998, pag. 17.

⁽³⁾ GU L 347 del 23.12.1998, pag. 33.

⁽⁴⁾ GU L 119 del 7.5.1999, pag. 25.

⁽⁵⁾ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 35.

⁽⁶⁾ GU L 335 del 10.12.1998, pag. 39.

REGOLAMENTO (CE) N. 1390/1999 DELLA COMMISSIONE
del 28 giugno 1999
che modifica il regolamento (CEE) n. 1627/89 relativo all'acquisto di carne bovina
mediante gara

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 805/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni bovine⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1633/98⁽²⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 7,

considerando che il regolamento (CEE) n. 1627/89 della Commissione, del 9 giugno 1989, relativo all'acquisto di carne bovina mediante gara⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1277/1999⁽⁴⁾, ha avviato acquisti mediante gara in alcuni Stati membri o regioni di Stato membro per determinati gruppi di qualità;

considerando che l'applicazione del disposto dell'articolo 6, paragrafi 2, 3 e 4, del regolamento (CEE) n. 805/68 e la necessità di limitare l'intervento agli acquisti occorrenti per garantire un sostegno ragionevole del mercato inducono, in base alle quotazioni di cui la Commissione

dispone, a modificare l'elenco degli Stati membri o regioni degli Stati membri in cui è avviata la gara, nonché dei gruppi di qualità che possono essere oggetto di acquisti d'intervento conformemente all'allegato del presente regolamento;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni bovine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (CEE) n. 1627/89 è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 5 luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 148 del 28.6.1968, pag. 24.

⁽²⁾ GU L 210 del 28.7.1998, pag. 17.

⁽³⁾ GU L 159 del 10.6.1989, pag. 36.

⁽⁴⁾ GU L 153 del 19.6.1999, pag. 30.

*ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE
— ANEXO — LIITE — BILAGA*

Estados miembros o regiones de Estados miembros y grupos de calidades previstos en el apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 1627/89

Medlemsstater eller regioner og kvalitetsgrupper, jf. artikel 1, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1627/89

Mitgliedstaaten oder Gebiete eines Mitgliedstaats sowie die in Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1627/89 genannten Qualitätsgruppen

Κράτη μέλη ή περιοχές κρατών μελών και ομάδες ποιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1627/89

Member States or regions of a Member State and quality groups referred to in Article 1 (1) of Regulation (EEC) No 1627/89

États membres ou régions d'États membres et groupes de qualités visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1627/89

Stati membri o regioni di Stati membri e gruppi di qualità di cui all'articolo 1, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1627/89

In artikel 1, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1627/89 bedoelde lidstaten of gebieden van een lidstaat en kwaliteitsgroepen

Estados-membros ou regiões de Estados-membros e grupos de qualidades referidos no n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 1627/89

Jäsenvaltiot tai alueet ja asetuksen (ETY) N:o 1627/89 1 artiklan 1 kohdan tarkoittamat laaturyhmät

Medlemsstater eller regioner och kvalitetsgrupper som avses i artikel 1.1 i förordning (EEG) nr 1627/89

Estados miembros o regiones de Estados miembros	Categoría A			Categoría C		
Medlemsstat eller region	Kategori A			Kategori C		
Mitgliedstaaten oder Gebiete eines Mitgliedstaats	Kategorie A			Kategorie C		
Κράτος μέλος ή περιοχές κράτους μέλους	Κατηγορία Α			Κατηγορία Γ		
Member States or regions of a Member State	Category A			Category C		
États membres ou régions d'États membres	Catégorie A			Catégorie C		
Stati membri o regioni di Stati membri	Categoria A			Categoria C		
Lidstaat of gebied van een lidstaat	Categorie A			Categorie C		
Estados-membros ou regiões de Estados-membros	Categoria A			Categoria C		
Jäsenvaltiot tai alueet	Luokka A			Luokka C		
Medlemsstater eller regioner	Kategori A			Kategori C		
	U	R	O	U	R	O
België-Belgique	×	×				
Danmark		×				
España	×	×				
France						×
Great Britain						
Ireland				×	×	×
Northern Ireland				×	×	×
Österreich	×	×				

REGOLAMENTO (CE) N. 1391/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che stabilisce i prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani e le rose in applicazione del regime che disciplina l'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
visto il regolamento (CEE) n. 4088/87 del Consiglio, del 21 dicembre 1987, che stabilisce le condizioni di applicazione dei dazi doganali preferenziali all'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1300/97⁽²⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a),

considerando che, in applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2 e dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4088/87, ogni due settimane sono fissati i prezzi comunitari all'importazione e i prezzi comunitari alla produzione per i garofani a fiore singolo (standard), i garofani a fiore multiplo (spray), le rose a fiore grande e le rose a fiore piccolo, applicabili per periodi di due settimane; che, a norma dell'articolo 1 ter del regolamento (CEE) n. 700/88 della Commissione, del 17 marzo 1988, recante modalità di applicazione del regime applicabile all'importazione nella Comunità di determinati prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania e del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di

Gaza⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2062/97⁽⁴⁾, tali prezzi sono fissati per periodi di due settimane in base a dati ponderati forniti dagli Stati membri; che è importante fissare immediatamente tali prezzi per poter stabilire i dazi doganali applicabili; che, a tal fine, è opportuno disporre l'entrata in vigore immediata del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani a fiore singolo (standard), i garofani a fiore multiplo (spray), le rose a fiore grande e le rose a fiore piccolo, previsti dall'articolo 1 ter del regolamento (CEE) n. 700/88, sono fissati nell'allegato per un periodo di due settimane.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 29 giugno 1999.

Esso si applica dal 30 giugno al 13 luglio 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 382 del 31.12.1987, pag. 22.

⁽²⁾ GU L 177 del 5.7.1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 72 del 18.3.1988, pag. 16.

⁽⁴⁾ GU L 289 del 22.10.1997, pag. 1.

ALLEGATO

(in EUR/100 pezzi)

Periodo: dal 30 giugno al 13 luglio 1999

Prezzi comunitari alla produzione	Garofani a fiore singolo (standard)	Garofani a fiore multiplo (spray)	Rose a fiore grande	Rose a fiore piccolo
	11,56	14,86	21,21	10,08
Prezzi comunitari all'importazione	Garofani a fiore singolo (standard)	Garofani a fiore multiplo (spray)	Rose a fiore grande	Rose a fiore piccolo
Israele	—	—	7,84	7,12
Marocco	12,22	15,27	—	—
Cipro	—	—	—	—
Giordania	—	—	—	—
Cisgiordania e Striscia di Gaza	—	—	—	—

REGOLAMENTO (CE) N. 1392/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****relativo all'apertura di una gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento finlandese**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

Articolo 2

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 923/96 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che, vista la situazione attuale del mercato, è opportuno aprire una gara permanente per l'esportazione, di 48 149 tonnellate di orzo detenuto dall'organismo d'intervento finlandese;
- (3) considerando che occorre fissare modalità speciali per garantire la regolarità delle operazioni e il controllo delle spese; che, a tal fine, si ravvisa l'opportunità di richiedere il deposito di una cauzione a garanzia del rispetto degli obiettivi ricercati, evitando oneri eccessivi per gli operatori; che è quindi opportuno derogare a talune norme, previste in particolare dal regolamento (CEE) n. 2131/93;
- (4) considerando che, qualora il ritiro di orzo avvenga con oltre cinque giorni di ritardo o lo svincolo di una delle cauzioni previste sia ritardato per motivi imputabili all'organismo di intervento, lo Stato membro interessato dovrà pagare degli indennizzi;
- (5) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Fatte salve le disposizioni di cui al presente regolamento, l'organismo d'intervento finlandese indice, alle condizioni stabilite dal regolamento (CEE) n. 2131/93, una gara permanente per l'esportazione di orzo da esso detenuto.

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 126 del 24.5.1996, pag. 37.

⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.

⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 48 149 tonnellate di orzo che possono essere esportate verso qualsiasi paese terzo, eccettuati gli Stati Uniti d'America, il Canada e il Messico.

2. Le regioni nelle quali sono immagazzinate le 48 149 tonnellate di orzo figurano nell'allegato I.

Articolo 3

1. In deroga all'articolo 16, terzo comma del regolamento (CEE) n. 2131/93, il prezzo da pagare per l'esportazione è quello indicato nell'offerta.

2. Alle esportazioni effettuate nel quadro del presente regolamento non si applica alcuna restituzione o tassa all'esportazione, né alcuna maggiorazione mensile.

3. Non si applica il disposto dell'articolo 8, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 2131/93.

Articolo 4

1. I titoli di esportazione sono validi a partire dalla data del loro rilascio ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2131/93 e sino alla fine del quarto mese successivo.

2. Le offerte presentate nell'ambito della presente gara non possono essere accompagnate da richieste di titoli di esportazione presentate ai sensi dell'articolo 44 del regolamento (CEE) n. 3719/88 della Commissione ⁽⁵⁾.

Articolo 5

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2131/93, il termine ultimo per la presentazione delle offerte per la prima gara parziale scade il 1° luglio 1999, alle ore 9 (ora di Bruxelles).

2. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte per le gare parziali successive scade ogni giovedì alle ore 9 (ora di Bruxelles).

3. L'ultima gara parziale scade il 30 settembre 1999, alle ore 9 (ora di Bruxelles).

4. Le offerte debbono essere presentate all'organismo d'intervento finlandese.

⁽⁵⁾ GU L 331 del 2.12.1988, pag. 1.

Articolo 6

1. L'organismo d'intervento, ammassatore nonché l'aggiudicatario se lo desidera, procedono di comune accordo, prima dell'uscita o al momento dell'uscita dal magazzino, a scelta dell'aggiudicatario, al prelievo di campioni in contraddittorio alla frequenza di almeno un prelievo ogni 500 tonnellate e li fanno analizzare. L'organismo d'intervento può essere rappresentato da un mandatario a condizione che quest'ultimo non sia l'ammassatore.

In caso di contestazione, i risultati delle analisi vengono comunicati alla Commissione.

Il prelievo dei campioni in contraddittorio e la relativa analisi sono effettuati nel termine di sette giorni lavorativi dalla data della domanda dell'aggiudicatario o entro il termine di tre giorni lavorativi se il prelievo dei campioni viene effettuato all'uscita dal deposito. Se dalle analisi effettuate sui campioni risulta una qualità:

- a) superiore a quella indicata nel bando di gara, l'aggiudicatario è tenuto ad accettare la partita tal quale;
- b) superiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, ma inferiore alla qualità descritta nel bando di gara, pur rimanendo entro il limite di uno scarto che può arrivare a:
 - 2 kg/hl per il peso specifico, senza comunque essere inferiore a 60 kg/hl,
 - un punto percentuale per il tenore di umidità,
 - mezzo punto percentuale per le impurità di cui ai punti B.2 e B.4 dell'allegato del regolamento (CEE) n. 689/92 della Commissione ⁽¹⁾

e

- mezzo punto percentuale per le impurità di cui al punto B.5 dell'allegato del regolamento (CEE) n. 689/92, senza tuttavia modificare le percentuali ammissibili per i semi nocivi e la segala cornuta,

l'aggiudicatario è tenuto ad accettare la partita tal quale;

- c) superiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, ma inferiore alla qualità descritta nel bando di gara e con una differenza superiore allo scarto di cui alla lettera b), l'aggiudicatario può:
 - accettare la partita tal quale,
 - oppure rifiutare di prendere in consegna la partita. In tal caso egli è liberato dai suoi obblighi relativi a tale partita, comprese le cauzioni, soltanto dopo aver informato immediatamente la Commissione e l'organismo di intervento, conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II; tuttavia, qualora chieda all'organismo di intervento di fornirgli un'altra partita di orzo di intervento della qualità prevista, senza spese supplementari, la cauzione non viene svincolata. La sostituzione della partita

deve aver luogo nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta dell'aggiudicatario. L'aggiudicatario ne informa immediatamente la Commissione, conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II;

- d) inferiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, l'aggiudicatario non può prendere in consegna la partita di cui trattasi. In tal caso è liberato dai suoi obblighi relativi alla partita in esame, comprese le cauzioni, soltanto dopo aver informato immediatamente la Commissione e l'organismo d'intervento, conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II; tuttavia, l'aggiudicatario può chiedere all'organismo d'intervento di fornirgli un'altra partita di orzo di intervento della qualità prevista senza spese supplementari. In tal caso la cauzione non viene svincolata. La sostituzione della partita deve aver luogo nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta dell'aggiudicatario. L'aggiudicatario ne informa immediatamente la Commissione conformemente alle indicazioni di cui all'articolo II.

2. Tuttavia se l'uscita dell'orzo ha luogo prima che siano conosciuti i risultati dell'analisi, tutti i rischi incombono all'aggiudicatario a partire dal ritiro della partita, fatte salve le possibilità di ricorso di cui quest'ultimo potrebbe disporre nei confronti dell'ammassatore.

3. L'aggiudicatario che, in seguito a sostituzioni successive, non abbia ottenuto una partita di sostituzione della qualità prevista entro il termine di un mese dalla data della domanda di sostituzione da esso presentata, è liberato da tutti i suoi obblighi, comprese le cauzioni, dopo avere informato immediatamente la Commissione e l'organismo d'intervento conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II.

4. Le spese relative al prelievo di campioni e alle analisi, indicate al paragrafo 1, eccettuate quelle relative ai casi in cui il risultato definitivo delle analisi evidenzia una qualità inferiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, sono a carico del FEOG limitatamente ad un'analisi per 500 tonnellate, escluse le spese di travaso da un silo ad un altro. Le spese di travaso da un silo ad un altro nonché le eventuali analisi supplementari chieste dall'aggiudicatario sono a suo carico.

Articolo 7

In deroga all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3002/92 della Commissione ⁽²⁾, i documenti relativi alla vendita di orzo conformemente al presente regolamento, in particolare il titolo di esportazione, l'ordine di ritiro di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CEE) n. 3002/92, la dichiarazione di esportazione e, se del caso, l'esemplare di controllo T5, devono recare la dicitura:

⁽¹⁾ GU L 74 del 20.3.1992, pag. 18.

⁽²⁾ GU L 301 del 17.10.1992, pag. 17.

- Cebada de intervención sin aplicación de restitución ni gravamen, Reglamento (CE) n° 1392/1999
- Byg fra intervention uden restitutionsydelse eller -afgift, forordning (EF) nr. 1392/1999
- Interventionsgerste ohne Anwendung von Ausfuhrerstattungen oder Ausfuhrabgaben, Verordnung (EG) Nr. 1392/1999
- Κριθή παρέμβασης χωρίς εφαρμογή επιστροφής ή φόρου, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1392/1999
- Intervention barley without application of refund or tax, Regulation (EC) No 1392/1999
- Orge d'intervention ne donnant pas lieu à restitution ni taxe, règlement (CE) n° 1392/1999
- Orzo d'intervento senza applicazione di restituzione né di tassa, regolamento (CE) n. 1392/1999
- Gerst uit interventie, zonder toepassing van restitutie of belasting, Verordening (EG) nr. 1392/1999
- Cevada de intervenção sem aplicação de uma restituição ou imposição, Regulamento (CE) n.º 1392/1999
- Interventio-ohraa, johon ei sovelleta vientitukea eikä vientimaksua, asetus (EY) N:o 1392/1999
- Interventionskorn, utan tillämpning av bidrag eller avgift, förordning (EG) nr 1392/1999.

Articolo 8

1. La cauzione costituita in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 2131/93 è svincolata non appena sono rilasciati agli aggiudicatari i titoli di esportazione.
2. In deroga all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 2131/93, a garanzia dell'obbligo di esportazione è costituita una cauzione il cui importo è pari alla differenza tra il prezzo d'intervento valido il giorno dell'aggiudicazione e il prezzo di aggiudicazione è mai inferiore a 10 EUR per tonnellata. La metà di tale importo è depositato

all'atto del rilascio del titolo e il saldo è depositato prima del ritiro dei cereali.

In deroga all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3002/92:

- la parte dell'importo della cauzione depositata all'atto del rilascio del titolo deve essere svincolata entro venti giorni lavorativi dalla data alla quale l'aggiudicatario fornisce la prova che il cereale ritirato ha lasciato il territorio doganale della Comunità.

In deroga all'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2131/93:

- l'importo restante deve essere svincolato entro quindici giorni lavorativi dalla data alla quale l'aggiudicatario fornisce le prove previste all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 3665/87.

3. Salvo in casi eccezionali debitamente giustificati, in particolare in caso di avvio di un'indagine amministrativa, l'eventuale superamento dei termini previsti dal presente articolo per lo svincolo delle cauzioni ivi indicate darà luogo ad un risarcimento, da parte dello Stato membro, pari a 0,015 EUR/10 tonnellate per giorno di ritardo.

Tale risarcimento non è imputabile al Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia (FEAOG).

Articolo 9

L'organismo d'intervento finlandese comunica alla Commissione, entro due ore dalla scadenza del termine per la presentazione delle offerte, le offerte ricevute. Queste debbono essere trasmesse conformemente allo schema che figura nell'allegato III rivolgendosi ai numeri menzionati nell'allegato IV.

Articolo 10

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

ALLEGATO I

<i>(tonnellate)</i>	
Località di magazzinaggio	Quantitativi
Koria	26 834
Turenki	21 315

*ALLEGATO II***Comunicazione di rifiuto di partite nel quadro della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento finlandese**

[Articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1392/1999]

— Nome del concorrente dichiarato aggiudicatario:

— Data dell'aggiudicazione:

— Data del rifiuto della partita da parte dell'aggiudicatario:

Numero della partita	Quantità in tonnellate	Indirizzo del silo	Giustificazione del rifiuto della partita
			— Peso specifico (kg/hl) — % chicchi germinati — % impurità varie (Schwarzbesatz) — % degli elementi che non sono di cereali di base di qualità perfetta — Altri

ALLEGATO III

Gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo di intervento
finlandese

[Regolamento (CE) n. 1392/1999]

1	2	3	4	5	6	7
Numero degli offerenti	Numero della partita	Quantitativo in tonnellate	Prezzo d'offerta (in EUR/t) (!)	Maggiorazioni (+) Riduzioni (-) (in EUR/t) (per memoria)	Spese commerciali (in EUR/t)	Destinazione
1						
2						
3						
ecc.						

(¹) Questo prezzo comprende le maggiorazioni o le detrazioni relative alla partita sulla quale verte l'offerta.

ALLEGATO IV

I numeri da chiamare a Bruxelles sono esclusivamente i seguenti: DG VI-C-1

— Telefax 296 49 56
295 25 15

— Telex 22037 AGREC B
22070 AGREC B (caratteri greci).

REGOLAMENTO (CE) N. 1393/1999 DELLA COMMISSIONE
del 28 giugno 1999
relativo all'apertura di una gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto
dall'organismo d'intervento belga

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

Articolo 2

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 923/96 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che, vista la situazione attuale del mercato, è opportuno aprire una gara permanente per l'esportazione, di 53 483 tonnellate di orzo detenuto dall'organismo d'intervento belga;
- (3) considerando che occorre fissare modalità speciali per garantire la regolarità delle operazioni e il controllo delle spese; che, a tal fine, si ravvisa l'opportunità di richiedere il deposito di una cauzione a garanzia del rispetto degli obiettivi ricercati, evitando oneri eccessivi per gli operatori; che è quindi opportuno derogare a talune norme, previste in particolare dal regolamento (CEE) n. 2131/93;
- (4) considerando che, qualora il ritiro di orzo avvenga con oltre cinque giorni di ritardo o lo svincolo di una delle cauzioni previste sia ritardato per motivi imputabili all'organismo di intervento, lo Stato membro interessato dovrà pagare degli indennizzi;
- (5) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Fatte salve le disposizioni di cui al presente regolamento, l'organismo d'intervento belga indice, alle condizioni stabilite dal regolamento (CEE) n. 2131/93, una gara permanente per l'esportazione di orzo da esso detenuto.

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 53 483 tonnellate di orzo che possono essere esportate verso qualsiasi paese terzo, eccettuati gli Stati Uniti d'America, il Canada e il Messico.

2. Le regioni nelle quali sono immagazzinate le 53 483 tonnellate di orzo figurano nell'allegato I.

Articolo 3

1. In deroga all'articolo 16, terzo comma del regolamento (CEE) n. 2131/93, il prezzo da pagare per l'esportazione è quello indicato nell'offerta.

2. Alle esportazioni effettuate nel quadro del presente regolamento non si applica alcuna restituzione o tassa all'esportazione, né alcuna maggiorazione mensile.

3. Non si applica il disposto dell'articolo 8, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 2131/93.

Articolo 4

1. I titoli di esportazione sono validi a partire dalla data del loro rilascio ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2131/93 e sino alla fine del quarto mese successivo.

2. Le offerte presentate nell'ambito della presente gara non possono essere accompagnate da richieste di titoli di esportazione presentate ai sensi dell'articolo 44 del regolamento (CEE) n. 3719/88 della Commissione ⁽⁵⁾.

Articolo 5

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2131/93, il termine ultimo per la presentazione delle offerte per la prima gara parziale scade il 1° luglio 1999, alle ore 9 (ora di Bruxelles).

2. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte per le gare parziali successive scade ogni giovedì alle ore 9 (ora di Bruxelles).

3. L'ultima gara parziale scade il 30 settembre 1999, alle ore 9 (ora di Bruxelles).

4. Le offerte debbono essere presentate all'organismo d'intervento belga.

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 126 del 24.5.1996, pag. 37.

⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.

⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.

⁽⁵⁾ GU L 331 del 2.12.1988, pag. 1.

Articolo 6

1. L'organismo d'intervento, ammassatore nonché l'aggiudicatario se lo desidera, procedono di comune accordo, prima dell'uscita o al momento dell'uscita dal magazzino, a scelta dell'aggiudicatario, al prelievo di campioni in contraddittorio alla frequenza di almeno un prelievo ogni 500 tonnellate e li fanno analizzare. L'organismo d'intervento può essere rappresentato da un mandatario a condizione che quest'ultimo non sia l'ammassatore.

In caso di contestazione, i risultati delle analisi vengono comunicati alla Commissione.

Il prelievo dei campioni in contraddittorio e la relativa analisi sono effettuati nel termine di sette giorni lavorativi dalla data della domanda dell'aggiudicatario o entro il termine di tre giorni lavorativi se il prelievo dei campioni viene effettuato all'uscita dal deposito. Se dalle analisi effettuate sui campioni risulta una qualità:

- a) superiore a quella indicata nel bando di gara, l'aggiudicatario è tenuto ad accettare la partita tal quale;
- b) superiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, ma inferiore alla qualità descritta nel bando di gara, pur rimanendo entro il limite di uno scarto che può arrivare a:
 - 2 kg/hl per il peso specifico, senza comunque essere inferiore a 60 kg/hl,
 - un punto percentuale per il tenore di umidità,
 - mezzo punto percentuale per le impurità di cui ai punti B.2 e B.4 dell'allegato del regolamento (CEE) n. 689/92 della Commissione ⁽¹⁾
- e
- mezzo punto percentuale per le impurità di cui al punto B.5 dell'allegato del regolamento (CEE) n. 689/92, senza tuttavia modificare le percentuali ammissibili per i semi nocivi e la segala cornuta,

l'aggiudicatario è tenuto ad accettare la partita tal quale;

- c) superiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, ma inferiore alla qualità descritta nel bando di gara e con una differenza superiore allo scarto di cui alla lettera b), l'aggiudicatario può:
 - accettare la partita tal quale,
 - oppure rifiutare di prendere in consegna la partita. In tal caso egli è liberato dai suoi obblighi relativi a tale partita, comprese le cauzioni, soltanto dopo aver informato immediatamente la Commissione e l'organismo di intervento, conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II; tuttavia, qualora chieda all'organismo di intervento di fornirgli un'altra partita di orzo di intervento della qualità prevista, senza spese supplementari, la cauzione non viene svincolata. La sostituzione della partita

deve aver luogo nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta dell'aggiudicatario. L'aggiudicatario ne informa immediatamente la Commissione, conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II;

- d) inferiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, l'aggiudicatario non può prendere in consegna la partita di cui trattasi. In tal caso è liberato dai suoi obblighi relativi alla partita in esame, comprese le cauzioni, soltanto dopo aver informato immediatamente la Commissione e l'organismo d'intervento, conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II; tuttavia, l'aggiudicatario può chiedere all'organismo d'intervento di fornirgli un'altra partita di orzo di intervento della qualità prevista senza spese supplementari. In tal caso la cauzione non viene svincolata. La sostituzione della partita deve aver luogo nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta dell'aggiudicatario. L'aggiudicatario ne informa immediatamente la Commissione conformemente alle indicazioni di cui all'articolo II.

2. Tuttavia se l'uscita dell'orzo ha luogo prima che siano conosciuti i risultati dell'analisi, tutti i rischi imbono all'aggiudicatario a partire dal ritiro della partita, fatte salve le possibilità di ricorso di cui quest'ultimo potrebbe disporre nei confronti dell'ammassatore.

3. L'aggiudicatario che, in seguito a sostituzioni successive, non abbia ottenuto una partita di sostituzione della qualità prevista entro il termine di un mese dalla data della domanda di sostituzione da esso presentata, è liberato da tutti i suoi obblighi, comprese le cauzioni, dopo avere informato immediatamente la Commissione e l'organismo d'intervento conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II.

4. Le spese relative al prelievo di campioni e alle analisi, indicate al paragrafo 1, eccettuate quelle relative ai casi in cui il risultato definitivo delle analisi evidenzia una qualità inferiore alle caratteristiche minime ammissibili all'intervento, sono a carico del FEOG limitatamente ad un'analisi per 500 tonnellate, escluse le spese di travaso da un silo ad un altro. Le spese di travaso da un silo ad un altro nonché le eventuali analisi supplementari chieste dall'aggiudicatario sono a suo carico.

Articolo 7

In deroga all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3002/92 della Commissione ⁽²⁾, i documenti relativi alla vendita di orzo conformemente al presente regolamento, in particolare il titolo di esportazione, l'ordine di ritiro di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CEE) n. 3002/92, la dichiarazione di esportazione e, se del caso, l'esemplare di controllo T5, devono recare la dicitura:

⁽¹⁾ GU L 74 del 20.3.1992, pag. 18.

⁽²⁾ GU L 301 del 17.10.1992, pag. 17.

- Cebada de intervención sin aplicación de restitución ni gravamen, Reglamento (CE) n° 1393/1999
- Byg fra intervention uden restitutionsydelse eller -afgift, forordning (EF) nr. 1393/1999
- Interventionsgerste ohne Anwendung von Ausfuhrerstattungen oder Ausfuhrabgaben, Verordnung (EG) Nr. 1393/1999
- Κριθή παρέμβασης χωρίς εφαρμογή επιστροφής ή φόρου, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1393/1999
- Intervention barley without application of refund or tax, Regulation (EC) No 1393/1999
- Orge d'intervention ne donnant pas lieu à restitution ni taxe, règlement (CE) n° 1393/1999
- Orzo d'intervento senza applicazione di restituzione né di tassa, regolamento (CE) n. 1393/1999
- Gerst uit interventie, zonder toepassing van restitutie of belasting, Verordening (EG) nr. 1393/1999
- Cevada de intervenção sem aplicação de uma restituição ou imposição, Regulamento (CE) n.º 1393/1999
- Interventio-ohraa, johon ei sovelleta vientitukea eikä vientimaksua, asetus (EY) N:o 1393/1999
- Interventionskorn, utan tillämpning av bidrag eller avgift, förordning (EG) nr 1393/1999.

Articolo 8

1. La cauzione costituita in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 2131/93 è svincolata non appena sono rilasciati agli aggiudicatari i titoli di esportazione.
2. In deroga all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 2131/93, a garanzia dell'obbligo di esportazione è costituita una cauzione il cui importo è pari alla differenza tra il prezzo d'intervento valido il giorno dell'aggiudicazione e il prezzo di aggiudicazione e mai inferiore a 10 EUR per tonnellata. La metà di tale importo è depositato

all'atto del rilascio del titolo e il saldo è depositato prima del ritiro dei cereali.

In deroga all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3002/92:

- la parte dell'importo della cauzione depositata all'atto del rilascio del titolo deve essere svincolata entro venti giorni lavorativi dalla data alla quale l'aggiudicatario fornisce la prova che il cereale ritirato ha lasciato il territorio doganale della Comunità.

In deroga all'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2131/93:

- l'importo restante deve essere svincolato entro quindici giorni lavorativi dalla data alla quale l'aggiudicatario fornisce le prove previste all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 3665/87.

3. Salvo in casi eccezionali debitamente giustificati, in particolare in caso di avvio di un'indagine amministrativa, l'eventuale superamento dei termini previsti dal presente articolo per lo svincolo delle cauzioni ivi indicate darà luogo ad un risarcimento, da parte dello Stato membro, pari a 0,015 EUR/10 tonnellate per giorno di ritardo.

Tale risarcimento non è imputabile al Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia (FEAOG).

Articolo 9

L'organismo d'intervento belga comunica alla Commissione, entro due ore dalla scadenza del termine per la presentazione delle offerte, le offerte ricevute. Queste debbono essere trasmesse conformemente allo schema che figura nell'allegato III rivolgendosi ai numeri menzionati nell'allegato IV.

Articolo 10

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

ALLEGATO I

<i>(tonnellate)</i>	
Località di magazzinaggio	Quantitativi
Hainaut	12 497
Liège	11 366
Namur	22 167
Oost-Vlaanderen	1 249
West-Vlaanderen	6 204

ALLEGATO II

Comunicazione di rifiuto di partite nel quadro della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento belga

[Articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1393/1999]

— Nome del concorrente dichiarato aggiudicatario:

— Data dell'aggiudicazione:

— Data del rifiuto della partita da parte dell'aggiudicatario:

Numero della partita	Quantità in tonnellate	Indirizzo del silo	Giustificazione del rifiuto della partita
			— Peso specifico (kg/hl) — % chicchi germinati — % impurità varie (Schwarzbesatz) — % degli elementi che non sono di cereali di base di qualità perfetta — Altri

ALLEGATO III

Gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo di intervento belga

[Regolamento (CE) n. 1393/1999]

1	2	3	4	5	6	7
Numero degli offerenti	Numero della partita	Quantitativo in tonnellate	Prezzo d'offerta (in EUR/t) (!)	Maggiorazioni (+) Riduzioni (-) (in EUR/t) (per memoria)	Spese commerciali (in EUR/t)	Destinazione
1						
2						
3						
ecc.						

(¹) Questo prezzo comprende le maggiorazioni o le detrazioni relative alla partita sulla quale verte l'offerta.

ALLEGATO IV

I numeri da chiamare a Bruxelles sono esclusivamente i seguenti: DG VI-C-1

— Telefax 296 49 56
295 25 15

— Telex 22037 AGREC B
22070 AGREC B (caratteri greci).

REGOLAMENTO (CE) N. 1394/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CE) n. 1758/98 e che porta a 1 250 000 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento francese**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1253/1999 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che il regolamento (CE) n. 1758/98 della Commissione ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1144/1999 ⁽⁶⁾, ha indetto una gara permanente per l'esportazione di 1 050 000 tonnellate di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento francese; che la Francia ha reso nota alla Commissione l'intenzione del proprio organismo d'intervento di procedere ad un aumento di 200 000 tonnellate del quantitativo oggetto della gara a fini di esportazione; che è opportuno portare a 1 250 000 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento francese;
- (3) considerando che, tenuto conto dell'aumento dei quantitativi oggetto della gara, è necessario apportare talune modifiche all'elenco delle regioni e dei

quantitativi immagazzinati; che occorre quindi modificare l'allegato I del regolamento (CE) n. 1758/98;

- (4) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1758/98 è modificato come segue:

- 1) Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 2

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 1 250 000 tonnellate di frumento tenero panificabile che possono essere esportate verso tutti i paesi terzi.

2. Le regioni nelle quali è immagazzinato il quantitativo di 1 250 000 tonnellate di frumento tenero panificabile figurano nell'allegato I.»

- 2) L'allegato I è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.⁽²⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 18.⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.⁽⁵⁾ GU L 221 dell'8.8.1998, pag. 3.⁽⁶⁾ GU L 137 dell'1.6.1999, pag. 20.

ALLEGATO«*ALLEGATO I*»

<i>(tonnellate)</i>	
Località di magazzinaggio	Quantitativi
Amiens	241 000
Clermont	1 000
Chalons	69 000
Dijon	23 000
Lille	129 000
Orléans	363 000
Paris	172 000
Poitiers	54 000
Rouen	150 000
Rennes	12 000
Nantes	16 000
Nancy	20 000»

REGOLAMENTO (CE) N. 1395/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CE) n. 1759/98 e che porta a 1 091 530 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento del Regno Unito**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1253/1999 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che il regolamento (CE) n. 1759/98 della Commissione ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1144/1999 ⁽⁶⁾, ha indetto una gara permanente per l'esportazione di 889 230 tonnellate di orzo detenuto dall'organismo d'intervento del Regno Unito, che il Regno Unito ha reso nota alla Commissione l'intenzione del proprio organismo d'intervento di procedere ad un aumento di 202 300 tonnellate del quantitativo oggetto della gara a fini di esportazione; che è opportuno portare a 1 091 530 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento del Regno Unito;
- (3) considerando che, tenuto conto dell'aumento dei quantitativi oggetto della gara, è necessario apportare talune modifiche all'elenco delle regioni e dei

quantitativi immagazzinati; che occorre quindi modificare l'allegato I del regolamento (CE) n. 1759/98;

- (4) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1759/98 è modificato come segue:

- 1) Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 2

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 1 091 530 tonnellate di orzo che possono essere esportate verso qualsiasi paese terzo, eccettuati gli Stati Uniti d'America, il Canada e il Messico.

2. Le regioni nelle quali è immagazzinato il quantitativo di 1 091 530 tonnellate di orzo figurano nell'allegato I.»

- 2) L'allegato I è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.⁽²⁾ GU L 160 del 24.5.1996, pag. 37.⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.⁽⁵⁾ GU L 221 dell'8.8.1998, pag. 8.⁽⁶⁾ GU L 137 dell'1.6.1999, pag. 20.

ALLEGATO

«ALLEGATO I

<i>(tonnellate)</i>	
Località di magazzinaggio	Quantitativi
Aberdeenshire	18 433
Bedfordshire	9 687
Berwickshire	6 639
Dorset	22 436
Dumfries	19 050
East Lothian	45 247
Edinburgh	33 570
Essex	8 760
Fife	10 229
Gloucester	25 314
Gloucestershire	21 626
Keith	7 852
Leicestershire	11 753
Lincolnshire	170 652
Mid Lothian	12 074
Norfolk	90 949
North Humberside	64 252
North Lincolnshire	49 246
Northamptonshire	19 530
Northumberland	10 040
Norwich	44 789
Nottinghamshire	20 700
Pocklington York	12 876
Salisbury	45 901
Shropshire	40 515
Somerset	8 240
Strathclyde	53 744
Suffolk	33 275
Taunton	13 744
West Sussex	23 661
Wiltshire	10 911
Worcestershire	50 700
York	75 135*

REGOLAMENTO (CE) N. 1396/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CE) n. 1232/1999 e che porta a 300 015 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento tedesco**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1253/1999 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che il regolamento (CE) n. 1232/1999 della Commissione ⁽⁵⁾, ha indetto una gara permanente per l'esportazione di 200 006 tonnellate di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento tedesco; che la Germania ha reso nota alla Commissione l'intenzione del proprio organismo d'intervento di procedere ad un aumento di 100 009 tonnellate del quantitativo oggetto della gara a fini di esportazione; che è opportuno portare a 300 015 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero panificabile detenuto dall'organismo d'intervento tedesco;
- (3) considerando che, tenuto conto dell'aumento dei quantitativi oggetto della gara, è necessario apportare talune modifiche all'elenco delle regioni e dei quantitativi immagazzinati; che occorre quindi

modificare l'allegato I del regolamento (CE) n. 1232/1999;

- (4) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1232/1999 è modificato come segue:

- 1) Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 2

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 300 015 tonnellate di frumento tenero panificabile che possono essere esportate verso tutti i paesi terzi.

2. Le regioni nelle quali è immagazzinato il quantitativo di 300 015 tonnellate di frumento tenero panificabile figurano nell'allegato I.»

- 2) L'allegato I è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.⁽²⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 18.⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.⁽⁵⁾ GU L 149 del 16.6.1999, pag. 15.

*ALLEGATO**«ALLEGATO I**(tonnellate)*

Località di magazzinaggio	Quantitativi
Schleswig-Holstein/Hamburg/ Niedersachsen/Bremen/ Nordrhein-Westfalen	134 217
Hessen/Rheinland-Pfalz/ Baden-Württemberg/ Saarland/Bayern	71 692
Berlin/Brandenburg/ Mecklenburg-Vorpommern	25 849
Sachsen/Sachsen-Anhalt/Thüringen	68 257*

REGOLAMENTO (CE) N. 1397/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che modifica il regolamento (CE) n. 1760/98 e che porta a 2 338 000 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento francese**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1253/1999 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2131/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/1999 ⁽⁴⁾, fissa le procedure e le condizioni per la vendita dei cereali detenuti dagli organismi d'intervento;
- (2) considerando che il regolamento (CE) n. 1760/98 della Commissione ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1198/1999 ⁽⁶⁾, ha indetto una gara permanente per l'esportazione di 2 138 000 tonnellate di orzo detenuto dall'organismo d'intervento francese, che la Francia ha reso nota alla Commissione l'intenzione del proprio organismo d'intervento di procedere ad un aumento di 200 000 tonnellate del quantitativo oggetto della gara a fini di esportazione; che è opportuno portare a 2 338 000 tonnellate il quantitativo globale oggetto della gara permanente per l'esportazione di orzo detenuto dall'organismo d'intervento francese;
- (3) considerando che, tenuto conto dell'aumento dei quantitativi oggetto della gara, è necessario apportare talune modifiche all'elenco delle regioni e dei quantitativi immagazzinati; che occorre quindi

modificare l'allegato I del regolamento (CE) n. 1760/98;

- (4) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1760/98 è modificato come segue:

- 1) Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 2

1. La gara concerne un quantitativo massimo di 2 338 000 tonnellate di orzo che possono essere esportate verso tutti i paesi terzi, eccettuati gli Stati Uniti d'America, il Canada e il Messico.

2. Le regioni nelle quali è immagazzinato il quantitativo di 2 338 000 tonnellate di orzo figurano nell'allegato I.»

- 2) L'allegato I è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.⁽²⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 18.⁽³⁾ GU L 191 del 31.7.1993, pag. 76.⁽⁴⁾ GU L 5 del 9.1.1999, pag. 64.⁽⁵⁾ GU L 221 dell'8.8.1998, pag. 13.⁽⁶⁾ GU L 146 dell'11.6.1999, pag. 7.

*ALLEGATO**«ALLEGATO I**(tonnellate)*

Località di magazzinaggio	Quantitativi
Amiens	91 000
Châlons	213 000
Dijon	119 000
Lille	351 054
Nantes	37 000
Nancy	73 000
Orléans	503 000
Paris	139 000
Poitiers	205 000
Rouen	605 546
Toulouse	1 400»

REGOLAMENTO (CE) N. 1398/1999 DELLA COMMISSIONE**del 28 giugno 1999****che fissa, per la campagna di commercializzazione 1999/2000, l'importo del contributo alla perequazione delle spese di magazzinaggio nel settore dello zucchero**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1785/81 del Consiglio, del 30 giugno 1981, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1148/98 della Commissione⁽²⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5,

(1) considerando che l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1785/81 prevede che le spese di magazzinaggio dello zucchero e degli sciroppi sono rimborsate forfettariamente dagli Stati membri;

(2) considerando che l'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 1358/77 del Consiglio⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 3042/78⁽⁴⁾, prevede che l'importo del contributo per lo zucchero comunitario è calcolato dividendo le somme dei rimborsi prevedibili per il quantitativo prevedibile di zucchero che sarà smerciato durante la campagna di commercializzazione di cui trattasi; che detta somma dei rimborsi prevedibili deve essere maggiorata o diminuita, secondo il caso, dei riporti delle campagne di commercializzazione precedenti;

(3) considerando che l'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 1785/81 prevede che l'importo mensile del rimborso è fissato dal Consiglio contemporaneamente ai prezzi d'intervento derivati; che, per stabilire l'importo del contributo, occorre considerare l'importo del rimborso previsto per il 1999/2000;

(4) considerando che il quantitativo immagazzinato da prendere in considerazione per il rimborso delle spese di magazzinaggio per un mese, conformemente all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1358/77, è pari alla media aritmetica dei quantitativi che sono già immagazzinati all'inizio e alla fine del mese di cui trattasi; che i quantitativi di zucchero comunitario immagazzinato ogni mese della campagna di commercializzazione 1999/2000 possono essere stimati sulla base delle scorte preve-

dibili all'inizio della campagna citata, della produzione mensile stimata e dei quantitativi probabilmente smaltiti per il consumo interno o esportati durante il medesimo mese; che la somma delle scorte mensili medie durante la campagna di commercializzazione 1999/2000 può essere stimata a circa 95 milioni di tonnellate di zucchero espresso in zucchero bianco; che la somma dei rimborsi per lo zucchero comunitario può quindi essere stimata a circa 314 milioni di EUR per la campagna di commercializzazione 1999/2000; che il saldo prevedibile delle campagne di commercializzazione precedenti può essere valutato ad un importo positivo di 27 milioni di EUR; che le modalità d'applicazione del sistema di compensazione delle spese di magazzinaggio nel settore dello zucchero prevedono che il contributo è fissato per 100 chilogrammi di zucchero bianco; che il quantitativo di zucchero comunitario che sarà smaltito durante la campagna di commercializzazione 1999/2000 per il consumo interno o l'esportazione può essere stimato a circa 14 milioni di tonnellate di zucchero espresso in zucchero bianco; che l'importo del contributo per lo zucchero comunitario è valutato a circa 2,00 EUR per 100 chilogrammi di zucchero bianco;

(5) considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per lo zucchero,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la campagna di commercializzazione 1999/2000, l'importo del contributo di cui all'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (CEE) n. 1785/81 è fissato al 2,00 EUR per 100 chilogrammi di zucchero bianco.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1999.

⁽¹⁾ GU L 177 dell'1.7.1981, pag. 4.

⁽²⁾ GU L 159 del 3.6.1998, pag. 38.

⁽³⁾ GU L 156 del 25.6.1977, pag. 4.

⁽⁴⁾ GU L 361 del 23.12.1978, pag. 8.

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

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

DIRETTIVA 1999/30/CE DEL CONSIGLIO**del 22 aprile 1999****concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo**

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, sulla base dei principi contenuti nell'articolo 130 R del trattato, il programma politico e d'azione della Comunità europea a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile (Quinto programma di azione in materia ambientale) ⁽⁴⁾ prevede in particolare modifiche alla legislazione vigente sugli inquinanti atmosferici; che tale programma raccomanda la fissazione di obiettivi a lungo termine per la qualità dell'aria;

(2) considerando che l'articolo 129 del trattato stabilisce che le esigenze di protezione della salute costituiscono una componente delle altre politiche della Comunità; che la lettera o) dell'articolo 3 del trattato prevede che l'azione della Comunità comporti un contributo al conseguimento di un elevato livello di protezione della salute;

(3) considerando che, in base al paragrafo 5 dell'articolo 4 della direttiva 96/62/CE del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ⁽⁵⁾ il Consiglio deve adottare la normativa di cui al paragrafo 1 nonché le disposizioni previste nei paragrafi 3 e 4 del suddetto articolo;

(4) considerando che i valori limite fissati dalla presente direttiva sono requisiti minimi; che, a norma dell'articolo 130 T del trattato, gli Stati membri possono mantenere o prendere provvedimenti per una protezione ancora maggiore; che valori limite più rigorosi possono essere introdotti, in particolare per tutelare la salute di gruppi parti-

colarmente vulnerabili, come i bambini e i degenti in ospedale; che gli Stati membri possono prevedere che i valori limite sono raggiunti prima della data stabilita nella presente direttiva;

(5) considerando che è opportuno proteggere gli ecosistemi dagli effetti negativi del biossido di zolfo; che è opportuno proteggere la vegetazione dagli effetti negativi degli ossidi di azoto;

(6) considerando che diversi tipi di particelle possono avere effetti nocivi differenti sulla salute umana; che è stato dimostrato che i rischi per la salute umana associati all'esposizione di particelle originate dall'attività umana sono superiori a quelli associati all'esposizione alle particelle presenti naturalmente nell'aria;

(7) considerando che la direttiva 96/62/CE prevede l'elaborazione di piani di azione per le zone dove le concentrazioni di inquinanti nell'aria superano i valori limite più i margini temporanei di tolleranza applicabili per garantire l'osservanza dei valori limite entro la(e) data(e) specificata(e); che questi piani di azione ed altre strategie di riduzione dovrebbero mirare, nel caso delle particelle, a ridurre le concentrazioni di particelle fini, come parte della riduzione totale delle concentrazioni di particelle;

(8) considerando che la direttiva 96/62/CE stabilisce che i valori limite numerici e le soglie di allarme devono basarsi sui risultati dei lavori svolti da gruppi scientifici internazionali del settore; che la Commissione deve tener conto dei dati più recenti della ricerca scientifica nei settori epidemiologico ed ambientale e dei progressi più recenti nei metodi di misurazione per riesaminare gli elementi su cui si basano i valori limite e le soglie di allarme;

(9) considerando che, per agevolare la revisione della direttiva, nel 2003 la Commissione e gli Stati membri dovrebbero valutare l'opportunità di incoraggiare la ricerca sugli effetti delle sostanze inquinanti contemplate dalla direttiva stessa, vale a dire il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo;

⁽¹⁾ GU C 9 del 14.1.1998, pag. 6.

⁽²⁾ GU C 214 del 10.7.1998, pag. 1.

⁽³⁾ Parere espresso dal Parlamento europeo il 13 maggio 1998 (GU C 167 dell'1.6.1998, pag. 103), posizione comune del Consiglio del 24 settembre 1998 (GU C 360 del 23.11.1998, pag. 99) e decisione del Parlamento europeo del 13 gennaio 1999 (GU C 104 del 14.4.1999, pag. 44).

⁽⁴⁾ GU C 138 del 17.5.1993, pag. 5.

⁽⁵⁾ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

- (10) considerando che precise tecniche di misurazione standardizzate e criteri comuni per l'ubicazione delle stazioni di misurazione costituiscono un elemento importante per valutare la qualità dell'aria ambiente al fine di ottenere informazioni comparabili a livello della Comunità;
- (11) considerando che, le modifiche necessarie a norma del paragrafo 1 dell'articolo 12 della direttiva 96/62/CE, per l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico possono riguardare esclusivamente i criteri e le tecniche di valutazione delle concentrazioni di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particelle e piombo e/o le modalità dettagliate di trasmissione delle informazioni alla Commissione; che esse non possono comportare la modifica diretta o indiretta dei valori limite o delle soglie di allarme;
- (12) considerando che informazioni aggiornate sulle concentrazioni di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particelle e piombo nell'aria ambiente dovrebbero essere prontamente messe a disposizione del pubblico,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Finalità

La direttiva ha le seguenti finalità:

- stabilire valori limite e, ove opportuno, soglie di allarme per le concentrazioni di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particelle e piombo nell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente in generale;
- valutare le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particelle e piombo in base a metodi e criteri comuni;
- ottenere informazioni adeguate sulle concentrazioni di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particelle e piombo nell'aria ambiente e garantire che siano rese pubbliche;
- mantenere la qualità dell'aria dove essa è buona e migliorarla negli altri casi relativamente al biossido di zolfo, al biossido di azoto, agli ossidi di azoto, alle particelle e al piombo.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «aria ambiente»: l'aria esterna presente nella troposfera, ad esclusione di quella presente nei luoghi di lavoro;
- 2) «inquinante»: qualsiasi sostanza immessa direttamente o indirettamente dall'uomo nell'aria ambiente che

può avere effetti nocivi sulla salute umana o sull'ambiente nel suo complesso;

- 3) «livello»: concentrazione nell'aria ambiente o deposito di un inquinante su una superficie in un dato periodo di tempo;
- 4) «valutazione»: qualsiasi metodo impiegato per misurare, calcolare, prevedere o stimare il livello di un inquinante nell'aria ambiente;
- 5) «valore limite»: livello fissato in base alle conoscenze scientifiche al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e/o sull'ambiente nel suo complesso, che dovrà essere raggiunto entro un dato termine e non dovrà essere in seguito superato;
- 6) «soglia di allarme»: livello oltre il quale vi è un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata e raggiunto il quale gli Stati membri devono immediatamente intervenire a norma della direttiva 96/62/CE;
- 7) «margine di superamento»: la percentuale del valore limite nella cui misura tale valore può essere superato alle condizioni stabilite dalla direttiva 96/62/CE;
- 8) «zona»: parte del territorio degli Stati membri da essi delimitata;
- 9) «agglomerato»: zona con una concentrazione di popolazione superiore a 250 000 abitanti o, allorché la concentrazione di popolazione è pari o inferiore a 250 000 abitanti, una densità di popolazione per km² tale da rendere necessarie per gli Stati membri la valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente;
- 10) «biossido di azoto»: la somma di monossido e biossido di azoto aggiunta nella misura di parti per miliardo ed espressa come biossido di azoto in microgrammi per metro cubo;
- 11) particelle «PM₁₀»: le particelle che penetrano attraverso un ingresso dimensionale selettivo con un'efficienza di interruzione del 50 % per un diametro aerodinamico di 10 µm;
- 12) particelle «PM_{2,5}»: le particelle che penetrano attraverso un ingresso dimensionale selettivo con un'efficienza di interruzione del 50 % per un diametro aerodinamico di 2,5 µm;
- 13) «soglia di valutazione superiore»: un livello specificato nell'allegato V, al di sotto del quale le misurazioni possono essere combinate con le tecniche di modellizzazione al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente, a norma del paragrafo 3 dell'articolo 6 della direttiva 96/62/CE;
- 14) «soglia di valutazione inferiore»: un livello specificato nell'allegato V, al di sotto del quale è consentito ricorrere soltanto alle tecniche di modellizzazione o di stima oggettiva al fine di valutare la qualità dell'aria, a norma del paragrafo 4 dell'articolo 6 della direttiva 96/62/CE;

- 15) «evento naturale»: eruzioni vulcaniche, attività sismiche, attività geotermiche, incendi spontanei, tempeste di vento o trasporto o risospensione atmosferici di particelle naturali dalle regioni secche;
- 16) «misurazione fissa»: una misurazione effettuata a norma del paragrafo 5 dell'articolo 6 della direttiva 92/62/CE.

Articolo 3

Biossido di zolfo

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le concentrazioni di biossido di zolfo nell'aria ambiente, valutate a norma dell'articolo 7, non superino i valori limite indicati nella sezione I dell'allegato I, a decorrere dalle date ivi indicate.

I margini di tolleranza indicati nella sezione I dell'allegato I si applicano a norma dell'articolo 8 della direttiva 96/62/CE.

2. La soglia di allarme per le concentrazioni di biossido di zolfo nell'aria è indicata nella sezione II dell'allegato I.

3. Al fine di assistere la Commissione nella preparazione della relazione di cui all'articolo 10, gli Stati membri, fino al 31 dicembre 2003, registrano, ove possibile, i dati sulle concentrazioni di biossido di zolfo, espresse in media su dieci minuti, provenienti da alcune stazioni di misurazione scelte dagli Stati membri come rappresentative della qualità dell'aria in zone abitate vicine alle fonti e presso le quali vengono misurate concentrazioni orarie. Contemporaneamente alla trasmissione dei dati sulle concentrazioni orarie, a norma del punto 1 dell'articolo 11, della direttiva 96/62/CE, gli Stati membri comunicano alla Commissione, ove risulti possibile per le stazioni di misurazione scelte, il numero di concentrazioni su dieci minuti che hanno superato i 500 µg/m³, il numero di giorni nell'anno civile in cui ciò è avvenuto, il numero di giorni in cui le concentrazioni orarie di biossido di zolfo hanno superato simultaneamente i 350 µg/m³ e la massima concentrazione su dieci minuti registrata.

4. Gli Stati membri possono designare zone o agglomerati nei quali i valori limite di biossido di zolfo indicati nella sezione I dell'allegato I sono superati a causa di concentrazioni di biossido di zolfo nell'aria ambiente dovute a fonti naturali. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione un elenco di tali zone o agglomerati, insieme alle informazioni sulle concentrazioni e sulle fonti di biossido di zolfo. Nell'informare la Commissione a norma del paragrafo 1 dell'articolo 11 della direttiva 96/62/CE, gli Stati membri forniscono le necessarie giustificazioni a riprova del fatto che il superamento è dovuto a fonti naturali.

All'interno di tali zone o agglomerati gli Stati membri sono obbligati ad applicare piani di azione a norma del paragrafo 3 dell'articolo 8 della direttiva 96/62/CE

soltanto dove i valori limite di cui alla sezione I dell'allegato I sono superati a causa di emissioni di origine antropica.

Articolo 4

Biossido di azoto e ossidi di azoto

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le concentrazioni di biossido di azoto e, ove possibile, degli ossidi di azoto nell'aria, valutate a norma dell'articolo 7, non superino i valori limite indicati nella sezione I dell'allegato II, a decorrere dalle date ivi indicate.

I margini di tolleranza indicati nella sezione I dell'allegato II si applicano a norma dell'articolo 8 della direttiva 96/62/CE.

2. La soglia di allarme per le concentrazioni di biossido di azoto nell'aria ambiente è indicata nella sezione II dell'allegato II.

Articolo 5

Particelle

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le concentrazioni di particelle PM₁₀ nell'aria ambiente, valutate a norma dell'articolo 7, non superino i valori limite indicati nella sezione I dell'allegato III a decorrere dalle date ivi indicate.

I margini di tolleranza indicati nella sezione I dell'allegato III si applicano a norma dell'articolo 8 della direttiva 96/62/CE.

2. Gli Stati membri garantiscono che vengano installate e gestite stazioni di misurazione per fornire dati sulle concentrazioni delle particelle PM_{2,5}. Il numero e l'ubicazione delle stazioni di misurazione delle PM_{2,5} sono determinati dagli Stati membri in modo rappresentativo delle concentrazioni delle PM_{2,5} sul proprio territorio nazionale. Ove possibile, i punti di campionamento devono avere la stessa ubicazione dei punti di campionamento per le PM₁₀.

Gli Stati membri comunicano ogni anno alla Commissione, non più tardi di nove mesi dopo la fine di ciascun anno, la media aritmetica, la mediana, il novantottesimo percentile e la concentrazione massima calcolate in base alle misure delle PM_{2,5} su 24 ore in tale anno. Il novantottesimo percentile è calcolato secondo la procedura di cui alla sezione 4 dell'allegato I della decisione 97/101/CE del Consiglio, del 27 gennaio 1997, che instaura uno scambio reciproco di informazioni e di dati provenienti dalle reti e dalle singole stazioni di misurazione dell'inquinamento atmosferico negli Stati membri (¹).

3. I piani di azione elaborati per le PM₁₀ a norma dell'articolo 8 della direttiva 96/62/CE e le strategie generali per diminuire le concentrazioni delle stesse particelle tendono anche a ridurre le concentrazioni delle particelle PM_{2,5}.

(¹) GU L 35 del 5.2.1997, pag. 14.

4. Se i valori limite per le PM_{10} di cui alla sezione I dell'allegato III sono superati a causa di concentrazioni di PM_{10} nell'aria ambiente dovute a eventi naturali e ne derivano concentrazioni significativamente superiori ai normali livelli di riferimento relativi alle fonti naturali, gli Stati membri ne informano la Commissione a norma del paragrafo 1 dell'articolo 11 della direttiva 96/62/CE, fornendo le necessarie giustificazioni a riprova del fatto che il superamento è dovuto a eventi naturali. In tali casi, gli Stati membri sono obbligati ad applicare piani d'azione a norma del paragrafo 3 dell'articolo 8 di detta direttiva soltanto dove i valori limite di cui alla sezione I dell'allegato III sono superati per cause diverse dagli eventi naturali.

5. Gli Stati membri possono designare zone o agglomerati nei quali i valori limite di PM_{10} indicati nella sezione I dell'allegato III sono superati a causa di concentrazioni di PM_{10} nell'aria ambiente dovute alla risospensione di particelle a seguito dello spargimento invernale di sabbia sulle strade. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione un elenco di tali zone o agglomerati, insieme alle informazioni sulle concentrazioni e sulle fonti di PM_{10} . Nell'informare la Commissione a norma del punto 1 dell'articolo 11, della direttiva 96/62/CE, gli Stati membri forniscono le necessarie giustificazioni a riprova del fatto che il superamento è dovuto a tali particelle rimesse in sospensione e che sono state adottate misure ragionevoli per diminuire le concentrazioni.

All'interno di tali zone o agglomerati gli Stati membri sono obbligati ad applicare piani di azione a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 96/62/CE soltanto dove i valori limite di cui alla sezione I dell'allegato III sono superati a causa di livelli di PM_{10} diversi da quelli derivanti dallo spargimento invernale di sabbia sulle strade.

Articolo 6

Piombo

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le concentrazioni di piombo nell'aria ambiente, valutate a norma dell'articolo 7, non superino il valore limite indicato nella sezione I dell'allegato IV a decorrere dalle date ivi indicate.

Si applicano i margini di tolleranza indicati nella sezione I dell'allegato IV, a norma dell'articolo 8 della direttiva 96/62/CE.

Articolo 7

Valutazione delle concentrazioni

1. Ai fini previsti dall'articolo 6 della direttiva 96/62/CE, nella sezione I dell'allegato V sono stabilite, per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le

particelle e il piombo le soglie di valutazione superiore e inferiore.

La classificazione di ciascuna zona o agglomerato ai fini previsti dal suddetto articolo 6 è riesaminata almeno ogni cinque anni, secondo la procedura di cui alla sezione II dell'allegato V. Il riesame è anticipato in caso di cambiamenti significativi delle attività che influenzano le concentrazioni nell'ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto oppure, se del caso, di ossidi di azoto, particelle o piombo.

2. L'allegato VI stabilisce i criteri di ubicazione dei punti di campionamento per misurare il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo. L'allegato VII stabilisce il numero minimo di punti di campionamento per le misurazioni fisse di ciascuna sostanza inquinante da installare in ciascuna zona o agglomerato all'interno del quale è richiesta la misurazione, se la misurazione è la sola fonte di dati sulle concentrazioni al suo interno.

3. Per le zone e gli agglomerati nei quali l'informazione delle stazioni fisse di misurazione è fornita da altre fonti, come inventari delle emissioni, metodi indicativi di misurazione e modellizzazione della qualità dell'aria, il numero di stazioni di misurazione fisse da installare e la risoluzione spaziale di altre tecniche devono poter permettere di determinare le concentrazioni di inquinanti atmosferici in base alla sezione I dell'allegato VI e alla sezione I dell'allegato VIII.

4. Per le zone e gli agglomerati per i quali non è richiesta la misurazione, è consentito ricorrere a tecniche di modellizzazione o di stima oggettiva.

5. I metodi di riferimento per l'analisi di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto e per il campionamento e l'analisi del piombo sono indicati nelle sezioni da I a III dell'allegato IX.

Il metodo di riferimento per il campionamento e la misurazione delle PM_{10} è indicato nella sezione IV dell'allegato IX.

Il progetto di metodo di riferimento provvisorio per il campionamento e la misurazione delle $PM_{2,5}$ è indicato nella sezione V dell'allegato IX.

La sezione VI dell'allegato IX stabilisce le tecniche di riferimento per la modellizzazione della qualità dell'aria.

6. Diciotto mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri comunicano alla Commissione i metodi seguiti per la valutazione preliminare della qualità dell'aria, a norma della lettera d) del punto 1 dell'articolo 11 della direttiva 96/62/CE.

7. Qualsiasi modifica necessaria per adeguare le disposizioni del presente articolo e gli allegati da V e IX al progresso scientifico e tecnico è adottata secondo la procedura di cui all'articolo 12 della direttiva 96/62/CE.

*Articolo 8***Informazione del pubblico**

1. Gli Stati membri garantiscono che informazioni aggiornate sulle concentrazioni nell'ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particelle e piombo siano messe regolarmente a disposizione del pubblico nonché degli opportuni organismi, quali associazioni ambientali, associazioni dei consumatori, associazioni che rappresentano le categorie esposte a rischi per la salute ed altri organismi sanitari rilevanti, ad esempio tramite i mezzi radiotelevisivi, la stampa, pannelli informativi o servizi di reti informatiche.

Le informazioni sulle concentrazioni nell'ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto e particelle sono aggiornate con frequenza almeno giornaliera e, nel caso dei valori orari di biossido di zolfo e di biossido di azoto, quando possibile, le informazioni sono aggiornate ogni ora. Le informazioni sulle concentrazioni nell'ambiente di piombo sono aggiornate con frequenza trimestrale.

Tali informazioni indicano almeno tutti i superamenti delle concentrazioni in valori limite e soglie di allarme nel corso dei periodi medi specificati negli allegati da I a IV. Esse forniscono inoltre una breve valutazione relativamente ai valori limite e alle soglie di allarme ed adeguate informazioni relative agli effetti sulla salute.

2. Quando rendono pubblici i piani o i programmi di cui all'articolo 8, paragrafo 3 della direttiva 96/62/CE, ivi compresi i piani o i programmi di cui all'articolo 3, paragrafo 4 e all'articolo 5, paragrafi 4 e 5, della presente direttiva, gli Stati membri si adoperano per metterli a disposizione degli organismi di cui al paragrafo 1.

3. Quando viene superata la soglia di allarme di cui all'allegato I e all'allegato II, le informazioni fornite al pubblico, a norma dell'articolo 10 della direttiva 96/62/CE, devono comprendere come minimo le voci elencate alla sezione III dell'allegato in questione.

4. Le informazioni fornite al pubblico e agli organismi in base ai paragrafi 1 e 3 devono essere chiare, comprensibili e accessibili.

*Articolo 9***Abrogazione e disposizioni transitorie**

1. La direttiva 80/779/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1980, relativa ai valori limite e ai valori guida di qualità dell'aria per l'anidride solforosa e le particelle in sospen-

sione⁽¹⁾ è abrogata a decorrere dal 19 luglio 2001, con le seguenti eccezioni: l'articolo 1, il paragrafo 1 dell'articolo 2, il paragrafo 1 dell'articolo 3, gli articoli 9, 15 e 16 e gli allegati I, III b e IV sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 2005.

2. La direttiva 82/884/CEE del Consiglio, del 3 dicembre 1982, concernente un valore limite per il piombo contenuto nell'atmosfera⁽²⁾ è abrogata a decorrere dal 19 luglio 2001, con le seguenti eccezioni: gli articoli 1 e 2, il paragrafo 1 dell'articolo 3, gli articoli 7, 12 e 13, sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 2005.

3. La direttiva 85/203/CEE del Consiglio, del 7 marzo 1985, concernente la lotta contro l'inquinamento atmosferico provocato dagli impianti industriali⁽³⁾ è abrogata a decorrere dal 19 luglio 2001, ad eccezione del primo trattino del paragrafo 1 dell'articolo 1, e il paragrafo 2, il primo trattino dell'articolo 2, il paragrafo 1 dell'articolo 3, degli articoli 5, 9, 15 e 16 e l'allegato I, a decorrere dal 1° gennaio 2010.

4. A decorrere dal 19 luglio 2001 gli Stati membri possono utilizzare stazioni di misurazione ed altri metodi di valutazione della qualità dell'aria conformi ai requisiti della presente direttiva per valutare le concentrazioni di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto e piombo nell'aria ambiente ai fini della rilevazione dei dati necessari per dimostrare il rispetto dei valori limite stabiliti dalle direttive 80/779/CEE, 82/884/CEE e 85/203/CEE, fino al momento in cui cessano di applicarsi i valori limite stabiliti da tali direttive.

5. A decorrere dal 19 luglio 2001 gli Stati membri possono utilizzare stazioni di misurazione ed altri metodi di valutazione della qualità dell'aria conformi ai requisiti della presente direttiva per le PM_{10} , al fine di valutare le concentrazioni di particelle in sospensione per dimostrare il rispetto dei valori limite per le particelle in sospensione totali stabiliti nell'allegato IV della direttiva 80/779/CEE; tuttavia, per dimostrare tale rispetto dei valori limite, i dati raccolti sono moltiplicati per un fattore 1,2.

6. Gli Stati membri informano la Commissione di ogni superamento dei valori limite stabiliti dalle direttive 80/779/CEE, 82/884/CEE e 85/203/CEE, comunicando i valori registrati, i motivi di ciascun superamento e le misure adottate per evitare il ripetersi di tali eventi; tale comunicazione viene effettuata annualmente, entro nove mesi dalla fine di ogni anno, secondo la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 96/62/CE, fino a che cessano di applicarsi i valori limite pertinenti.

7. Nelle aree in cui gli Stati membri interessati considerano necessario limitare o impedire un aumento prevedibile dell'inquinamento da biossido di zolfo, biossido di azoto o particelle in sospensione, essi possono continuare ad utilizzare i valori guida per la protezione degli ecosistemi di cui all'allegato II della direttiva 80/779/CEE e all'allegato II della direttiva 85/203/CEE.

⁽¹⁾ GU L 229 del 30.8.1980, pag. 30.

⁽²⁾ GU L 378 del 31.12.1982, pag. 15.

⁽³⁾ GU L 87 del 27.3.1985, pag. 1.

*Articolo 10***Relazione e revisione**

Entro il 31 dicembre 2003 la Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'esperienza dell'applicazione della presente direttiva e in particolare sui risultati più recenti della ricerca scientifica in ordine agli effetti per la salute umana e per gli ecosistemi dell'esposizione al biossido di zolfo, al biossido di azoto, agli ossidi di azoto, a diverse frazioni di particelle e al piombo ed agli sviluppi tecnologici, compresi i progressi dei metodi di misurazione e di altri metodi di valutazione delle concentrazioni di particelle nell'aria e della deposizione di particelle e piombo sulle superfici.

Al fine di mantenere un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente e tenendo conto dell'esperienza dell'applicazione della presente direttiva negli Stati membri, comprese in particolare le condizioni, indicate nell'allegato VI, in cui sono state effettuate le misurazioni, la relazione è corredata di eventuali proposte di modifica della presente direttiva. In particolare, la Commissione esaminerà i valori limite per le PM_{10} per la seconda fase al fine di renderli obbligatori e valuterà se confermare o modificare i valori limite per la seconda e, nel caso, per la prima fase. La Commissione provvederà inoltre con particolare attenzione a fissare valori limite per le $PM_{2,5}$ o diverse frazioni di particelle, a seconda dei casi. Inoltre la Commissione esaminerà il valore limite annuale per la protezione della salute umana per il biossido di azoto e farà una proposta per confermare o modificare questo valore. La Commissione esaminerà anche il valore limite orario per l'ossido d'azoto alla luce delle linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità e valuterà se tale valore limite debba essere confermato o modificato.

La Commissione esaminerà anche se possano essere fissate soglie di allarme, coerenti con altre sostanze inquinanti di cui alla presente direttiva, per le PM_{10} , le $PM_{2,5}$ o specifiche frazioni di particelle, a seconda dei casi.

*Articolo 11***Sanzioni**

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in

base alla presente direttiva. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 12***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 19 luglio 2001. 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.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 13***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 14***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 22 aprile 1999.

Per il Consiglio

Il presidente

W. MÜLLER

ALLEGATO I

VALORI LIMITE E SOGLIA DI ALLARME PER IL BIOSSIDO DI ZOLFO

I. Valori limite per il biossido di zolfo

I valori limite devono essere espressi in $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Il volume deve essere normalizzato ad una temperatura di 293 °K e ad una pressione di 101,3 kPa.

	Periodo medio	Valore limite	Margine di tolleranza	Data alla quale il valore limite deve essere rispettato
1. Valore limite orario per la protezione della salute umana	1 ora	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 24 volte per anno civile	150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (43 %) all'entrata in vigore della presente direttiva, con una riduzione il 1° gennaio 2001 ed ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere lo 0 % il 1° gennaio 2005	1° gennaio 2005
2. Valore limite giornaliero per la protezione della salute umana	24 ore	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 3 volte per anno civile	nessuno	1° gennaio 2005
3. Valore limite per la protezione degli ecosistemi	anno civile e inverno (1° ottobre 31 marzo)	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	nessuno	19 luglio 2001

II. Soglia di allarme per il biossido di zolfo

500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ misurati su tre ore consecutive in località rappresentative della qualità dell'aria su almeno 100 km² oppure una zona o un agglomerato completi, se tale zona o agglomerato sono meno estesi.

III. Dettagli minimi che devono essere forniti al pubblico in caso di superamento della soglia di allarme per il biossido di zolfo

I dettagli da fornire al pubblico dovrebbero comprendere come minimo:

- data, ora e luogo del fenomeno e causa scatenante, se nota;
- previsioni:
 - cambiamento nelle concentrazioni (miglioramento, stabilizzazione o peggioramento), motivo del cambiamento previsto,
 - zona geografica interessata,
 - durata;
- categoria di popolazione potenzialmente sensibile al fenomeno;
- precauzioni che la popolazione sensibile deve prendere.

ALLEGATO II

VALORI LIMITE PER IL BIOSSIDO DI AZOTO (NO₂) E IL MONOSSIDO DI AZOTO (NO_x) E SOGLIA DI ALLARME PER IL BIOSSIDO DI AZOTO

I. Valori limite per il biossido di azoto e il monossido di azoto

I valori limite devono essere espressi in µg/m³. Il volume deve essere normalizzato ad una temperatura di 293 °K e ad una pressione di 101,3 kPa.

	Periodo medio	Valore limite	Margine di tolleranza	Data alla quale il valore limite deve essere rispettato
1. Valore limite orario per la protezione della salute umana	1 ora	200 µg/m ³ NO ₂ da non superare più di 18 volte per anno civile	50 % all'entrata in vigore della presente direttiva, con riduzione il 1° gennaio 2001 ed ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere lo 0 % il 1° gennaio 2010	1° gennaio 2010
2. Valore limite annuale per la protezione della salute umana	anno civile	40 µg/m ³ NO ₂	50 % all'entrata in vigore della presente direttiva, con riduzione il 1° gennaio 2001 ed ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere lo 0 % il 1° gennaio 2010	1° gennaio 2010
3. Valore limite annuale per la protezione della vegetazione	anno civile	30 µg/m ³ NO _x	nessuno	19 luglio 2001

II. Soglia di allarme per il biossido di azoto

400 µg/m³ misurati su tre ore consecutive in località rappresentative della qualità dell'aria su almeno 100 km² oppure una zona o un agglomerato completi, se tale zona o agglomerato sono meno estesi.

III. Dettagli minimi che devono essere forniti al pubblico in caso di superamento della soglia di allarme per il biossido di azoto

I dettagli da fornire al pubblico dovrebbero comprendere come minimo:

- data, ora e luogo del fenomeno e causa scatenante, se nota;
- previsioni:
 - cambiamento nelle concentrazioni (miglioramento, stabilizzazione o peggioramento), motivo del cambiamento previsto,
 - zona geografica interessata,
 - durata;
- categoria di popolazione potenzialmente sensibile al fenomeno;
- precauzioni che la popolazione sensibile deve prendere.

ALLEGATO III

VALORI LIMITE PER LE PARTICELLE (PM₁₀)

	Periodo medio	Valore limite	Margine di tolleranza	Data alla quale il valore limite deve essere rispettato
FASE 1				
1. Valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana	24 ore	50 µg/m ³ PM ₁₀ da non superare più di 35 volte l'anno	50 % all'entrata in vigore della presente direttiva, con riduzione il 1° gennaio 2001 ed ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere 0 % entro il 1° gennaio 2005	1° gennaio 2005
2. Valore limite annuale per la protezione della salute umana	anno civile	40 µg/m ³ PM ₁₀	20 % all'entrata in vigore della presente direttiva, con riduzione il 1° gennaio 2001 ed ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere 0 % entro il 1° gennaio 2005	1° gennaio 2005
FASE 2 ⁽¹⁾				
1. Valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana	24 ore	50 µg/m ³ PM ₁₀ da non superare più di 7 volte l'anno	in base ai dati; deve essere equivalente al valore limite della fase 1	1° gennaio 2010
2. Valore limite annuale per la protezione della salute umana	anno civile	20 µg/m ³ PM ₁₀	50 % al 1° gennaio 2005 con riduzione ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere 0 % entro il 1° gennaio 2010	1° gennaio 2010

⁽¹⁾ Valori limite indicativi che vanno riveduti alla luce delle ulteriori informazioni relative agli effetti sulla salute e sull'ambiente, alla fattibilità tecnica e all'esperienza acquisita nell'applicazione dei valori limite della fase 1 negli Stati membri.

ALLEGATO IV

VALORI LIMITE PER IL PIOMBO

	Periodo medio	Valori limite	Margine di tolleranza	Data alla quale il valore limite deve essere rispettato
Valore limite annuale per la protezione della salute umana	anno civile	0,5 µg/m ³ ⁽¹⁾	100 % all'entrata in vigore della presente direttiva, con una riduzione il 1° gennaio 2001 ed ogni 12 mesi successivi, secondo una percentuale annua costante, per raggiungere lo 0 % il 1° gennaio 2005 o entro il 1° gennaio 2010, nelle immediate vicinanze di fonti specifiche puntuali che saranno notificate alla Commissione	1° gennaio 2005 oppure 1° gennaio 2010, nelle immediate vicinanze di fonti industriali specifiche in siti contaminati da decenni di attività industriali. Tali siti sono notificati alla Commissione entro il 19 luglio 2001 ⁽²⁾ . In tali casi, il valore limite dal 1° gennaio 2005 sarà pari a 1,0 µg/m ³

⁽¹⁾ Nel processo di revisione per la presente direttiva di cui all'articolo 10 si prenderà in considerazione l'opportunità di integrare o sostituire il valore limite per la disposizione nelle immediate vicinanze di fonti puntuali

⁽²⁾ La notifica sarà corredata di un'adeguata motivazione. L'area in cui si applicano valori limite più elevati dovrà essere compresa entro 1 000 m dalle fonti specifiche puntuali.

ALLEGATO V

DETERMINAZIONE DEI REQUISITI PER VALUTARE LE CONCENTRAZIONI DI BIOSSIDO DI ZOLFO, DI BIOSSIDO DI AZOTO (NO₂), DI OSSIDI DI AZOTO (NO_x), PARTICELLE (PM₁₀) E PIOMBO NELL'ARIA AMBIENTE ENTRO UNA ZONA O UN AGGLOMERATO

I. Soglie di valutazione superiore e inferiore

Si applicano le seguenti soglie di valutazione superiore e inferiore:

a) BIOSSIDO DI ZOLFO

	Protezione della salute	Protezione dell'ecosistema
Soglia di valutazione superiore	60 % del valore limite di 24 ore (75 µg/m ³ da non superare più di 3 volte per anno civile)	60 % del valore limite invernale (12 µg/m ³)
Soglia di valutazione inferiore	40 % del valore limite di 24 ore (50 µg/m ³ da non superare più di 3 volte per anno civile)	40 % del valore limite invernale (8 µg/m ³)

b) BIOSSIDO DI AZOTO E OSSIDI DI AZOTO

	Valore limite orario per la protezione della salute umana (NO ₂)	Valore limite annuale per la protezione della salute umana (NO ₂)	Valore limite annuale per la protezione della vegetazione (NO _x)
Soglia di valutazione superiore	70 % del valore limite (140 µg/m ³ da non superare più di 18 volte per anno civile)	80 % del valore limite (32 µg/m ³)	80 % del valore limite (24 µg/m ³)
Soglia di valutazione inferiore	50 % del valore limite (100 µg/m ³ da non superare più di 18 volte per anno civile)	65 % del valore limite (26 µg/m ³)	65 % del valore limite (19,5 µg/m ³)

c) PARTICELLE

Le soglie di valutazione superiore e inferiore per PM₁₀ sono basate sui valori limite indicativi da rispettare al 1° gennaio 2010.

	Media su 24 ore	Media annuale
Soglia di valutazione superiore	60 % del valore limite (30 µg/m ³ da non superare più di 7 volte per anno civile)	70 % del valore limite (14 µg/m ³)
Soglia di valutazione inferiore	40 % del valore limite (20 µg/m ³ da non superare più di 7 volte per anno civile)	50 % del valore limite (10 µg/m ³)

d) PIOMBO

	Media annuale
Soglia di valutazione superiore	70 % del valore limite (0,35 µg/m ³)
Soglia di valutazione inferiore	50 % del valore limite (0,25 µg/m ³)

II. Determinazione del superamento della soglia di valutazione superiore e inferiore

Il superamento delle soglie di valutazione, superiore e inferiore, va determinato sulla base delle concentrazioni del quinquennio precedente per il quale sono disponibili dati sufficienti. Si considera superata una soglia di valutazione se il numero totale di superamenti della concentrazione numerica della soglia durante questo quinquennio supera tre volte in numero di superamenti autorizzati per anno.

Se i dati relativi al quinquennio non sono interamente disponibili, gli Stati membri possono combinare campagne di misurazione di breve durata nel periodo dell'anno e nelle località rappresentative dei massimi livelli di inquinamenti, con i risultati ottenuti dalle informazioni di inventari di emissione e modellizzazione per determinare i superamenti delle soglie di valutazione superiore e inferiore.

ALLEGATO VI

**UBICAZIONE DEI PUNTI DI CAMPIONAMENTO PER LA MISURAZIONE DELLE
CONCENTRAZIONI DI BISSIDO DI ZOLFO, BISSIDO DI AZOTO, DI OSSIDI DI AZOTO,
PARTICELLE E PIOMBO NELL'AMBIENTE**

Quanto segue si applica alle misurazioni fisse.

I. Ubicazione su macroscale*a) Protezione della salute umana*

I punti di campionamento concernenti la protezione della salute umana dovrebbero essere scelti in modo da:

- i) fornire dati sulle superfici all'interno di zone ed agglomerati dove si verificano le concentrazioni massime cui la popolazione può essere esposta, direttamente o indirettamente, per un periodo importante in relazione al periodo medio del(i) valore(i) limite;
- ii) fornire dati sui livelli nelle altre superfici all'interno delle zone e degli agglomerati che sono rappresentativi dell'esposizione della popolazione in generale.

I punti di campionamento dovrebbero in generale essere situati in modo da evitare misurazioni di microambienti molto ridotti nelle loro immediate vicinanze. Orientativamente un punto di campionamento dovrebbe trovarsi in un luogo rappresentativo della qualità dell'aria in una zona circostante non inferiore a 200 m², in siti orientati al traffico, e di vari chilometri quadrati, in siti di background urbano.

I punti di campionamento dovrebbero, laddove possibile, essere anche rappresentativi di ubicazioni simili non nelle loro immediate vicinanze.

Si dovrebbe tener conto della necessità di localizzare i punti di campionamento su isole, laddove sia necessario per la protezione della salute umana.

b) Protezione degli ecosistemi e della vegetazione

I punti di campionamento concernenti la protezione degli ecosistemi o della vegetazione dovrebbero essere situati a più di 20 km dagli agglomerati o a più di 5 km da altre aree edificate o impianti industriali o autostrade. Orientativamente, un punto di campionamento dovrebbe essere situato in modo da essere rappresentativo della qualità dell'aria in una superficie circostante di almeno 1 000 km². Gli Stati membri possono provvedere affinché un punto di campionamento venga posto ad una distanza inferiore o sia rappresentativo della qualità dell'aria in un'area meno estesa tenendo conto delle condizioni geografiche.

Si dovrebbe tener conto della necessità di valutare la qualità dell'aria sulle isole.

II. Ubicazione su microscale

Per quanto possibile, si dovrebbero rispettare le istruzioni seguenti:

- l'orifizio di ingresso della sonda di campionamento dovrebbe essere sgombro e nelle vicinanze del campionatore non vi dovrebbero essere ostacoli al flusso d'aria (di norma, distanza di alcuni metri rispetto ad edifici, balconi, alberi ed altri ostacoli ed almeno distanza di almeno 0,5 m dall'edificio più prossimo, nel caso di punti di campionamento rappresentativi della qualità dell'aria alla quota di allineamento);
- di regola, il punto di ingresso dell'aria dovrebbe situarsi tra 1,5 m (fascia di respirazione) e 4 m sopra il livello del suolo. Possono essere talvolta necessarie posizioni più elevate (fino ad 8 m). Può anche essere opportuna un'ubicazione più elevata se la stazione è rappresentativa di un'ampia zona;
- l'orifizio di ingresso non dovrebbe essere collocato nelle immediate vicinanze di fonti inquinanti per evitare l'aspirazione diretta di emissioni non mescolate all'aria ambiente;
- l'orifizio di scarico del campionatore dovrebbe essere collocato in modo da evitare il ricircolo dell'aria scaricata verso l'ingresso del campionatore;

- ubicazione dei campionamenti relativi al traffico:
 - per tutti gli inquinanti, tali campionatori dovrebbero essere situati almeno a 25 m di distanza dal bordo dei grandi incroci e ad almeno 4 m di distanza dal centro della corsia di traffico più vicina;
 - per il biossido di azoto, gli orifizi di ingresso dovrebbero essere situati a non oltre 5 m dal bordo stradale;
 - per le particelle e il piombo, gli orifizi d'ingresso dovrebbero essere situati in modo da essere rappresentativi della qualità dell'aria vicino al livello degli edifici.

Si può anche tener conto dei fattori seguenti:

- fonti di interferenza;
- sicurezza;
- accesso;
- disponibilità di energia elettrica e di comunicazioni telefoniche;
- visibilità del punto di prelievo rispetto all'ambiente esterno;
- sicurezza del pubblico e degli operatori;
- opportunità di piazzare punti di campionamento per diversi inquinanti;
- requisiti di pianificazione.

III. Documentazione e riesame della scelta del sito

I metodi di scelta del sito dovrebbero essere pienamente documentati nella fase di classificazione mediante fotografie con indicazione dei punti della bussola dell'ambiente circostante ed una mappa particolareggiata. I siti dovrebbero essere riesaminati ad intervalli regolari, aggiornando la documentazione per garantire che i criteri di selezione restino validi.

ALLEGATO VII

CRITERI PER DETERMINARE I NUMERI MINIMI DI PUNTI DI CAMPIONAMENTO PER LA MISURAZIONE FISSA DELLE CONCENTRAZIONI DI BIOSSIDO DI ZOLFO (SO₂), BIOSSIDO DI AZOTO (NO₂) OSSIDI DI AZOTO (NO_x), PARTICELLE E PIOMBO NELL'ARIA AMBIENTE

I. Numero minimo di punti di campionamento per misurazioni fisse al fine di valutare la conformità ai valori limite concernenti la protezione della salute umana e le soglie di allarme nelle zone e negli agglomerati dove la misurazione fissa è l'unica fonte di informazione

a) Fonti diffuse

Popolazione dell'agglomerato o zona (in migliaia)	Se le concentrazioni superano la soglia di valutazione superiore	Se le concentrazioni massime sono situate tra le soglie di valutazione superiore e inferiore	Per SO ₂ e per NO ₂ , negli agglomerati dove le concentrazioni massime sono al di sotto della soglia inferiore di valutazione
0-250	1	1	non applicabile
250-499	2	1	1
500-749	2	1	1
750-999	3	1	1
1 000-1 499	4	2	1
1 500-1 999	5	2	1
2 000-2 749	6	3	2
2 750-3 749	7	3	2
3 750-4 749	8	4	2
4 750-5 999	9	4	2
> 6 000	10	5	3
	Per NO ₂ e le particelle: includere almeno una stazione di background urbano ed una stazione orientata al traffico		

b) Fonti puntuali

Per valutare l'inquinamento nelle vicinanze di fonti puntuali, si dovrebbe calcolare il numero di punti campionamento per misurazioni fisse, tenendo conto delle densità di emissione, del tipo probabile di distribuzione dell'inquinamento dell'aria ambiente e dell'esposizione potenziale della popolazione.

II. Numero minimo di punti di campionamento per misurazioni fisse al fine di valutare la conformità ai valori limite per la protezione degli ecosistemi o di altri tipi di vegetazione in zone diverse dagli agglomerati

Se le concentrazioni massime superano la soglia superiore di valutazione	Se le concentrazioni massime si situano tra le soglie di valutazione superiore e inferiore
1 stazione per 20 000 km ²	1 stazione per 40 000 km ²

Nelle zone insulari, il numero dei punti di campionamento dovrebbe essere calcolato tenendo conto del tipo probabile di distribuzione dell'inquinamento dell'aria ambiente e dell'esposizione potenziale degli ecosistemi o della vegetazione.

ALLEGATO VIII

OBIETTIVI DI QUALITÀ DEI DATI E COMPILAZIONE DEI RISULTATI DELLA VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

I. Obiettivi di qualità dei dati

A titolo orientativo, sono stati stabiliti per i programmi di garanzia di qualità i seguenti obiettivi in materia di esattezza dei metodi di valutazione, periodo minimo di copertura e raccolta minima dei dati delle misurazioni.

	Biossido di zolfo, biossido di azoto e ossidi di azoto	Particelle e piombo
Misurazioni in continuo		
esattezza	15 %	25 %
raccolta minima dei dati	90 %	90 %
Misurazione indicativa		
esattezza	25 %	50 %
raccolta minima dei dati	90 %	90 %
periodo minimo di copertura	14 % (una misurazione a settimana, a caso, distribuite in modo regolare nell'arco dell'anno oppure 8 settimane distribuite in modo regolare nell'arco dell'anno)	14 % (una misurazione a settimana, a caso, distribuite in modo regolare nell'arco dell'anno oppure 8 settimane distribuite in modo regolare nell'arco dell'anno)
Modellizzazione		
esattezza:		
medie orarie	50 %-60 %	
medie giornaliere	50 %	attualmente non definito ⁽¹⁾
medie annuali	30 %	50 %
Stima obiettiva		
esattezza	75 %	100 %

(¹) Le eventuali modifiche necessarie per adeguare questo punto al progresso scientifico e tecnico saranno adottate secondo la procedura di cui al paragrafo 2 dell'articolo 12 della direttiva 96/62/CE.

L'esattezza della misurazione è definita come previsto nella «Guida all'espressione dell'imprecisione nelle misurazioni» (ISO 1993) o nella norma ISO 5725-1 «Accuratezza (veridicità e precisione) dei metodi e dei risultati delle misurazioni» (1994). Le percentuali in tabella si riferiscono alle singole misurazioni, in media nell'arco del periodo considerato dal valore limite, con un intervallo di confidenza del 95 % (distorsione + 2 volte la deviazione standard). L'esattezza per le misurazioni continue dovrebbe essere interpretata come applicabile nella regione del valore limite appropriato.

L'esattezza per la stima in modellizzazione e oggettività è definita come la deviazione massima dei livelli di concentrazione misurati e calcolati, nel periodo considerato dal valore limite, a prescindere dalla tempistica degli eventi.

I requisiti applicabili alla raccolta minima dei dati e al periodo minimo di copertura non includono le perdite di dati dovute alla taratura periodica o alla normale manutenzione degli strumenti.

In deroga, gli Stati membri possono applicare misurazioni casuali invece di misurazioni in continuo per particelle e piombo, se sono in grado di dimostrare alla Commissione che l'esattezza rispetto all'intervallo di confidenza del 95 % per il monitoraggio continuo non supera il 10 %. Il campionamento casuale deve essere distribuito in modo regolare nell'arco dell'anno.

II. Risultati della valutazione di qualità dell'aria

La seguente informazione dovrebbe essere compilata per le zone o gli agglomerati dove si ricorre a fonti diverse dalle misurazioni per completare i dati delle misure oppure dove queste fonti sono l'unico mezzo per valutare la qualità dell'aria:

- una descrizione delle attività di valutazione svolte;
- metodi specifici utilizzati e loro descrizione;
- fonti dei dati e delle informazioni;
- una descrizione dei risultati, compresa l'esattezza e, in particolare, le dimensioni di ogni superficie o, se del caso, la lunghezza della strada nella zona o nell'agglomerato dove le concentrazioni superano i (il) valori(e) oppure possono esservi valori limite più i margini di tolleranza applicabili e di ogni zona dove le concentrazioni superano la soglia superiore o inferiore di valutazione;
- per i valori limite interessanti per la protezione della salute umana, la popolazione potenzialmente esposta alle concentrazioni che superano il valore limite.

Se possibile, gli Stati membri dovrebbero elaborare mappe che mostrino la distribuzione delle concentrazioni all'interno di ogni zona e agglomerato.

III. Normalizzazione

Per il biossido di zolfo e gli ossidi di azoto il volume deve essere normalizzato ad una temperatura di 293 °K e ad una pressione di 101,3 kPa.

ALLEGATO IX

METODI DI RIFERIMENTO PER VALUTARE LE CONCENTRAZIONI DI BISSIDO DI ZOLFO, BISSIDO DI AZOTO, OSSIDI DI AZOTO, PARTICELLE (PM₁₀ E PM_{2,5}) E PIOMBO**I. Metodo di riferimento per l'analisi del biossido di zolfo**

ISO/FDIS 10498 (Progetto di norma) Aria ambiente — Determinazione del biossido di zolfo — Metodo a fluorescenza ad ultravioletti

Gli Stati membri possono usare qualsiasi altro metodo purché siano in grado di dimostrare che esso produce risultati equivalenti al metodo menzionato.

II. Metodo di riferimento per l'analisi del biossido di azoto e degli ossidi di azoto

ISO 7996: 1985 Aria ambiente — Determinazione delle concentrazioni in massa degli ossidi di azoto — Metodo a chemiluminescenza

Gli Stati membri possono usare qualsiasi altro metodo purché siano in grado di dimostrare che esso produce risultati equivalenti al metodo menzionato.

III.A. Metodo di riferimento per il campionamento di piombo

Il metodo di riferimento per il campionamento di piombo è quello descritto nell'allegato della direttiva 82/884/CEE fino alla data in cui si deve rispettare il valore limite dell'allegato IV della presente direttiva, quando il metodo di riferimento sarà invece quello per le PM₁₀ indicato nella sezione IV.

Gli Stati membri possono usare qualsiasi altro metodo purché siano in grado di dimostrare che esso produce risultati equivalenti al metodo menzionato.

III.B. Metodo di riferimento per l'analisi del piombo

ISO 9855: 1993 Aria ambiente — Determinazione del contenuto di piombo in particelle degli aerosol raccolti in filtri. Metodo della spettroscopia ad assorbimento atomico

Gli Stati membri possono usare qualsiasi altro metodo purché siano in grado di dimostrare che esso produce risultati equivalenti al metodo menzionato.

IV. Metodo di riferimento per il campionamento e la misurazione delle PM₁₀

Il metodo di riferimento per il campionamento e la misurazione delle PM₁₀ è quello descritto nella EN 12341 «Qualità dell'aria — Procedura di prova in campo per dimostrare l'equivalenza di riferimento dei metodi di campionamento per la frazione PM₁₀ delle particelle». Il principio di misurazione si basa sulla raccolta su un filtro della frazione PM₁₀ delle particelle ambientali e sulla determinazione della massa gravimetrica.

Gli Stati membri possono usare qualsiasi altro metodo purché siano in grado di dimostrare che esso produce risultati equivalenti al metodo menzionato oppure qualsiasi altro metodo purché lo Stato membro interessato sia in grado di dimostrare che esso ha un nesso coerente con il metodo di riferimento. In tal caso, i risultati ottenuti con il metodo utilizzato devono essere rettificati con un fattore pertinente per determinare risultati equivalenti a quelli che si sarebbero conseguiti con il metodo di riferimento.

Gli Stati membri segnalano alla Commissione il metodo seguito per il campionamento e la misurazione delle PM₁₀. La Commissione procede quanto prima a raffronti incrociati dei metodi di campionamento e misurazione delle PM₁₀, per mettere a disposizione informazioni utili ai fini della revisione delle disposizioni della presente direttiva a norma dell'articolo 10.

V. Metodo di riferimento provvisorio per il campionamento e la misurazione delle PM_{2,5}

La Commissione fornirà orientamenti, in consultazione con il comitato di cui all'articolo 12 della direttiva 96/62/CE, per un adeguato metodo di riferimento provvisorio per il campionamento e la valutazione delle PM_{2,5} entro il 19 luglio 2001.

Gli Stati membri possono usare qualsiasi altro metodo che ritengano idoneo.

Gli Stati membri devono segnalare alla Commissione il metodo seguito per il campionamento e la misurazione delle PM_{2,5}. La Commissione deve procedere quanto prima a raffronti incrociati dei metodi di campionamento e misurazione delle PM_{2,5}, per mettere a disposizione informazioni utili ai fini della revisione delle disposizioni della presente direttiva a norma dell'articolo 10.

VI. Tecniche di modellizzazione di riferimento

Le tecniche di modellizzazione di riferimento non possono essere specificate per il momento. Le eventuali modifiche necessarie per adeguare questo punto al progresso scientifico e tecnico devono essere adottate secondo la procedura di cui al paragrafo 2 dell'articolo 12 della direttiva 96/62/CE.

II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 gennaio 1999

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/36.253 — P&O Stena Line)

[notificata con il numero C(1998) 4539]

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

(1999/421/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

considerando quanto segue:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento del Consiglio (CEE) n. 4056/86, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi ⁽¹⁾, modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, ed in particolare l'articolo 12, paragrafo 2,

I. I FATTI

1. La domanda

vista la pubblicazione del contenuto essenziale della domanda ⁽²⁾ ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86,

vista la notifica della Commissione alle parti del 10 giugno 1997, nella quale essa le informa di nutrire seri dubbi, ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86, in merito all'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CE all'accordo in questione,

vista la pubblicazione ⁽³⁾ del contenuto essenziale dell'accordo in questione ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86,

dopo avere consultato il comitato consultivo in materia di intese e di posizioni dominanti nel settore dei trasporti,

(1) Il 31 ottobre 1996 le imprese «The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company» («P&O») e «Stena Line Limited» («Stena») hanno presentato alla Commissione, conformemente all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 4056/86, una domanda di attestazione negativa in merito all'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato, o in alternativa, di esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, nei confronti dell'impresa comune che esse progettano di costituire al fine di unire le rispettive attività di prestazione di servizi di trasporto con navi traghetto sulle rotte del Pas de Calais («Short French Sea») nella Manica e sulle rotte belghe dello Stretto di Dover («Belgian straits»).

(2) Il 10 dicembre 1996, SeaFrance SA («SeaFrance») ha presentato alla Commissione una denuncia ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 4956/86, n. 1017/68 e n. 17 contro la proposta costituzione dell'impresa comune.

⁽¹⁾ GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4.

⁽²⁾ GU C 80 del 13.3.1997, pag. 3.

⁽³⁾ GU C 39 del 6.2.1998, pag. 21.

(3) Il 13 marzo 1997, conformemente all'articolo 12, paragrafo 12, del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione ha pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il contenuto essenziale della domanda, invitando i terzi interessati a presentare le loro osservazioni entro 30 giorni⁽⁴⁾. La Commissione ha ricevuto osservazioni da varie fonti, in particolare da operatori concorrenti, utenti, associazioni professionali, enti locali, rappresentanti pubblici, persone fisiche e da uno Stato membro.

(4) Il 10 giugno 1997, prima della scadenza del termine di novanta giorni prescritto dall'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione ha informato le parti di nutrire seri dubbi, ai sensi di tale articolo, circa l'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato all'accordo in esame.

(5) Il 6 febbraio 1998, conformemente all'articolo 23, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione ha pubblicato una comunicazione nella quale afferma di avere l'intenzione di dichiarare che l'accordo può beneficiare di un'esenzione⁽⁵⁾.

2. Le parti e il denunciante

(6) P&O è quotata alla Borsa valori di Londra ed è la società madre di un gruppo diversificato, le cui attività includono vari settori quali il trasporto marittimo con traghetti roll-on/roll-off (ro-ro), il trasporto d'alto mare di container e di merci alla rinfusa, le navi da crociera, il trasporto terrestre di merci in Europa, la gestione portuale internazionale, l'organizzazione di esposizioni, l'edilizia commerciale, la costruzione edile e la vendita di proprietà immobiliari residenziali. Per quanto riguarda l'attività di trasporto marittimo con servizi di traghetto roll-on/roll-off, P&O presta servizi di trasporto passeggeri e merci fra la Gran Bretagna e l'Europa continentale e l'Irlanda.

(7) Stena presta servizi di traghetto fra la Gran Bretagna e l'Europa continentale e l'Irlanda. «Stena» fa parte del gruppo Stena Line AB che presta servizi di traghetto sulle rotte dell'Europa nord-occidentale, incluse quelle scandinave e quelle da Hoek van Holland in direzione di Harwich. Il gruppo Stena Line AB è quotato alla Borsa valori di Stoccolma e fa parte del gruppo di società Stena Sphere, i cui interessi si estendono ai settori del trasporto con navi traghetto, degli appalti off-shore per l'industria petrolifera e del metano, dei trasporti marittimi, delle trivellazioni, delle proprietà immobiliari, della finanza e dell'industria metallurgica.

(8) P&O e Stena sono definite in appresso «le parti».

(9) La denunciante SeaFrance presta servizi di traghetto sulla rotta Dover/Calais. SeaFrance appartiene alla SNCF, società delle ferrovie di Stato francesi.

3. L'accordo

(10) Le parti hanno convenuto di unire le rispettive attività di prestazione di servizi di trasporto con navi traghetto sulla Manica, limitatamente alle rotte brevi del Pas de Calais ed alle rotte belghe dello Stretto di Dover, costituendo un'impresa comune denominata P&O Stena Line. In precedenza P&O prestava servizi misti di traghetto per passeggeri e merci tra Dover e Calais sulle rotte del Pas de Calais, nonché servizi unicamente di trasporto merci tra Dover e Zeebrugge sulle rotte belghe. Stena operava in precedenza servizi misti Dover/Calais e Newhaven/Dieppe sulle rotte del Pas de Calais.

(11) La società European Ferries (Dover) Limited del gruppo P&O, che in precedenza prestava servizi di trasporto con navi traghetto sulle rotte del Pas de Calais e su quelle belghe, è diventata il veicolo dell'impresa comune. Stena ha trasferito all'impresa comune tutte le attività e passività che attualmente impegna sulle rotte Dover/Calais e Newhaven/Dieppe. Il capitale sociale della società è detenuto al 60 % da P&O e al 40 % da Stena; tuttavia i diritti di voto sono ripartiti in modo paritetico tra le due parti. Analogamente, anche la rappresentanza e i diritti di voto nel consiglio d'amministrazione dell'impresa comune sono ripartiti in modo paritetico tra P&O e Stena.

(12) In origine, le parti avevano previsto che P&O Stena Line avrebbe disposto di attivi pari a circa 410 milioni di GBP, di cui 100 milioni circa finanziati con l'emissione di azioni della società, mentre il saldo sarebbe stato costituito da indebitamenti garantiti in parte da vincoli ipotecari sulle navi ed in parte da P&O per l'importo restante. In seguito, le parti hanno informato la Commissione che gli attivi di P&O Stena Line sarebbero stati pari a circa [...] milioni⁽⁶⁾ di GBP, finanziati da una combinazione di azioni, capitale obbligazionario, indebitamenti e titoli. Al momento dell'avvio dell'impresa comune, i suoi attivi includevano un totale di quattordici navi: cinque navi traghetto polivalenti (per servizi misti di trasporto passeggeri e merci) e tre navi per il solo trasporto di merci che in precedenza erano di proprietà di P&O, nonché cinque navi traghetto polivalenti ed un'imbarcazione veloce, in precedenza di proprietà di Stena.

⁽⁴⁾ Cfr. nota 2.

⁽⁵⁾ Cfr. nota 3.

⁽⁶⁾ Nella versione pubblicata della presente decisione sono stati omissi alcuni dati coperti da segreto commerciale.

- (13) L'impresa comune doveva, secondo le parti, gestire un servizio di trasporto regolare sulla rotta Dover/Calais, con partenze ogni 45 minuti utilizzando sei navi traghetto polivalenti. Tre imbarcazioni polivalenti sarebbero state ritirate dal servizio. L'impresa comune avrebbe rilevato il servizio di solo trasporto merci sulla rotta Dover/Zeebrugge prestato dalle tre navi traghetto di proprietà di P&O, nonché quello fornito da Stena sulla rotta Newhaven/Dieppe per mezzo di un traghetto veloce e di una nave polivalente.
- (14) Il 10 marzo 1998, l'impresa comune ha iniziato a prestare i servizi sopra citati. In seguito, P&O Stena Line ha informato la Commissione di avere l'intenzione di aggiungere una settima nave polivalente (la «Pride of Bruges») sulla rotta Dover/Calais, a partire dalla stagione estiva del 1998 (da maggio a settembre) e, forse, anche oltre tale data. In seguito P&O Stena Line ha comunicato alla Commissione di avere ritirato, il 16 ottobre 1998, il traghetto veloce dalla rotta Newhaven/Dieppe per riattamento, dopo di che il traghetto non era stato rimesso in servizio su tale rotta, bensì riconsegnato ai proprietari il 30 ottobre 1998; P&O Stena Line ha inoltre informato la Commissione che era in corso una concertazione con i suoi dipendenti in merito al futuro del suo servizio su tale rotta.
- (15) Secondo le previsioni delle parti l'impresa comune, consentendo un risparmio dei costi delle navi e dei costi comuni (spese portuali, amministrative e di commercializzazione), avrebbe consentito una riduzione dei costi di 75 milioni di GBP. Tale importo teneva conto del risparmio derivante dal progettato ritiro dalla rotta Newhaven/Dieppe dell'imbarcazione veloce «Pegasus» e della nave Antrim, di proprietà di Stena, per sostituirle con la nave «Pride of Bruges» di proprietà di P&O. In realtà Stena ha ritirato la nave «Pegasus» dalla rotta Newhaven/Dieppe nell'ottobre 1996, molto tempo prima della costituzione dell'impresa comune. Inoltre, l'impresa comune non aveva ritirato dal servizio la «Cambria», come previsto inizialmente, bensì l'aveva trasferita dalla rotta Dover/Calais a quella di Newhaven/Dieppe, essendo la «Pride of Bruges» restata in servizio sulla rotta Dover/Calais. Sulla base delle cifre fornite dalle parti circa i costi di tali navi, l'importo risparmiato in conseguenza della costituzione dell'impresa comune può essere stimato a [...] milioni di GBP.
- (16) Ai sensi dell'accordo, P&O e Stena sono obbligate a non offrire, direttamente o indirettamente, se non attraverso l'impresa comune, servizi di traghetto che tocchino i porti della costa inglese situati tra Newhaven (incluso) e Harwich (escluso), o i porti della costa continentale europea situati tra Dieppe (incluso) e Zeebrugge (escluso). Le attività dell'im-
- presa comune sono limitate all'offerta di servizi di traghetto sulle rotte Dover/Calais, Dover/Zeebrugge e Newhaven/Dieppe.
- (17) Le parti operano altri servizi di traghetto che non sono stati ceduti all'impresa comune.
- (18) P&O presta i servizi seguenti:
- a) Nel Mare del Nord, P&O North Sea Ferries, società controllata da P&O, gestisce servizi di trasporto misti passeggeri/merci sulle rotte Hull/Zeebrugge e Hull/Rotterdam, nonché trasporti di sole merci sulle rotte Teesport/Zeebrugge e Teesport/Rotterdam. P&O European Ferries forniva servizi di trasporto di sole merci sulle rotte Felixstowe/Zeebrugge e Felixstowe/Rotterdam; tali servizi sono ora forniti da P&O North Sea Ferries.
 - b) Sulla Manica occidentale, P&O European Ferries presta servizi misti di trasporto passeggeri/merci sulle rotte tra Portsmouth e Le Havre, Cherbourg e Bilbao.
 - c) Sul Mare d'Irlanda, P&O gestisce la European Ferries che presta servizi misti passeggeri/merci nel corridoio settentrionale. La controllata di P&O, Pandoro, presta servizi di trasporto di sole merci sul corridoio settentrionale e centrale.
- (19) Stena gestisce i servizi seguenti:
- a) Nel Mare del Nord, Stena Line BV (che fa parte del gruppo Stena Line AB) gestisce servizi di trasporto passeggeri e merci sulla rotta Harwich/Hoek van Holland.
 - b) Nel Mare d'Irlanda, Stena opera servizi misti passeggeri/merci su tutti e tre i corridoi, nonché sulla rotta Holyhead/Dublin, in prevalenza usata per servizi di trasporto merci, sul corridoio centrale.
- Stena non presta servizi sulla Manica occidentale. Sino al 1996 essa era operativa sulla rotta Southampton/Cherbourg.
- #### 4. I mercati rilevanti
- (20) La presente sezione esamina i due mercati rilevanti seguenti, nei quali l'impresa comune è operativa:
- a) il mercato dei servizi di trasporto turistico di passeggeri (passeggeri e veicoli) sulle rotte brevi della Manica, comprendente le rotte del Pas de Calais (tra Dover, Folkestone, Ramsgate, Newhaven, da una parte, e Calais, Dieppe, Boulogne, Dunkerque dall'altra parte, nonché il tunnel sotto la Manica) e le rotte belghe dello Stretto di Dover (Ramsgate/Ostenda);

b) il mercato dei servizi di trasporto merci unitizzate (servizi marittimi e intermodali porta a porta) tra l'Inghilterra ed il continente europeo (Manica occidentale, rotte brevi e rotte del Mare del Nord).

- (21) Nella sezione 6 vengono esaminate le rotte di trasporto turistico di passeggeri nella Manica occidentale, nel Mare del Nord e nel Mare d'Irlanda, nelle quali la progettata impresa comune non sarà operativa, ma in cui (come nel mercato anglo/continentale del trasporto merci) le parti prestano i propri servizi indipendenti.

4.1. *Passeggeri per motivi professionali*

- (22) Nelle decisioni Night Services ⁽⁷⁾ e Eurotunnel ⁽⁸⁾ la Commissione ha constatato l'esistenza di mercati distinti di servizi per i passeggeri che viaggiano per turismo o per affari, poiché le esigenze di tali due categorie di viaggiatori sono differenti. Le persone che viaggiano per affari esigono trasporti rapidi, comodi e frequenti, mentre i viaggiatori per turismo accordano maggiore importanza al prezzo del trasporto. I passeggeri per affari e quelli per turismo costituiscono pertanto due mercati separati.

- (23) La maggioranza delle persone che viaggiano per affari, quando decida di spostarsi tra l'Inghilterra e l'Europa continentale, utilizzerà probabilmente servizi aerei regolari o treni ad alta velocità (Eurostar e servizi ferroviari in coincidenza), a causa della maggiore rapidità e comodità offerta da tali mezzi rispetto ai servizi forniti dai traghetti e da Le Shuttle (servizio di navetta per autovetture e autocarri), via il tunnel sotto la Manica. Per i passeggeri per affari, Eurostar ed i servizi aerei possono sostituirsi ai servizi offerti dalle navi traghetto e da Le Shuttle. Nella misura in cui i viaggiatori per affari usano le navi traghetto e Le Shuttle, l'esistenza di servizi ferroviari ed aerei concorrenti implica che l'impresa comune e Le Shuttle (anche qualora non dovessero competere l'uno con l'altro) dovrebbero sostenere una concorrenza effettiva per quanto riguarda tali viaggiatori. Di conseguenza, per l'aspetto relativo ai passeggeri, la valutazione del progetto di impresa comune può limitarsi ai suoi effetti sui passeggeri per turismo.

4.2. *Passeggeri per turismo*

4.2.1. I servizi offerti da Le Shuttle e dai traghetti sono sostituibili

⁽⁷⁾ Decisione 94/663/CE della Commissione (GU L 259 del 7.10.1994, pag. 20), paragrafi 20-27.

⁽⁸⁾ Decisione 94/894/CE della Commissione (GU L 354 del 31.12.1994, pag. 66), paragrafi 64-66.

- (24) La denunciante SeaFrance dubita della sostituibilità tra i servizi marittimi e quelli offerti da Eurotunnel. Essa argomenta che le caratteristiche di tali due mezzi di trasporto sono molto differenti e che, di conseguenza, è prevedibile una rapida segmentazione della domanda tra i viaggiatori che per motivi legati a tali diverse caratteristiche preferiranno sistematicamente il tunnel e quelli che preferiranno i servizi marittimi. Secondo SeaFrance, tale segmentazione si verificherà quando tutti gli utilizzatori che desiderano viaggiare nel tunnel ne avranno fatta l'esperienza.

- (25) Vi sono tuttavia indizi che dimostrano che sia le quote di mercato dei traghetti sia quelle di Eurotunnel varieranno in funzione dei prezzi relativi. Nel periodo febbraio-maggio 1996, la quota di mercato di Eurotunnel nel trasporto di autoveicoli sulle rotte del Pas de Calais è calata mese per mese, dal 41 % in febbraio al 35 % in maggio. Dopo che Eurotunnel ha ridotto i prezzi pubblicati nell'opuscolo, con effetto dal giugno 1996, la sua quota di mercato è risalita nei mesi successivi, passando dal 36 % in giugno al 46 % in ottobre sino al novembre 1996, quando è scoppiato l'incendio nel tunnel.

- (26) Anche nel caso di categorie di passeggeri che volessero utilizzare esclusivamente le navi traghetto o esclusivamente il tunnel, esse non costituiscono un mercato separato poiché gli operatori non possono conoscere le loro preferenze e fissare prezzi più elevati.

4.2.2. I servizi Eurostar non sono sostituibili ai servizi dei traghetti

- (27) Le parti ritengono che i servizi ferroviari di collegamento diretto tra i centro città offerti da Eurostar abbiano un impatto sul mercato dei traghetti «sia sul settore dei passeggeri a piedi che su quello turistico del trasporto di veicoli». Esse dubitano tuttavia che sia utile o rilevante, ai fini della valutazione dell'impresa comune, distinguere tra passeggeri a piedi e passeggeri che viaggiano con un veicolo.

- (28) I passeggeri a piedi (e cioè quelli che non salgono su una nave a bordo di un veicolo o di un autobus) hanno rappresentato il 13 % ed il 17 % rispettivamente del totale dei passeggeri trasportati da P&O e Stena nel 1996 (da gennaio a ottobre), il che corrisponde rispettivamente a 990 000 e 720 000

passaggeri. A titolo di confronto, P&O e Stena hanno trasportato rispettivamente 3,1 milioni e 1,4 milioni di passeggeri a bordo di autobus, mentre gli operatori di traghetto sulle rotte del Pas de Calais e via Le Shuttle congiuntamente hanno trasportato 25,3 milioni di passeggeri nello stesso periodo. Eurostar ha trasportato, nel corso di tutto il 1996, 4,9 milioni di passeggeri.

- (29) I servizi di Eurostar non sono chiaramente sostituibili per determinate categorie di passeggeri di traghetti e di Le Shuttle, vale a dire quelli che viaggiano (a piedi — sui traghetti —, in macchina o in autobus) per approfittare delle vendite di prodotti duty-free e di merci meno tassate in Francia. Le vendite in duty-free non sono disponibili nel sistema Eurostar ed i servizi offerti da Eurostar non sono altrettanto convenienti per i viaggi di una sola giornata effettuati al solo scopo di fare acquisti presso i commercianti in Francia.
- (30) I principali concorrenti di Eurostar sono le compagnie aeree: nel 1996 il numero di passeggeri che ha viaggiato a bordo di Eurostar sui tragitti combinati Londra/Parigi e Londra/Bruxelles ha superato quello dei passeggeri in aereo (il numero di passeggeri in aereo tra Londra e Parigi è diminuito tra ottobre 1995 e ottobre 1996 del 18 %). Si può presumere che un turista in viaggio sul tragitto che collega i centri città di Londra e Parigi o di Londra e Bruxelles, che consideri Eurostar sostituibile ad un trasporto in traghetto e a Le Shuttle, preferirebbe — in assenza di Eurostar — viaggiare in aereo invece che con un traghetto o con Le Shuttle. La situazione, nel caso di un turista meno abbiente, può invece essere diversa, poiché egli considera i servizi regolari di autobus (trasportati da un traghetto o da Le Shuttle) un mezzo di trasporto alternativo a Eurostar. I servizi con autobus di linea sono probabilmente una delle categorie di traffico, trasportato dalle navi traghetto e da Le Shuttle, in cui la concorrenza dei prezzi è più forte a causa del potere contrattuale degli operatori dei trasporti con autobus e dell'assenza di trasparenza del mercato.
- (31) Esiste pertanto solo una categoria ridotta di passeggeri per turismo che considera che i servizi di Eurostar possano effettivamente sostituirsi a quelli delle navi traghetto e a Le Shuttle. Per la maggioranza degli utenti invece, tali servizi non sono sufficientemente sostituibili per considerare che Eurostar faccia parte dello stesso mercato rilevante dei traghetti e di Le Shuttle.

4.2.3. Aspetto geografico

- (32) Il volume dei servizi sulle rotte del Pas de Calais, la loro frequenza, velocità di traversata e prezzo, dimostrano che le rotte sulla Manica occidentale e sul Mare del Nord non possono essere considerate sostituibili a tali servizi. Il tempo ridotto di traver-

sata offerto dai traghetti veloci sulle rotte Newhaven/Dieppe e Ramsgate/Ostenda rende tali servizi notevolmente concorrenziali per i servizi di trasporto sulle rotte Dover/Calais e Folkestone/Calais; essi devono pertanto essere inclusi nel mercato rilevante delle rotte del Pas de Calais («rotte brevi»).

- (33) La durata della traversata sulle rotte brevi suddette è di 35 minuti con i servizi di trasporto Le Shuttle o con l'aliscafo Hoverspeed, di 50-55 minuti con il traghetto veloce Hoverspeed verso la Francia, di 75-90 minuti con il traghetto tradizionale sulla rotta Dover/Calais, di 100 minuti con il traghetto veloce sulla rotta Ramsgate/Ostenda, di 125 minuti con il traghetto veloce sulla rotta Dover/Ostenda e di 135 minuti con il traghetto veloce sulla rotta Newhaven/Dieppe. La rapidità della traversata fa sì che tali rotte siano particolarmente attraenti, in particolare per i passeggeri che viaggiano essenzialmente per acquistare prodotti in duty-free e prodotti meno tassati in Francia.

- (34) In confronto, i tempi di traversata offerti da altri servizi sono i seguenti:

Harwich/Hoek degli HSS (High Speed Sea Service)	
di Holland Stena	3 ore 40 minuti
Poole/Cherbourg	4 ore $\frac{1}{2}$
Portsmouth/Cherbourg	5 ore (7-8 ore di notte) (2 ore 25 minuti con traghetto veloce)
Portsmouth/Le Havre	5 ore $\frac{1}{2}$ (7 $\frac{1}{2}$ -8 ore di notte)
Portsmouth/Caen	6 ore
Hull/Zeebrugge	13-15 ore (di notte)

- (35) I porti serviti dalle rotte del Pas de Calais, in particolare Dover, Folkestone e Calais, godono di un buon accesso alla rete autostradale. Le rotte citate offrono inoltre la più grande varietà di tipi di servizi (traghetti convenzionali, traghetti rapidi e il tunnel), nonché frequenze più numerose rispetto alle rotte del Mare del Nord e del canale della Manica Occidentale, e consentono in tal modo ai passeggeri di viaggiare sempre più spesso senza avere prenotato il posto («turn up and go»).

- (36) Le caratteristiche delle traversate brevi hanno spinto i viaggiatori ad usare le rotte del Pas de Calais. I prezzi su tali tragitti dovrebbero aumentare in maniera molto significativa per indurre tali passeggeri a scegliere altre rotte sulla Manica occidentale o sul Mare del Nord; e talune categorie di viaggiatori (per esempio, quelli «di un giorno»), nell'ipotesi di un aumento dei prezzi, reagirebbero decidendo di rinunciare al viaggio, piuttosto che scegliere altre rotte.

4.3. *Il mercato del trasporto merci*

- (37) Le parti trasportano merci a bordo di traghetti ro-ro. I servizi di trasporto marittimo ro-ro sono in concorrenza con altri mezzi di trasporto di merci unitizzate⁽⁹⁾. Le merci unitizzate (diversamente da quelle alla rinfusa) sono classificate e caricate nei traghetti secondo uno dei numerosi modi standardizzati, come i veicoli con conducente, i rimorchi senza conducenti ed i containers. I carichi unitizzati possono essere trasportati da navi ro-ro e lo-lo (lift-on, lift-off) e, via il tunnel della Manica, dai servizi di trasporto merci Le Shuttle Freight e da treni merci.
- (38) I servizi di trasporto merci delle rotte del Pas de Calais e dello Stretto di Dover competono con altri servizi analoghi anglo/continentali, e cioè con i servizi che collegano l'Inghilterra e l'Europa continentale (Manica occidentale, rotte del Pas de Calais e del Mare del Nord)⁽¹⁰⁾.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

5. Articolo 85, paragrafo 1, del trattato

- (39) La costituzione dell'impresa comune costituisce una restrizione della concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, poiché le parti erano concorrenti effettivi sui mercati rilevanti sui quali opera l'impresa comune.
- (40) Tale restrizione della concorrenza è sensibile. Le parti detengono congiuntamente un'ingente quota di mercato (nonostante essa sia diminuita sulle rotte brevi a seguito dell'entrata di Eurotunnel sul mercato). Si tratta di un'impresa comune che esercita stabilmente tutte le funzioni di un'entità economica autonoma, operante sul medesimo mercato del trasporto merci delle sue società madri e sul mercato del trasporto di passeggeri contiguo a quelli in cui le sue società madri esercitano le loro attività.
- (41) La costituzione dell'impresa comune influisce sul commercio degli Stati membri a causa dell'importanza delle parti sul mercato del trasporto turistico delle rotte brevi (Pas de Calais e Stretto di Dover) e su quello del trasporto merci anglo/continentale⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Cfr. decisione 97/84/CE della Commissione (GU L 26 del 29.1.1997, pag. 23), Esercenti di traghetti — Maggiorazioni valutarie, paragrafo 5.

⁽¹⁰⁾ Cfr. nota precedente. Ai fini di tale decisione, la Commissione ha ritenuto che il mercato geografico rilevante del trasporto di merci fosse limitato ai servizi tra l'Inghilterra e la Francia, il Belgio ed i Paesi Bassi.

⁽¹¹⁾ Cfr. sesto considerando del regolamento (CE) n. 4056/86, per quanto riguarda i possibili effetti sui porti comunitari di pratiche restrittive della concorrenza nel settore dei trasporti marittimi internazionali.

6. Assenza di effetti di «spillover»

- (42) La Commissione è giunta alla conclusione che non si determineranno restrizioni di concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, causate dal rischio che la cooperazione delle parti in seno all'impresa comune ne travalichi i limiti («spillover»), estendendosi ai loro servizi indipendenti di trasporto turistico di passeggeri sulle rotte del Mare del Nord, del canale della Manica occidentale e del Mare d'Irlanda ed ai loro servizi indipendenti di trasporto merci sul mercato del trasporto merci anglo/continentale.

6.1. *Mercato dei servizi di trasporto turistico sulle rotte del Mare del Nord*

6.1.1. Il mercato

- (43) Nel 1997, i servizi sulle rotte del Mare del Nord hanno trasportato 470 000 veicoli turistici e 2,32 milioni di passeggeri. I servizi di trasporto turistico sulle rotte del Mare del Nord comprendono quelli prestati sulle rotte che collegano i porti sulla costa orientale dell'Inghilterra con i porti situati in Belgio e nei Paesi Bassi. I servizi in direzione di Amburgo e Esbjerg (operati da Scandinavian Seaways) non sono considerati parte dello stesso mercato. Essi sono probabilmente sostituibili ai servizi di trasporto di P&O e Stena verso il Belgio ed i Paesi Bassi solo per una bassa percentuale di turisti che li usano.
- (44) Nel fissare i prezzi sulle rotte del Mare del Nord, gli operatori devono tenere conto di quelli che sono in vigore sulle rotte brevi. I dati trasmessi dalle parti dimostrano chiaramente che le tariffe fissate dagli operatori sul Mare del Nord nel periodo 1994-1996 si sono allineate molto strettamente a quelle applicate sulle rotte brevi del Pas de Calais. Inoltre, le analisi di mercato confermano l'argomento secondo cui i passeggeri che viaggiano in provenienza e in direzione delle zone di attrazione tradizionali sulle rotte del Mare del Nord si sarebbero spostati negli ultimi anni sulle rotte brevi del Pas de Calais. Non riscontrandosi tuttavia uno spostamento in opposta direzione, se ne può dedurre che la sostituibilità è solo a senso unico e cioè che il trasporto sul Mare del Nord subisce l'influenza di quello sulle rotte brevi del Pas de Calais, ma non viceversa. I servizi di trasporto turistico sulle rotte del Mare del Nord, di conseguenza, devono essere considerati come operanti in un mercato rilevante costituito dalle rotte del Mare del Nord e dalle rotte brevi del Pas de Calais.

- (45) Sul Mare del Nord, P&O North Sea Ferries opera servizi sulle rotte Hull/Zeebrugge e Hull/Rotterdam. Stena Line opera sulla rotta Harwich/Hoek van Holland, sulla quale ha introdotto nel 1997 le navi traghetto veloci HSS. Scandinavian Seaways opera sulle rotte Newcastle/Ijmuiden (Amsterdam). Olau, ed in seguito Eurolink, hanno operato un servizio sino al 1996 sulla rotta Sheerness/Vlissingen e la P&O European Ferries ha trasportato veicoli turistici sulla rotta Felixstove/Zeebrugge sino al 1996. Le quote di mercato relative al trasporto di veicoli turistici sul Mare del Nord sono le seguenti:

Tabella 1. Quote del trasporto di veicoli turistici sul Mare del Nord e sulle rotte del Pas de Calais

	1997 [migliaia di unità trasportate ⁽¹⁾]	1997 (%)
P&O (Mare del Nord)	226	3,15
Stena (Mare del Nord)	205	2,86
Scandinavian Seaways (Mare del Nord)	35	0,49
Eurotunnel	2 384	33,27
P&O (rotte del Pas de Calais)	1 738	24,25
Stena (rotte del Pas de Calais)	1 173	16,37
SeaFrance	580	8,09
Hoverspeed	528	7,37
Holyman Sally (Ramsgate/Dunkerque)	49	0,68
Holyman Sally (Ramsgate/Ostenda)	248	3,46
Totale	7 166	99,99

Fonte: le parti

⁽¹⁾ Unità autovettura.

6.1.2. Valutazione

- (46) Qualsiasi tentativo delle parti di coordinare il loro comportamento sul Mare del Nord sarà destabilizzato dalla concorrenza delle rotte brevi. Di conseguenza, non si può concludere che, a seguito della costituzione dell'impresa comune, sia ragionevole presumere che le parti adotteranno un comportamento diverso da quello tenuto nel periodo anteriore alla sua costituzione, tale da causare una notevole restrizione di concorrenza tra di loro. Il comportamento parallelo delle parti sulle rotte brevi non produrrà pertanto effetti di «spillover» sulle loro attività nel Mare del Nord.

6.2. Servizi di trasporto turistico sulla Manica occidentale

6.2.1. Il mercato

- (47) Nel 1997 i servizi sulla Manica occidentale hanno trasportato 1,1 milioni di veicoli di turisti e 4,22 milioni di passeggeri. I servizi di trasporto turistico sulla Manica occidentale comprendono le rotte ad occidente del Pas de Calais tra i porti sulla costa meridionale dell'Inghilterra ed i porti sulla costa settentrionale della Francia.
- (48) Come nel caso del Mare del Nord, gli elementi di prova esaminati indicano che i prezzi fissati dagli operatori sulle rotte della Manica occidentale sono in funzione di quelli che prevalgono sulle rotte brevi, ma non viceversa. I servizi di trasporto turistico sulle rotte della Manica occidentale devono di conseguenza essere considerati come operanti in un mercato rilevante costituito dalle rotte della Manica occidentale e da quelle brevi del Pas de Calais.
- (49) Solo P&O European Ferries e Brittany Ferries operano servizi sulle rotte della Manica occidentale. Sino al 1996 Stena Line operava sulla rotta Southampton/Cherbourg. Da allora essa esamina la possibilità di prestare un servizio di traghetto veloce sulla stessa rotta. Le quote di mercato nel trasporto di veicoli turistici sulla Manica occidentale sono le seguenti:

Tabella 2. Quote del trasporto di veicoli turistici nella Manica occidentale e sulle rotte del Pas de Calais

	1997 (in migliaia di unità trasportate)	1997 (in %)
Brittany Ferries (Manica occidentale)	702	8,95
P&O (Manica occidentale)	440	5,61
Eurotunnel	2 384	30,4
P&O (rotte brevi Pas de Calais)	1 738	22,16
Stena (rotte brevi Pas de Calais)	1 173	14,96
SeaFrance	580	7,4
Hoverspeed	528	6,73
Holyman Sally (Ramsgate/Dunkerque)	49	0,62
Holyman Sally (Ramsgate/Ostenda)	248	3,16
Totale	7 842	99,99

Fonte: le parti.

6.2.2. Valutazione

- (50) In merito alla Manica occidentale, le parti argomentano che non sia possibile un comportamento parallelo anticompetitivo da parte di P&O e Stena, in quanto Stena ha cessato di essere operativa su tali rotte. Stena, tuttavia, deve essere considerata un concorrente potenziale poiché ha esaminato (e può eventualmente riesaminare) la possibilità di tornare sulla rotta Southampton/Cherbourg con un servizio di navi traghetto veloci.
- (51) Tuttavia, le stesse osservazioni formulate in merito alle rotte del Mare del Nord valgono anche per la Manica occidentale. Qualsiasi tentativo delle parti di coordinare il loro comportamento in maniera anticompetitiva sulla Manica occidentale sarà destabilizzato dalla concorrenza sulle rotte brevi. La cooperazione delle parti sulle rotte brevi non produrrà pertanto effetti di «spillover» sulle loro attività, effettive o potenziali, nella Manica occidentale.

6.3. Servizi di trasporto turistico sul Mare d'Irlanda

6.3.1. Il mercato

- (52) Il Mare d'Irlanda può essere suddiviso in tre mercati rilevanti del traffico turistico: il corridoio settentrionale, quello centrale e quello meridionale⁽¹²⁾. Nel 1997 i servizi offerti dai tre corridoi hanno rispettivamente trasportato 590 000, 460 000 e 380 000 veicoli turistici e 2,7, 2,8 e 1,5 milioni di passeggeri. Le quote di mercato sui tre corridoi sono le seguenti:

Tabella 3. Quote di mercato relative al trasporto di veicoli turistici sul corridoio settentrionale del Mare d'Irlanda (in %)

	Rotte attualmente operative	1995	1996	1997
Stena	Belfast/Stranrae	52	47	46
P&O	Larne/Cairnryan	28	33	30
Sea Containers (SeaCat Scotland)	Belfast/Stranrae	18	18	21
Norse Irish Ferries	Belfast/Liverpool	2	2	3

Fonte: P&O; per il 1997: Passenger Shipping Association.

⁽¹²⁾ Cfr. decisione 94/19/CE della Commissione (GU L 15 del 18.1.1994, pag. 8), Sea Containers/Stena Sealink, paragrafi 11 e 13.

Tabella 4. Quote di mercato relative al trasporto di veicoli turistici sul corridoio centrale del Mare d'Irlanda (in %)

	Rotte attualmente operative	1995	1996	1997
Stena	Dublino/Holyhead Dun Laoghaire/Holyhead	68	68	64
Irish Ferries	Dublino/Holyhead	32	32	31
Sea Containers (Isle of Man Steam Packet Company)	Dublino/Liverpool	—	—	5

Fonte: P&O; per il 1997: Passenger Shipping Association.

Tabella 5. Quote di mercato relative al trasporto di veicoli turistici sul corridoio meridionale del Mare d'Irlanda (in %)

	Rotte attualmente operative		1996	1997
Stena	Rosslare/Fishguard	60	52	45
Irish Ferries	Rosslare/Pembroke	25	27	42
Swansea Cork Ferries	Cork/Swansea	15	17	13

Fonte: P&O; per il 1997: Passenger Shipping Association.

- (53) Stena è presente con servizi di trasporto misto merci/passeggeri su tutti e tre i corridoi (nonché con servizi, in prevalenza di trasporto merci, sulla rotta Holyhead/Dublino nel corridoio centrale); P&O gestisce servizi turistici solo nel corridoio settentrionale (inoltre, la controllata di P&O, Pandoro, presta servizi di solo trasporto merci nei corridoi settentrionale e centrale).
- (54) Gli operatori di traghetto sul Mare d'Irlanda operano servizi via ponte terrestre dall'Irlanda all'Europa continentale, collegando il servizio della traversata sul Mare d'Irlanda con quello della traversata Inghilterra/Continente. Le cifre relative ai servizi di trasporto prestati, via ponte terrestre, dai principali operatori sul Mare d'Irlanda — combinate a quelle dei loro partner per quanto riguarda la tratta Inghilterra/Europa continentale — sono indicate nella tabella seguente:

Tabella 6. Servizi combinati via ponte terrestre sul Mare d'Irlanda

Trasporti combinati via ponte terrestre nel 1997 (in %)			Operatore del traffico turistico nei tragitti Inghilterra/Europa continentale
	Trasporto turistico	Trasporto merci	
Stena	[...]	[...]	Stena, Brittany Ferries
P&O	[...]	[...]	P&O, Scand. Seaways
Sea Containers	0,4	non applicabile	Hoverspeed, Scand. Seaways
Irish Ferries	[...]	[...]	P&O, Hoverspeed, Sally, Brittany Ferries
Swansea Cork	7,4	13,6	

Fonte: Operatori e loro pubblicazioni. Le cifre relative a Swansea Cork si riferiscono al periodo gennaio-giugno 1997; quelle relative a Stena, ai corridoi meridionale e centrale.

- (55) Il numero di biglietti venduti per il trasporto via ponte terrestre, in particolare sui corridoi meridionale e centrale, rappresenta una quota apprezzabile, anche se bassa, del traffico turistico sul Mare d'Irlanda, ed una percentuale più elevata del trasporto di merci. I biglietti via ponte terrestre corrispondono ad una percentuale minima (inferiore all' 1 %) del traffico turistico sulle rotte brevi.

6.3.2. Valutazione

- (56) L'unico corridoio sul quale entrambe le parti offrono servizi turistici è quello settentrionale. La quasi totalità di tale traffico è interno al Regno Unito.

Tabella 7. Corridoio settentrionale: trasporto sul Mare d'Irlanda di passeggeri provenienti dall'Irlanda

	(in %)	Numero di passeggeri
Stena	[< 5]	[< 60 000]
Sea Containers	2	

Fonte: Stena, Sea Containers.

- (57) Data l'esiguità, sia in percentuale che in volume, del traffico turistico internazionale sulle rotte del corridoio settentrionale, è possibile concludere che non sussiste un effetto pregiudizievole apprezzabile sul commercio tra Stati membri.

6.4. Mercato anglo/continentale del trasporto merci

6.4.1. Il mercato

- (58) Il mercato anglo/continentale del trasporto di merci è caratterizzato da una forte concorrenza sui prezzi, da scarse barriere all'entrata e da forte potere negoziale dei maggiori utenti.
- (59) Le quote di mercato degli operatori di servizi di trasporto merci sulle rotte anglo/continentali sono indicate nella tabella seguente:

Tabella 8. Mercato anglo/continentale del trasporto merci nel 1996 (gennaio-ottobre) e nel 1997

Operatore	1996			1997		
	Volume (in migliaia di unità trasportate)	Quote di mercato (in %)		Volume (in migliaia di unità trasportate)	Quote di mercato (in %)	
		A	B		A	B
Eurotunnel	426	15		268	7	
North Sea Ferries	248	9		685	17	
P&OEF (Felixstowe) (1)	204	7				
P&OEF (Portsmouth)	122	4	20	157	4	21
P&OEF (Dover)	476	17		873	21	
Stena Short Sea	207	8	25	357	9	30

Operatore	1996			1997		
	Volume (in migliaia di unità trasportate)	Quote di mercato (in %)		Volume (in migliaia di unità trasportate)	Quote di mercato (in %)	
		A	B		A	B
Stena Western Channel	12	—		—	—	
Stena BV	77	3	3	112	3	3
SNAT/SeaFrance	107	4		393	10	
Brittany Ferries	125	4		181	4	
Sally	101	4		117	3	
Ostend Line	64	2		—	—	
Cobelfret ⁽²⁾	146	5		210	5	
Olau/Eurolink ⁽²⁾	29	1		—	—	
Maersk	63	2		90	2	
Bell Line ⁽²⁾	45	2		70	2	
Geestline ⁽²⁾	45	2		70	2	
UTL/IFF ⁽²⁾	57	2		85	2	
DFDS/Torline	58	2		90	2	
Altre società ⁽²⁾	259	9		350	9	
Totale		100	48		100	54

⁽¹⁾ P&O European Ferries (Felixstowe) ora fa parte di P&O North Sea Ferries.

⁽²⁾ Stime

Fonti: P&O e Stena. La colonna A indica la quota di mercato relativa ad ogni servizio, la colonna B indica la quota aggregata di mercato relativa ai servizi che continuano ad essere gestiti dalle società madri e ai servizi che costituiscono attualmente l'impresa comune.

6.4.2. Valutazione

- (60) Sulla base delle quote di mercato del 1997, l'impresa comune avrebbe avuto una quota di mercato del 30 %, P&O del 21 % e Stena del 3 %. Nello stesso periodo, Eurotunnel deteneva il 7 % del mercato (a fronte del 15 % dei dieci mesi anteriori allo scoppio dell'incendio nel tunnel), SeaFrance il 10 % e altri otto operatori detenevano quote variabili dal 2 al 5 %. Anche nell'ipotesi di un comportamento parallelo da parte dell'impresa comune e delle parti, esse non potrebbero aumentare i prezzi senza correre il rischio di perdere i loro clienti a vantaggio di altri operatori concorrenti.

7. Articolo 85, paragrafo 3, del trattato: mercato turistico sulle rotte brevi nella Manica

7.1. Migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o promuovere il progresso tecnico o economico

- (61) La prima e la seconda condizione previste dall'articolo 85, paragrafo 3, richiedono una valutazione dei vantaggi sotto il profilo dell'efficienza economica e degli ulteriori benefici che possono derivare dall'unione delle differenti operazioni delle parti nel settore dei servizi di trasporto con navi traghetto sulle rotte brevi del Pas de Calais, nonché una valutazione dei benefici che ne derivano per i consumatori.

- (62) La creazione dell'impresa comune avrà effetti benefici, in particolare per quanto riguarda la più ampia offerta di frequenze, il caricamento continuo ed una riduzione stimata dei costi pari a [...] milioni di GBP. Il beneficio globale si realizzerà anche se l'impresa comune decidesse di cessare la propria attività sulla rotta Newhaven/Dieppe.

7.2. Riservare agli utilizzatori una congrua parte dell'utile

- (63) È probabile che gli utilizzatori traggano beneficio dalla maggior frequenza dei servizi e dal caricamento continuo. Inoltre, essi beneficeranno probabilmente della riduzione dei costi nella misura in cui l'impresa comune sia soggetta ad una concorrenza effettiva.

7.3. Non imporre restrizioni che non siano indispensabili

- (64) La terza condizione prescritta dall'articolo 85, paragrafo 3, richiede di verificare che alle imprese interessate non siano imposte restrizioni non indispensabili per ottenere i benefici del progetto d'impresa comune.

- (65) La Commissione ritiene che qualora P&O e Stena stipulassero accordi di cooperazione meno vincolanti di un'impresa comune, come quelli relativi a servizi con frequenze comuni, di interlining o di pool, essi non produrrebbero gli stessi benefici derivanti dall'impresa comune. In particolare, qualsiasi forma di cooperazione diversa da un'impresa comune non consentirebbe di risparmiare lo stesso importo ([...] milioni) rispetto ai costi amministrativi e di commercializzazione, che rappresenta una ingente quota delle economie di [...] milioni di GBP stimate dalle parti.

- (66) Ai sensi dell'accordo, P&O e Stena si impegnano a non offrire, direttamente o indirettamente, salvo attraverso l'impresa comune, servizi di traghetto che tocchino i porti della costa inglese situati tra Newhaven (incluso) e Harwich (escluso), o i porti della costa continentale europea situati tra Dieppe (incluso) e Zeebrugge (escluso). Le attività dell'impresa comune sono limitate all'offerta di servizi di traghetto sulle rotte Dover/Calais, Dover/Zeebrugge e Newhaven/Dieppe. Tali restrizioni possono essere considerate necessarie alla creazione dell'impresa comune.

7.4. Non eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi

- (67) La quarta condizione prevista dall'articolo 85, paragrafo 3, richiede una valutazione circa l'effettiva concorrenza che l'impresa in comune dovrà affrontare sul mercato turistico del trasporto di passeggeri sulle rotte brevi.

- (68) Nella lettera in cui affermava di nutrire seri dubbi, la Commissione sosteneva di essere preoccupata dalla costituzione dell'impresa comune, in quanto essa poteva provocare una struttura duopolistica di mercato, facilitando un comportamento parallelo anticompetitivo da parte dell'impresa comune e di Eurotunnel. La Commissione esamina tale questione nella sezione seguente.

8. Rischio di creazione di un duopolio sul mercato turistico delle rotte brevi transmanica

8.1. Concentrazione del mercato prima e dopo la costituzione dell'impresa comune

8.1.1. Posizione degli operatori sul mercato prima della costituzione dell'impresa comune

- (69) La principale modifica recentemente intervenuta sul mercato dei servizi di attraversamento della Manica con navi traghetto è stata l'apertura del tunnel sotto la Manica nel 1994. Altre modifiche importanti sono state la cessazione, il 31 dicembre 1995, dell'accordo di pool concluso tra Stena e Société Nouvelle d'Armement Transmanche (SNAT; ora SeaFrance), e la cessazione, il 1° marzo 1997, dell'accordo di pool tra Sally Line e Regie Voor Maritiem Transport (RMT).

- (70) Dal 1993, le capacità e il volume del mercato sono notevolmente aumentati ed i consumatori hanno beneficiato di una riduzione dei costi. Dal 1993 all'1996, il numero di veicoli di passeggeri trasportato è aumentato da 3,6 milioni a 5,8 milioni ed il numero di passeggeri da 20,3 milioni a 30,2 milioni (di cui 8,7 milioni trasportati da Eurotunnel). Nella prima metà del 1997, il numero di veicoli di passeggeri è aumentato dell'11,6 % rispetto allo stesso periodo nel 1996.

- (71) La tabella 9 indica le quote di mercato detenute dagli operatori di servizi di trasporto turistico sulle rotte del Pas de Calais, in diversi periodi di tempo a decorrere dal 1994.

Tabella 9. Rotte del Pas de Calais: quote di mercato nel trasporto di veicoli turistici

	1993	1994	1995	1996 gennaio- ottobre	1996 ottobre	1997
Eurotunnel	0,0	0,0	25,9	39,3	45,5	36,9
P&O	45,5	49,3	35,7	26,5	23,7	26,9
Stena	20,4	19,7	15,0	19,5	16,6	18,2
SNAT/SeaFrance	14,4	15,2	11,6	5,5	6,8	9,0
Hoverspeed	11,8	9,5	6,5	6,0	4,6	8,2
Sally/Holyman Sally	7,9	6,3	5,3	3,2	2,8	0,8
Totale	100	100	100	100	100	100

Fonte: P&O e Stena.

(72) Le quote della tabella 9 si riferiscono alle sole rotte del Pas de Calais e non includono pertanto i servizi prestati da Holyman Sally sulla rotta Ramsgate/Ostenda. Tale operatore ha avviato un nuovo servizio di traghetto veloce il 1° marzo 1997. Il servizio ha cessato nel mese di marzo 1998 ed è stato sostituito, a decorrere dal 6 marzo 1998, da un servizio rapido di proprietà congiunta di Holyman e di Hoverspeed, sulla rotta Dover/Ostenda. In seguito, Sally ha continuato ad operare un servizio di trasporto merci sulla rotta Ramsgate/Ostenda (che già dalla fine di giugno 1998 offriva un servizio di trasporto passeggeri), fino al momento in cui, il 20 novembre 1998, tale servizio è stato soppresso.

(73) Dall'apertura del tunnel sotto la Manica nel 1994, Eurotunnel ha continuato — sino allo scoppio dell'incendio nel tunnel nel novembre 1996 — a conquistare quote di mercato. La continua crescita annua delle quote di mercato di Eurotunnel nasconde in realtà fluttuazioni mensili irregolari. Eurotunnel ha, per esempio, perso quote di mercato dal febbraio al maggio 1996. La quota di mercato di Eurotunnel nel 1997 (37 %) era inferiore a quella detenuta immediatamente prima dell'incendio (46 %). Si prevede che Eurotunnel potrà ritornare al livello anteriore all'incendio e che riprenda a crescere.

(74) La quota di mercato di P&O è scesa dal 46 % nel 1993 al 27 % nel 1996 (primi dieci mesi). Nel 1997 essa restava del 27 % nonostante le conseguenze dell'incendio. Stena ha mantenuto una quota di mercato del 20 % circa nel periodo 1993-1996 (primi dieci mesi), anche se essa è scesa al 15 % nel 1995. La quota è risalita al 20 % nel 1996 (nonostante l'aumento della quota di mercato di Eurotunnel) grazie alla capacità di Stena di attrarre passeggeri del pool Stena/SNAT, scioltesi alla fine del 1995. Stena non è però riuscita, a differenza di altri operatori di traghetto sulla rotta Dover/Calais, ad aumentare la sua quota di mercato in seguito all'incendio nel Tunnel.

8.1.2. Grado di concentrazione sul mercato: dimensione e distribuzione delle quote di mercato

(75) La costituzione dell'impresa comune ha modificato il numero di operatori sul mercato, riducendoli da sei a cinque. Più significativamente, sulla base delle quote di mercato del 1997, l'impresa comune ha modificato la quota combinata di mercato dei due principali operatori, aumentandola dal 64 % (Eurotunnel e P&O) all'82 % (Eurotunnel e impresa comune). Inoltre, essa modifica il divario tra le quote di mercato: anteriormente alla costituzione dell'impresa comune, infatti, vi era un unico chiaro leader (con una quota del 37 %), seguito da una molteplicità di operatori minori (con quote del 27 %, 18 %, 9 %, 8 %, 1 %). Dopo la creazione dell'impresa comune, la differenza di dimensioni tra i due operatori principali si ridurrà (da oltre il 10 % all'8 %) e la distribuzione degli operatori cambierà, con i due leader principali del mercato in testa (45 % e 37 %), seguiti molto a distanza da altri tre operatori (9 %, 8 %, 1 %).

8.1.3. Instabilità delle quote di mercato

(76) Le parti argomentano che le quote di mercato negli ultimi anni sono state instabili ed affermano che difficilmente esse si stabilizzeranno in futuro. Inoltre, esse fanno notare che nel piano di futura ristrutturazione Eurotunnel ha dichiarato di avere l'intenzione di conquistarsi una quota di mercato pari al 70 % e che anche altri operatori hanno investito prevedendo un aumento delle loro quote di mercato. Le parti ritengono pertanto che gli operatori di navi traghetto e Eurotunnel non hanno un interesse comune a mantenere la stabilità delle quote di mercato o dei prezzi.

(77) L'instabilità delle quote di mercato è stata in particolare provocata dall'ingresso di Eurotunnel sul mercato. La crescita della quota di mercato di Eurotunnel non è stata lineare; lo scoppio dell'incendio nel tunnel, in particolare, ne ha provocato il calo. Anche lo scioglimento del pool tra Stena e SNAT ha contribuito all'instabilità del mercato.

8.2. *Fattori che influenzano la concorrenza tra l'impresa comune e Eurotunnel*

8.2.1. *Pratiche di fissazione dei prezzi e trasparenza del mercato*

(78) Le principali categorie di tariffe di biglietti sono tre:

- a) tariffe pubblicate negli opuscoli. In genere, i prezzi variano a seconda della stagione dell'anno, della fascia oraria, della durata del soggiorno, del tipo di veicolo e del numero di passeggeri. I prospetti includono tariffe scontate in caso di prenotazione anticipata. I prezzi degli opuscoli servono da base per calcolare le riduzioni per gruppi di dieci o più persone che viaggino insieme a bordo di minibus o autobus;
- b) tariffe promozionali. Esse includono: offerte promozionali per viaggi di un giorno e per soggiorni di maggiore durata proposte congiuntamente all'acquisto di giornali; offerte pubblicate sulla stampa nazionale e locale; sconti per vendite duty-free, sconti pubblicati negli opuscoli (incluse le tariffe ridotte per le prenotazioni anticipate) e sconti offerti, per esempio, tramite determinate organizzazioni, come quelle automobilistiche. Nel 1996 le parti hanno sviluppato politiche promozionali con prezzi allineati a quelli della concorrenza ed il personale addetto alla vendita diretta di biglietti ha ottenuto poteri discrezionali nella fissazione, entro determinati limiti, delle tariffe;
- c) tariffe negoziate a favore di operatori ITX (e cioè agenzie di viaggio che offrono vacanze «self drive», ad un prezzo forfettario che include una traversata marittima e l'alloggio), di operatori di pacchetti vacanze in autobus e di operatori di autolinee regolari. Le tariffe concordate a favore di tali operatori vengono in genere fissate nel corso dell'estate dell'anno anteriore.

(79) La situazione sul mercato turistico diverge da quella sul mercato del trasporto merci, nel quale quasi tutti i prezzi di trasporto sono negoziati individualmente tra l'operatore ed il trasportatore.

(80) Un comportamento parallelo anticompetitivo è più difficile quando le operazioni stipulate sono importanti, poco frequenti e non pubblicate. I contratti stipulati dagli esercenti di navi traghetto con gli operatori ITX e con i grandi operatori di viaggi in autobus rispondono a tali criteri. Tuttavia, i prezzi pubblicati negli opuscoli e quelli delle offerte promozionali restano significativi, mentre le categorie di operatori ITX e di autobus rappresentano solo una limitata parte del traffico degli operatori e dei proventi ottenuti dalla vendita di biglietti.

(81) Le autovetture rappresentano la grande maggioranza dei veicoli turistici trasportati sulle rotte brevi del Pas de Calais: 94 % per P&O (da gennaio a ottobre 1996), 96 % per Stena (da gennaio a ottobre 1996) e 97 % per Eurotunnel (1996). Ad eccezione dei veicoli trasportati in seguito a prenotazioni effettuate dagli operatori ITX ([...] % per P&O nel 1995 e [...] % per Stena, nel periodo di alta stagione nel 1995) e del numero limitato di promozioni «chiuse» (cioè promozioni offerte solo a determinate categorie di persone e dunque non pubblicate per il grande pubblico), il mercato del trasporto turistico di autovetture è un mercato in cui le operazioni sono piccole, frequenti e a prezzi trasparenti per gli altri operatori. Le sottoelencate caratteristiche provano la trasparenza del mercato.

(82) Non sono solo i prezzi pubblicati sugli opuscoli ad essere trasparenti per gli altri operatori. Le offerte promozionali sono pubblicate e gli operatori concorrenti possono dunque controllarle. Inoltre, essi hanno anche la possibilità di consultare le cifre mensili relative ai volumi trasportati dai loro concorrenti, e sono dunque in grado di sorvegliare le conseguenze delle modifiche dei prezzi relativi.

8.2.2. *Vincoli di capacità*

(83) Le parti argomentano che Eurotunnel dispone di «vaste capacità inutilizzate» che, insieme alle numerose frequenze di partenza, costituiscono uno dei fattori che consentono a tale operatore di avere un potere eccezionale sul mercato turistico delle rotte brevi del Pas de Calais. Le parti sostengono, inoltre, che Eurotunnel e gli operatori di traghetto hanno livelli diversi di capacità disponibile e tassi di utilizzo delle capacità differenti e che ciò consentirà loro di adattare la strategia di fissazione dei prezzi in modo tale da aumentare i volumi trasportati, riempire la capacità inutilizzata e massimizzare gli introiti a fronte dei costi fissi.

8.2.2.1. *Natura e distribuzione della capacità*

(84) La messa in servizio della capacità di Eurotunnel è stata accompagnata da un aumento della capacità offerta dai traghetti. La tabella 10 contiene le cifre fornite dai vari operatori per il 1996. Nell'esaminarla, è opportuno tener presenti i seguenti fattori: lo scoppio dell'incendio nel tunnel, nel novembre 1996, ha causato una diminuzione della capacità di Eurotunnel rispetto a quella di un intero anno di attività. Il basso tasso di utilizzo della capacità di SeaFrance è dovuto, almeno in parte, al fatto che essa ha iniziato ad essere operativa solo nel 1996; nella prima metà del 1997 il suo tasso di utilizzazione era del 59 %.

Tabella 10. Rotte brevi — Capacità e trasporti nel 1996

	Capacità (in milioni di unità trasportate)	Trasporti (in milioni di unità trasportate)	Utilizzazione delle capacità (%)
Eurotunnel	9,12	4,94	54
P&O	11,8	5,1	43
Stena	7,09	2,79	39
SeaFrance	4,05	1,26	31
Hoverspeed	0,67	0,36	53
Sally e Sally/RMT	3,16	1,22	38
Totale	35,9	15,7	44

Fonte: gli operatori.

- (85) La natura della capacità offerta varia: Eurotunnel utilizza vetture adibite solo al trasporto di passeggeri o solo di merci ed ha, di conseguenza, la possibilità di ridurre la propria capacità (nei periodi non di punta) sottraendone quantità relativamente piccole, grazie alla soppressione di treni, modificando solo in misura minima la frequenza delle partenze. Le parti e SeaFrance usano navi traghetto polivalenti, che possono trasportare sia passeggeri sia merci. Le dimensioni di tali imbarcazioni fanno sì che l'offerta di capacità abbia volumi di maggiori dimensioni e che per tali operatori sia difficile ridurla nei periodi non di punta, mantenendo allo stesso tempo orari di partenza accettabili.
- (86) I tassi di utilizzazione indicati nella tabella sono cifre nominali ottenute dividendo il totale dei trasporti effettuati per la capacità nominale totale dei servizi di ogni operatore. In realtà, dato che gli operatori non sono in grado di utilizzare la loro capacità nominale al 100 %, i tassi di utilizzazione effettivi sono superiori a quelli indicati.
- (87) Secondo le parti, Eurotunnel e l'impresa comune dovrebbero disporre di notevoli capacità di riserva nel corso di un intero anno. Le parti stimano che nel 1997, qualora l'impresa comune fosse stata operativa, essa avrebbe raggiunto — come Eurotunnel — un tasso di utilizzazione delle capacità pari al 47 %, a fronte di tassi di effettiva utilizzazione delle capacità delle parti, nel 1996, rispettivamente pari al 43 % (P&O) e al 39 % (Stena). L'elemento importante da considerare è tuttavia l'utilizzo delle capacità nei periodi di punta, al fine di valutare se in tali periodi gli operatori avranno o meno la possibilità di attrarre nuovi passeggeri riducendo i prezzi. Tale analisi è svolta ai considerando 91-99.
- (88) La capacità di Eurotunnel è determinata dalla struttura del tunnel. Per offrire una frequenza competitiva, un operatore di navi traghetto deve gestire almeno tre servizi tradizionali di traghetto o due traghetti veloci. Ad un operatore di navi traghetto conviene massimizzare la capacità di ogni singola imbarcazione per ridurre i costi unitari. Egli deve pertanto fissare i prezzi in modo da massimizzare i ricavi provenienti dal livello prescelto di utilizzazione di capacità (i ricavi stimati sono in effetti presi in considerazione nella decisione iniziale relativa alla capacità). I prezzi possono essere modificati in maniera più rapida e flessibile della capacità.
- (89) Le imprese confrontate ad eccedenze di capacità saranno in genere indotte a ridurre i prezzi per riempire tali capacità in eccedenza. Esse cercheranno, se possibile, di discriminare tra i clienti sulla base dei prezzi (per esempio con tariffe promozionali) per massimizzare i ricavi. In caso di trasparenza dei prezzi, qualsiasi riduzione di prezzo provocherà rapidamente delle reazioni. Sembra che tutti questi eventi si siano verificati a partire dalla fine del 1995, quando l'aumento di capacità degli operatori di navi traghetto è coinciso con la messa in servizio della capacità di Eurotunnel. I consumatori hanno beneficiato di tale situazione grazie alla diminuzione dei prezzi.
- (90) Gli operatori di navi traghetto hanno inoltre interesse a farsi concorrenza per manifestare il loro impegno a restare sul mercato e per posizionarsi in vista di una eventuale razionalizzazione dei servizi di traghetto.
- 8.2.2.2. Capacità nei periodi di punta
- (91) Eurotunnel e l'impresa comune dispongono di sufficiente capacità per soddisfare, nell'arco dell'anno, il doppio del livello della domanda registrata nel 1996. È necessario esaminare se, nei

momenti critici dell'anno, come quelli di punta, esse non abbiano una capacità insufficiente, poiché in tal caso è probabile che essi aumenterebbero parallelamente i loro prezzi, invece di farsi concorrenza sul volume di capacità.

- (92) Eurotunnel definisce una limitazione della capacità come una situazione in cui «non è in grado di accogliere tutto il traffico che si presenta sulla navetta seguente o su quella immediatamente successiva». I periodi di punta vengono identificati con i fine settimana nei mesi di luglio ed agosto. Ciò non corrisponde ad una situazione in cui la domanda superi l'offerta in maniera strutturale. Eurotunnel ha introdotto un sistema di prenotazioni tale da evitare le difficoltà di congestione sorte nel 1996, durante i periodi di punta, ed afferma che tale sistema funziona ora con successo e che le prenotazioni coprono ora il 50 % del traffico.
- (93) I periodi di punta per gli operatori di traghetti corrispondono solo ad un numero limitato di giorni — soprattutto i fine settimana fra maggio ed agosto — e, anche in tal caso, a volte solo per qualche ora al giorno. Anche nei periodi di punta, il consumatore dispone di una gamma di prezzi e le tariffe degli operatori di traghetti sono differenziate anche nel corso della stessa giornata. Nei periodi d'alta stagione è possibile scegliere tra almeno tre prezzi differenti pubblicati sugli opuscoli, a seconda del giorno e dell'ora del viaggio, oltre alle offerte promozionali. Un viaggiatore libero da vincoli orari — e la grande maggioranza dei passeggeri sulla rotta Dover/Calais viaggia per turismo — può comparare i prezzi per ottenere l'offerta migliore senza avere problemi d'insufficienza di capacità.
- (94) Inoltre, l'impresa comune ha comunicato di aver l'intenzione di aggiungere, nell'estate del 1998, una settima nave traghetto polivalente sulla rotta Dover/Calais, in quanto i tassi di crescita del mercato nel 1997 e nel 1998 sono stati superiori alle stime fatte delle parti basandosi sui dati del 1996. Sembra pertanto che in realtà l'impresa comune abbia deciso di aumentare la propria capacità, piuttosto che dovere affrontare problemi di capacità insufficiente.
- (95) Eurotunnel e gli operatori di traghetti hanno dunque validi motivi per adattare le loro strategie di prezzo in maniera tale da aumentare i volumi piuttosto che i prezzi. L'esistenza di capacità di riserva potrebbe scoraggiare i tentativi di aumento individuale dei prezzi da parte dell'uno o dell'altro operatore, poiché i suoi concorrenti userebbero tale capacità per trasportare i clienti che desiderano cambiare di servizio.
- (96) Tale conclusione è valida a condizione che Eurotunnel non raggiunga i suoi limiti di capacità per la prestazione di servizi turistici via Le Shuttle. Sulla base delle proiezioni formulate da Eurotunnel, tale ipotesi pare poco probabile. Le proposte finanziarie di ristrutturazione di Eurotunnel includevano delle proiezioni secondo le quali essa avrebbe continuato ad accrescere la quota di mercato di veicoli turistici sulla rotta da Dover/Folkestone verso Calais. Il piano, inoltre, prevedeva che la crescita del traffico sarebbe stata molto inferiore nel periodo 1996-1999 rispetto ai tre anni precedenti, per crollare poi nel 2000, a causa dell'abolizione delle vendite duty-free e per recuperare in seguito una crescita annua inferiore al 5 %. Sulla base di tali dati, Eurotunnel prevedeva che la sua quota di mercato sulla rotta Dover/Folkestone verso Calais sarebbe cresciuta ancora per raggiungere il 63 % nel 2000, il 67 % nel 2002 ed il 70 % nel 2006. Eurotunnel non ha annunciato alcun piano d'investimento a breve termine per aumentare la capacità del servizio di trasporto turistico Le Shuttle; come rilevato in precedenza, essa tenta invece di riequilibrare la domanda turistica, allontanandola dai periodi di punta. A più lungo termine, la società potrebbe aumentare la propria capacità investendo in nuova segnaletica (per accrescere le frequenze dei treni nel Tunnel) e in nuove navette destinate al trasporto turistico.
- (97) Tuttavia, se la crescita del mercato fosse molto superiore a quella prevista dal piano di Eurotunnel, i servizi di trasporto turistico Le Shuttle potrebbero avere problemi di capacità prima che Eurotunnel decidesse, o fosse in grado, di aumentare le sue capacità. Probabilmente, il fattore che influenzerà maggiormente la domanda sarà la soppressione delle vendite duty-free; altri fattori rilevanti saranno l'evoluzione del reddito disponibile, i comportamenti dei turisti e l'erosione delle barriere culturali tra i due lati della Manica.
- (98) Nei periodi non di punta, sia l'impresa comune che Eurotunnel hanno interesse ad aumentare i carichi, dato che hanno entrambi bassi coefficienti di carico. Una quota considerevole del reddito degli operatori di traghetti è prodotta al di fuori dei periodi di punta. Ciò deriva in larga misura dalle ingenti somme spese a bordo dai passeggeri. Dato che i coefficienti di carico in tali periodi raggiungono solo il 50 %, un aumento dei prezzi sarebbe una strategia azzardata, poiché potrebbe: a) scoraggiare i passeggeri che viaggiano solo per effettuare acquisti in duty-free e b) spostare la domanda verso operatori concorrenti. I ricavi del trasporto effettuato durante il periodo di punta (giugno-agosto) rappresentano solo il 40 % del reddito annuo dei traghetti.

- (99) Dopo il 1999, se la domanda diminuisse a seguito della soppressione delle vendite duty-free, sul mercato vi sarà (nell'ipotesi che gli operatori non riducano la capacità) un aumento della sovraccapacità. Nella misura in cui sia possibile fare previsioni, le spese a bordo resteranno un fattore importante per gli operatori di traghetti, ed Eurotunnel potrebbe nel frattempo avere sviluppato le sue attività di vendita al dettaglio nei suoi terminali. In tal caso, entrambe le parti avrebbero ancora interesse a massimizzare i fattori di carico per aumentare i loro redditi. Tuttavia, la situazione potrebbe presentarsi diversamente, se la domanda di servizi di trasporto attraverso la Manica dovesse aumentare fortemente, nonostante la cessazione delle vendite duty-free. In tale ipotesi, Eurotunnel potrebbe dover constatare che il suo servizio turistico Le Shuttle è soggetto a limiti di capacità.

8.2.3. Strutture dei costi

- (100) Imprese con strutture di costo divergenti hanno minori probabilità di agire in parallelo⁽¹³⁾. La sezione seguente esamina le strutture dei costi d'esercizio di Le Shuttle e delle parti sulle rotte brevi.
- (101) Nel 1996, i costi d'esercizio di Le Shuttle sono stati i seguenti:

Tabella 11. Costi di esercizio di Le Shuttle, 1996

(4,9 milioni di unità trasportate)	Milioni di GBP	GBP per unità trasportate)
Costi direttamente imputabili:		
— commissioni delle agenzie di viaggio	[...]	[...]
— costi dei terminali, salari degli equipaggi Le Shuttle, costi delle vendite al dettaglio e del personale di vendita, manutenzione del materiale rotabile	[...]	[...]
— ammortamento del materiale rotabile	[...]	[...]
Partecipazione di Le Shuttle ai costi d'esercizio del tunnel		
— elettricità, combustibile, personale addetto alle vendite al dettaglio, manutenzione del tunnel, assicurazione, funzionamento	[...]	[...]
— ammortamento del tunnel, delle attrezzature, ecc.	[...]	[...]
Amministrazione e commercializzazione	[...]	[...]
Costi d'avvio/costi eccezionali	[...]	[...]
Totale	[...]	

Fonte: Eurotunnel.

- (102) Nel 1996, i costi d'esercizio delle parti sono stati i seguenti:

Tabella 12. Costi d'esercizio delle parti nel 1996

(P&O: 3,9 milioni di unità trasportate) (Stena: 2,8 milioni di unità trasportate)	P&O		Stena	
	Milioni di GBP	GBP per unità trasportate	Milioni di GBP	GBP per unità trasportate
Commissioni delle agenzie di viaggio	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasse portuali/costi di transito portuale	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri costi di prodotto	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi d'esercizio delle navi (escluso l'ammortamento)	[...]	[...]	[...]	[...]
Ammortamento	[...]	[...]	[...]	[...]
Amministrazione e commercializzazione	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]		[...]	

Fonte: P&O, Stena. Le cifre P&O si riferiscono solo alla rotta Dover/Calais; quelle di Stena alle rotte Dover/Calais e Newhaven/Dieppe.

⁽¹³⁾ Ciò deriva in particolare dal fatto che due imprese che abbiano la stessa funzione di costo marginale, nel fissare il costo corrispondente alla massimizzazione del profitto ad un livello in cui il costo marginale equivale ad un reddito marginale, giungono in maniera indipendente l'una dall'altra ad un prezzo che massimizza i profitti di entrambe. Se i costi marginali divergono ed i differenziali di prezzo tra le due grandi imprese non sono sostenibili, esse avranno delle difficoltà nel concordare un prezzo. Cfr. Scherer and Ross, «Industrial Market Structure and Economic Performance», terza edizione, pag. 238-244.

- (103) Le parti considerano costi variabili i costi che variano in funzione del volume di traffico trasportato sulla base di un determinato livello d'investimenti. Le commissioni delle agenzie di viaggio rientrano in tali costi, sia per Le Shuttle che per gli operatori di navi traghetto. Inoltre, le parti devono pagare tasse portuali: basandosi sui costi reali sostenuti da P&O sulla rotta Dover/Calais, le parti stimano l'importo di tali tasse a circa [...] GBP per unità-autovettura trasportata. Secondo le parti, è possibile che anche Le Shuttle debba sostenere dei leggeri costi variabili supplementari. Su tale base, le parti concludono giustamente che i costi variabili di Le Shuttle sono notevolmente inferiori ai loro (e, di conseguenza, a quelli che possono essere previsti per l'impresa comune).
- (104) I costi variabili identificati dalle parti sono quelli che variano nell'intervallo di tempo più corto; essi sono in realtà assimilabili ai costi marginali. Le parti ritengono che siano tali costi variabili relativi a breve termine, corrispondenti al trasporto di un incremento di traffico, ad essere importanti, poiché da essi dipende la strategia di fissazione dei prezzi.
- (105) La tabella 13 contiene le cifre relative ai costi d'esercizio per unità degli operatori (quali sopra calcolati) distribuiti in costi variabili a breve termine (sopra definiti), costi semi-variabili (per i traghetti: costi di gestione delle navi, ed altri costi del prodotto; per Le Shuttle: costi di terminale, salari degli equipaggi di Le Shuttle, costi di vendita al dettaglio e di personale, manutenzione del materiale rotabile), costi generali (amministrazione e commercializzazione; per Le Shuttle: partecipazione ai costi di elettricità, di combustibile, di vendita al dettaglio, di manutenzione del tunnel, di assicurazione e di funzionamento). La partecipazione di Le Shuttle ai costi d'ammortamento del tunnel ed i costi di avvio e quelli eccezionali di tale servizio non sono presi in considerazione in quanto essi possono essere assimilati rispettivamente a costi pregressi sommersi e a costi non ricorrenti.

Tabella 13. Costi d'esercizio per unità degli operatori, 1996 (in GBP)

	P&O	Stena	Le Shuttle
Costi variabili	[...]	[...]	[...]
Costi semivariabili	[...]	[...]	[...]
Costi generali	[...]	[...]	[...]
Ammortamento	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]

Fonte: Tabelle 11 e 12.

- (106) Se si addizionano i costi variabili e semivariabili, i costi unitari d'esercizio del servizio Le Shuttle sono — sulla base di un livello di [...] GBP nel 1996 — inferiori a quelli di P&O, che ammontano a [...] GBP e molto inferiori a quelli di Stena, che ammontano a [...] GBP. Alla luce di tali differenze, Eurotunnel avrà un margine di manovra superiore a quello degli operatori di navi traghetto per sopportare periodi di cedimento dei prezzi. Inoltre, la struttura dei prezzi di Eurotunnel è molto diversa da quella degli operatori di navi traghetto, in particolare per quanto riguarda i diritti portuali pagati da questi ultimi. Il divario della struttura dei costi potrebbe in futuro ulteriormente accentuarsi, a seconda dell'evoluzione del mercato. Eurotunnel potrebbe, di conseguenza, cercare di aumentare la propria quota di mercato, applicando delle tariffe inferiori a quelle degli operatori di traghetti, come già ha fatto a partire dal mese di maggio 1996.

8.2.4. Conclusioni in merito alla concorrenza tra l'impresa comune ed Eurotunnel

- (107) Alla luce delle osservazioni precedenti, si può concludere che le caratteristiche dell'impresa comune e di Eurotunnel sono tali che detti operatori agiranno probabilmente in concorrenza tra di loro, invece di cercare di aumentare i prezzi in parallelo.

8.3. Altri concorrenti effettivi e potenziali

- (108) Il grado di concorrenza sul mercato sarà influenzato anche dalla presenza di altri operatori concorrenti, effettivi e potenziali, con l'impresa comune ed Eurotunnel. Nel testo seguente viene innanzitutto esaminata la possibilità che altri operatori già presenti sul mercato siano in grado di esercitare una concorrenza effettiva. In secondo luogo vengono esaminate le barriere all'entrata, per valutare se nuovi operatori siano in grado di entrare nel mercato.

8.3.1. Impatto della concorrenza di operatori diversi da Le Shuttle

- (109) All'inizio della sua attività, l'impresa comune era in concorrenza con quattro operatori: Le Shuttle, SeaFrance, Hoverspeed e Hoverspeed Holyman.
- (110) SeaFrance ritiene che la costituzione dell'impresa comune eliminerà progressivamente dal mercato gli operatori di navi traghetto concorrenti, in particolare SeaFrance, l'unico concorrente diretto sulla rotta Dover/Calais, a causa della frequenza delle partenze dell'impresa comune e dei benefici che essa trarrà dalla buona reputazione delle sue società madri.
- (111) Sea Containers (proprietaria di Hoverspeed) ha affermato che la costituzione dell'impresa comune può essere appoggiata a condizione che la posizione degli altri operatori sul mercato sia chiaramente tutelata. Essa teme che l'impresa comune possa in qualsiasi momento iniziare a prestare servizi di navi traghetto veloci in diretta concorrenza con i piccoli operatori di nicchie di mercato, quali Hoverspeed o Holyman Sally, senza aumentare i suoi costi generali. Di conseguenza, l'impresa comune potrebbe, fissando prezzi sleali, eliminare dal mercato Hoverspeed e/o Holyman Sally.
- (112) Le parti affermano che l'impresa comune consentirà un risparmio sui costi necessario per affrontare la forte concorrenza di Eurotunnel. Esse aggiungono che, anche se il principale concorrente dell'impresa comune sarà Eurotunnel, essa dovrà competere anche con le attività degli altri tre operatori di navi traghetto e fanno notare che i recenti investimenti effettuati da tali tre operatori dimostrano la loro chiara intenzione di restare sul mercato.
- (113) Come risulta dalle proiezioni delle parti, le loro operazioni non sarebbero economicamente sostenibili, qualora esse continuassero ad operare in modo autonomo. Ciò solleva la questione della sostenibilità della posizione di SeaFrance, in particolare nel 1999, quando le vendite duty-free saranno abolite.

- (114) SeaFrance si preoccupa di essere in futuro svantaggiata dagli orari previsti dai traghetti dell'impresa comune, che prevedono una partenza ogni 45 minuti per 18 ore durante il giorno e ogni ora per il resto del tempo. Attualmente, P&O presta un servizio con partenze ogni 45 minuti solo nei periodi di punta. Tale frequenza consente un caricamento continuo. SeaFrance argomenta che per offrire una frequenza competitiva con l'impresa comune essa dovrebbe modificare il numero di imbarcazioni della propria flotta, aumentandole a quattro o cinque.

- (115) Hoverspeed, in quanto operatore di navi traghetto veloci, avrà maggiori probabilità di superare con successo le condizioni più difficili di mercato che sorgeranno dopo il 1999. Dopo l'abolizione delle vendite duty-free, è possibile che i consumatori attribuiscono maggiore importanza alla grande rapidità di trasporto dei traghetti veloci che alle possibilità di svago e di acquisti al dettaglio offerte in maggiore misura a bordo delle grandi navi polivalenti. Hoverspeed Holyman può sfruttare la sua nicchia geografica verso il Belgio.

- (116) È difficile prevedere in che misura gli altri operatori di navi traghetto eserciteranno una concorrenza effettiva dopo il 1999. SeaFrance — il concorrente più diretto dell'impresa comune — potrebbe essere l'operatore con il maggior rischio di scomparsa dal mercato, nonostante sia riuscito ad aumentare la sua quota di mercato nel 1997. Hoverspeed, incluso Hoverspeed Holyman, ha la possibilità di sviluppare la sua nicchia di mercato, ma è dubbio che possa esercitare una concorrenza effettiva alla luce della sua ridotta capacità.

- (117) In conclusione, la probabilità che gli altri operatori esercitino una concorrenza effettiva dopo il 1999 è insufficiente per concludere che la loro sola presenza garantisca che la concorrenza non sarà eliminata.

8.3.2. Concorrenza potenziale: barriere all'entrata

- (118) La costituzione dell'impresa comune libera dei posti di attracco per navi traghetto sia nei porti di Dover che di Calais: l'accesso a tali posti non costituisce pertanto, come è accaduto in passato, una barriera all'entrata.
- (119) Gli operatori ritengono che la scala minima di efficienza, per garantire la redditività dei servizi sulle rotte del Pas de Calais, corrisponda a tre traghetti convenzionali o a due traghetti veloci. Le parti affermano che, oltre al trasferimento da altre rotte di traghetti già operativi adeguati a tali servizi, il sistema meno costoso per entrare nel mercato sarebbe il noleggio di tre traghetti classici (ad un prezzo unitario variabile da 5 a 10 milioni di GBP all'anno, a seconda delle parti) o di due navi

traghetto veloci (ad un prezzo unitario variabile da 3,5 a 4 milioni di GBP, a seconda delle parti), o l'acquisto di due navi traghetto veloci. Altre alternative includono l'acquisto di navi traghetto usate (il cui prezzo varia in funzione dell'età e del tipo di nave), oppure, per gli operatori di navi traghetto già esistenti, il trasferimento di traghetti già in servizio su altre rotte. Un ulteriore aumento dei costi potrebbe derivare dall'obbligo di conformarsi alle nuove norme di sicurezza prescritte dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (SOLAS) e dall'accordo di Stoccolma nonché dall'esigenza di convertire lo spazio delle cabine di navi costruite per rotte lunghe in spazi — più idonei alle traversate delle rotte brevi — riservati ai negozi, ai divertimenti ed ai posti a sedere.

(120) SeaFrance dubita che sia possibile usare navi di seconda mano, dato che esse devono essere conformi alle norme SOLAS in caso di trasferimento su una nuova rotta. Essa ritiene pertanto che l'unico modo di entrare nel mercato con navi polyvalenti sia l'acquisto di almeno quattro navi, al costo unitario di 85 milioni di GBP, per un totale di 340 milioni di GBP.

(121) Gli standard SOLAS sono applicabili a tutte le navi (vecchie e nuove) che operino su rotte internazionali. Il costo di messa in conformità sarebbe un costo addizionale solo nel caso di una nave traghetto che venisse spostata da una rotta nazionale sulla quale gli standard citati non si applicano.

(122) Le parti riconoscono che gli investimenti necessari nel settore del trasporto con traghetti «sono manifestamente sostanziali e comportano rischi». Anche se, secondo le parti, il rischio è limitato, in quanto le navi traghetto possono essere utilizzate su altre rotte ed avrebbero un valore in caso di vendita, (ri)trasferire navi verso altre rotte può comunque provocare dei costi.

(123) Le parti argomentano inoltre che il fatto che gli altri tre operatori esistenti sul mercato abbiano tutti investito in nuovi traghetti dimostra che i costi ed i rischi legati agli investimenti nei traghetti non costituiscono una barriera insormontabile all'entrata sul mercato. Tuttavia, non è utile confrontare i costi ed i rischi di un nuovo operatore con gli investimenti effettuati — per aumentare la capacità o migliorare la qualità dei servizi — da operatori già presenti sul mercato. Contrariamente ad un operatore già presente che aggiunga, per esempio, un quarto traghetto alla sua flotta, un operatore di nuova entrata, per operare su una scala d'efficienza minima, introdurrebbe sul mercato un volume di nuova capacità relativamente importante rispetto al mercato, rendendo probabili delle rappresaglie ed

aumentando di conseguenza il rischio di entrata nel mercato.

(124) Un nuovo operatore dovrebbe creare una struttura commerciale e di vendita. Le parti affermano che i costi di pubblicità varierebbero da 1 a 2 milioni di GBP all'anno. Almeno nella fase di avvio dell'attività, le spese di pubblicità in rapporto alle vendite sarebbero probabilmente superiori alla media del settore. I costi di commercializzazione sarebbero inferiori se il nuovo operatore fosse già un esercente di traghetti, con una struttura commerciale e di vendita già esistente e con un nome noto.

(125) La costituzione dell'impresa comune non dovrebbe di per sé alterare i costi finanziari (relativi sia ai traghetti che alle attività di commercializzazione e di vendita) per i nuovi operatori intenzionati ad entrare nel mercato.

(126) In conclusione, le barriere all'entrata opposte alle compagnie marittime non ancora operative nel settore dei traghetti sono elevate e rendono improbabile tale entrata. Tali barriere sarebbero inferiori per un operatore di traghetti già presente sul mercato, in grado di spostare da altre rotte delle navi già conformi ai moderni standard di sicurezza. Per un operatore siffatto, i costi di entrata si limiterebbero a quelli di trasformazione eventualmente necessari per operare sulle rotte brevi di attraversamento della Manica nonché ai costi di commercializzazione e vendita. In caso di nuove entrate nel mercato, è probabile che esse avverrebbero a seguito dell'acquisizione delle attività di un operatore già esistente o di costituzione, con tale operatore, di un'impresa comune (come è avvenuto per Holyman Sally).

8.4. *Conclusione quanto al rischio di creazione di un duopolio*

(127) La Commissione ritiene che le caratteristiche del mercato siano tali che l'impresa comune ed Eurotunnel presumibilmente si faranno reciprocamente concorrenza, piuttosto che aumentare in parallelo i prezzi. In primo luogo, anche se la creazione dell'impresa comune rafforza la concentrazione della struttura del mercato, a causa delle quote di mercato ingenti e di livello comparabile detenute sia dall'impresa comune che da Eurotunnel, la ripartizione delle quote di mercato non è stata stabile negli ultimi anni. In secondo luogo, è poco probabile che sia l'impresa comune che Eurotunnel siano confrontati a gravi problemi di insufficienza di capacità e tali operatori non hanno la stessa struttura dei costi. In terzo luogo, almeno sino al 1999 altri operatori di traghetti possono essere fonte di concorrenza sul mercato. La progettata

impresa comune dovrà pertanto affrontare una concorrenza effettiva sul mercato del trasporto turistico di passeggeri sulle rotte brevi. La Commissione ritiene di conseguenza che la quarta condizione prevista dall'articolo 85, paragrafo 3, del trattato — vale a dire la non eliminazione della concorrenza — sia soddisfatta.

- (128) L'abolizione delle vendite duty-free prevista a metà del 1999 modificherà sensibilmente le condizioni di mercato. Gli effetti della perdita di reddito derivante da tali vendite duty-free non sono certi. Probabilmente, i prezzi dei biglietti saliranno⁽¹⁴⁾ ed alcuni operatori hanno affermato che l'aumento varierà dal 30 al 40 %⁽¹⁵⁾. Gli aumenti di prezzo, tuttavia, potrebbero ridurre il numero di passeggeri per turismo e gli operatori hanno dunque interesse a limitare eventuali aumenti di prezzo, riducendo i costi, e a sviluppare fonti alternative di reddito.
- (129) L'abolizione delle concessioni in duty-free può avere delle conseguenze a catena sulla concorrenza tra l'impresa comune ed Eurotunnel in uno o più dei modi seguenti: in primo luogo, Eurotunnel potrebbe scoprire che la capacità del suo servizio turistico Le Shuttle è insufficiente nel caso la domanda di traversate fosse superiore alle sue previsioni, nonostante eventuali aumenti di prezzo applicati per compensare la perdita di reddito provocata dall'abolizione dei duty-free. In secondo luogo, nel caso gli operatori non riuscissero a sviluppare fonti di reddito alternative a quelle delle vendite duty-free, essi saranno meno incentivati a massimizzare i fattori di carico al fine di aumentare i profitti. In terzo luogo, non si conosce ancora con certezza quale sarà il grado di concorrenza effettiva, nei confronti dell'impresa comune e di Eurotunnel, da parte degli altri operatori di traghetti dopo il 1999.
- (130) La Commissione, di conseguenza, considera opportuno, nel caso in esame, limitare la durata dell'esenzione ad un periodo di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo, cioè dal 10 marzo 1998. Tale durata consentirà alla Commissione di valutare l'effetto dell'impresa comune sul mercato turistico delle rotte brevi dopo la stagione estiva dell'anno 2000, quando saranno presumibilmente noti tutti gli effetti dell'abolizione delle

concessioni delle vendite duty-free sulle condizioni del mercato.

9. Articolo 85, paragrafo 3, del trattato: mercato anglo/continentale del trasporto merci

- (131) L'impresa comune non rischia di eliminare la concorrenza su tale mercato e le altre condizioni sancite dall'articolo 85, paragrafo 3, per la concessione dell'esenzione sono soddisfatte.

9.1. *Migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o promuovere il progresso tecnico o economico*

- (132) La creazione dell'impresa comune produrrà benefici, in particolare per quanto riguarda la maggiore offerta di frequenze, il caricamento continuo e la prevista riduzione dei costi. Tali vantaggi andranno a beneficio degli utenti del trasporto merci.

9.2. *Riservare agli utilizzatori una congrua parte dell'utile*

- (133) Gli utilizzatori del trasporto merci trarranno probabilmente beneficio sia dalla maggiore frequenza dei servizi e dal caricamento continuo che dalla riduzione dei costi nella misura in cui l'impresa comune sarà confrontata ad una concorrenza effettiva.

9.3. *Non imporre restrizioni che non siano indispensabili*

- (134) Come constatato al considerando 65, forme di cooperazione meno vincolanti, come quelle relative a servizi con frequenze comuni, l'interlining o i pool, non produrrebbero i benefici che derivano dall'impresa comune. In particolare, qualsiasi forma di cooperazione diversa da un'impresa comune non consentirebbe di ottenere gli stessi risparmi a livello dei costi amministrativi e di commercializzazione.

9.4. *Non eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi*

- (135) Il mercato anglo/continentale del trasporto merci è caratterizzato da una forte concorrenza dei prezzi, scarse barriere all'entrata e potere negoziale da parte dei grandi utenti. L'impresa comune dovrà affrontare la concorrenza di altri operatori inclusi Eurotunnel, SeaFrance ed i servizi conservati dalle parti. La concorrenza sul mercato anglo/continentale del trasporto merci non sarà di conseguenza eliminata.

⁽¹⁴⁾ Cfr. i commenti di Russ Peters, managing director di P&O Stena Line: «I prezzi saliranno se e quando i duty-free saranno aboliti, ma dovranno comunque attestarsi ad un prezzo di mercato accettabile per il consumatore» (Lloyd's List, 24 aprile 1998).

⁽¹⁵⁾ La stampa ha pubblicato i commenti seguenti di Bill Moses, presidente e chief executive di Sally: «Sarà necessario sostituire le spese medie effettuate a bordo, pari a 18 GBP circa per passeggero, ed io ritengo che sia opportuno aumentare di almeno il 45 % il prezzo del biglietto della traversata». (Lloyd's List, 23 maggio 1998); Robin Wilkins, managing director di SeaFrance, avrebbe previsto che «dopo l'abolizione dei duty-free, i passeggeri dovranno pagare il 30 % in più per attraversare la Manica». (Lloyd's List, 5 maggio 1998).

10. Conclusioni

- (136) Per i motivi sopra citati, la Commissione ritiene che il progetto di impresa comune notificato dalle parti entri nel campo di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato, ma possa beneficiare di un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3.
- (137) Conformemente all'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 4056/86, qualsiasi decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato deve indicare per quale periodo essa ha effetto, periodo che, in linea di massima, non è inferiore a sei anni. Nel caso in esame, l'esenzione deve decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo e, per i motivi citati in precedenza nel testo ai considerando 128, 129 e 130, la sua durata deve essere limitata a tre anni,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Conformemente all'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, sono dichiarate inapplicabili, per il periodo dal 10 marzo 1998 al 9 marzo 2001, alla costituzione dell'impresa comune P&O Stena

Line, come notificata alla Commissione da parte di The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company e di Stena Line Limited.

Articolo 2

Sono destinatarie della presente decisione le seguenti imprese:

- The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company
78 Pall Mall
London SW1Y 5EH
Regno Unito;
- Stena Line Limited
Charter House Park Street
Ashford Kent TN24 8EX
Regno Unito.

Fatto a Bruxelles, il 26 gennaio 1999.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 24 giugno 1999

che stabilisce le misure necessarie all'applicazione dell'ordinanza del presidente del Tribunale di primo grado delle Comunità europee del 30 aprile 1999 nella causa T-44/98 RII

[notificata con il numero C(1999) 1736]

(1999/422/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

- (1) considerando che, in data 30 aprile 1999, il presidente del Tribunale di primo grado delle Comunità europee ha emesso un'ordinanza nell'ambito della causa T-44/98 RII [Emesa Sugar (Free zone) NV — in appresso denominata «Emesa» — contro Commissione delle Comunità europee], in virtù della quale è stata sospesa l'applicazione all'Emesa dell'articolo 108 ter della decisione 91/482/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1991, relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare alla Comunità economica europea ⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla decisione 97/803/CEE ⁽²⁾, del regolamento (CE) n. 2553/97 della Commissione, del 17 dicembre 1997, recante modalità per il rilascio dei titoli d'importazione relativi a taluni prodotti dei codici NC 1701, 1702, 1703 e 1704 con origine cumulata ACP/PTOM ⁽³⁾, e della decisione della Commissione del 23 dicembre 1997 (VI/51329) ⁽⁴⁾, (in appresso denominata l'«ordinanza»);
- (2) considerando che, sempre in virtù dell'ordinanza, l'Emesa è stata inoltre autorizzata ad importare zucchero macinato originario dei PTOM; ai sensi dell'articolo 6 dell'allegato II alla decisione 91/482/CEE, conformemente alle condizioni specificate in tale decisione, quale era in vigore fino al 30 novembre 1997, e fatte salve determinate condizioni e restrizioni;
- (3) considerando che, per consentire all'Emesa di eseguire le operazioni autorizzate in virtù dell'ordinanza, occorre adottare le disposizioni di applicazione che gli Stati membri e l'Emesa sono tenuti a rispettare,

maggio 1999 al 31 ottobre 1999, 7 500 tonnellate di zucchero macinato, originario dei PTOM ai sensi dell'articolo 6 dell'allegato II alla decisione 91/482/CEE, alle condizioni seguenti:

- 1) le importazioni sono subordinate al rilascio di un titolo d'importazione; le autorità competenti degli Stati membri procedono al rilascio dei titoli conformemente alle disposizioni applicabili del regolamento (CEE) n. 3719/88 della Commissione ⁽⁵⁾.

Alla casella 24 del titolo deve figurare la dicitura «ORDINANZA DEL PRESIDENTE DEL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO DELLE CE NELLA CAUSA T-44 RII DEL 30.4.1999».

L'Emesa costituisce una cauzione di 3 EUR/t; tale cauzione viene svincolata se l'importazione è effettuata conformemente al titolo d'importazione;

- 2) lo zucchero originario dei PTOM importato nella Comunità in virtù dell'ordinanza è venduto ad un prezzo pari almeno a 63,19 EUR per 100 kg di zucchero bianco della qualità tipo definita dal regolamento (CEE) n. 793/72 del Consiglio ⁽⁶⁾.

Oltre alla cauzione di cui al punto 1, ultimo comma, l'Emesa deposita presso l'ufficio doganale dove vengono espletate le formalità per l'immissione in libera pratica, al più tardi il giorno in cui lo zucchero è presentato alla dogana ai fini della dichiarazione, una cauzione bancaria di 28 USD/t.

Nel caso in cui, nella sentenza della causa C-17/98, la Corte di giustizia delle CE dovesse dichiarare che l'articolo 108 ter della decisione 91/482/CEE non è valido, la cauzione verrà restituita all'Emesa per ordine del Presidente del Tribunale.

Articolo 2

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'Emesa Sugar (Free Zone) NV, società disciplinata dal diritto di Aruba, con sede in Oranjestad (Aruba), è autorizzata ad importare nella Comunità, nel periodo dal 1°

Il rilascio del titolo o dei titoli d'importazione e l'importazione della merce devono essere effettuati entro il 31 ottobre 1999.

Articolo 3

L'Emesa non può presentare domande di titoli d'importazione ai sensi del regolamento (CE) n. 2553/97.

⁽¹⁾ GU L 263 del 19.9.1991, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 329 del 29.11.1997, pag. 50.

⁽³⁾ GU L 349 del 19.12.1997, pag. 26.

⁽⁴⁾ Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

⁽⁵⁾ GU L 331 del 2.12.1988, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 94 del 21.4.1972, pag. 1.

Articolo 4

Le disposizioni del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio ⁽¹⁾ sono applicabili nella misura in cui non contraddicano altre disposizioni della presente decisione.

Articolo 5

La presente decisione si applica a decorrere dal 1° giugno 1999.

Articolo 6

Gli Stati membri e l'Emesa Sugar (Free Zone) NV sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 giugno 1999.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1.

(Atti adottati a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea)

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 28 giugno 1999

relativa alla proroga dell'applicazione dell'azione comune 96/250/PESC in relazione alla nomina di un inviato speciale per la regione dei Grandi Laghi in Africa

(1999/423/PESC)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare gli articoli 14 e 28,

considerando quanto segue:

- (1) l'azione comune 96/250/PESC, del 25 marzo 1996, adottata dal Consiglio sulla base dell'articolo 13 del trattato sull'Unione europea in relazione alla nomina di un inviato speciale per la regione dei Grandi laghi in Africa ⁽¹⁾, da ultimo prorogata dalla decisione 98/452/PESC ⁽²⁾, si conclude il 31 luglio 1999;
- (2) nelle conclusioni del 9 novembre 1998 il Consiglio ha invitato il sig. Ajello a proseguire gli sforzi a tal fine nei suoi contatti con i principali protagonisti della regione e con le altre forze attivamente coinvolte nell'attuale situazione della Repubblica democratica del Congo;
- (3) in base alla revisione dell'azione comune 96/250/PESC, la sua applicazione dovrebbe essere prorogata di un anno,

DECIDE:

Articolo 1

La validità dell'azione comune 96/250/PESC è prorogata sino al 31 luglio 2000. L'azione comune è riveduta sei mesi dopo l'adozione della presente decisione.

Articolo 2

1. L'importo di riferimento finanziario per coprire i costi connessi con la missione dell'inviato speciale per la regione dei Grandi Laghi in Africa, è di 1 137 000 euro.

2. L'importo di cui al paragrafo 1 è concesso per finanziare l'infrastruttura e le spese correnti dell'inviato speciale, comprese la sua retribuzione e le spese del personale di sostegno non comprese per il comando. Gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione europea possono proporre il comando di personale per lavorare con l'inviato speciale. La retribuzione del personale che può essere comandato è a carico rispettivamente dello Stato membro interessato o dell'istituzione dell'Unione europea di cui trattasi.

3. Il Consiglio prende atto che la presidenza, la Commissione e/o gli Stati membri, a seconda dei casi, intendono fornire supporto logistico in loco.

4. I privilegi, le immunità e le altre garanzie necessarie per il compimento e il regolare svolgimento della missione dell'inviato speciale e del suo personale sono definiti con le parti. Gli Stati membri e la Commissione concedono tutto il sostegno necessario a tale scopo.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Articolo 4

La presente decisione è pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Fatto a Lussemburgo, addì 28 giugno 1999.

Per il Consiglio

Il presidente

M. NAUMANN

⁽¹⁾ GU L 87 del 4.4.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 198 del 15.7.1998, pag. 1.

DECISIONE DEL CONSIGLIO**del 28 giugno 1999****recante modifica della decisione 1999/357/PESC che attua la posizione comune 1999/318/PESC concernente ulteriori misure restrittive nei confronti della Repubblica federale di Jugoslavia (FRJ)**

(1999/424/PESC)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

vista la posizione comune 1999/318/PESC ⁽¹⁾ adottata dal Consiglio il 10 maggio 1999 concernente ulteriori misure restrittive nei confronti della Repubblica federale di Jugoslavia (FRJ) e la relativa decisione di attuazione 1999/357/PESC ⁽²⁾,

considerando che è necessario aggiornare l'elenco di cui all'articolo 1 della decisione 1999/357/PESC, in conformità dell'articolo 1, paragrafo 3 della posizione comune 1999/318/PESC,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'articolo 1 della decisione del Consiglio 1999/357/PESC è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

Le persone cui si applica l'obbligo di non ammissione di cui all'articolo 1 della posizione comune 99/318/PESC sono le seguenti:

Milosevic Slobodan Presidente della RFJ

Famiglia di Milosevic

Gajic-Milosevic Milica	Nuora
Markovic Mirjana	Moglie
Milosevic Borislav	Fratello
Milosevic Marija	Figlia
Milosevic Marko	Figlio

Governo della RFJ

Antic Bozidar	Vice ministro, Ministro del commercio (estero)
Bogdanovic Radmilo	Capo della commissione per la sicurezza del Parlamento federale
Bozovic Srdja	Portavoce, Camera federale delle Repubbliche
Bulatovic Momir	Primo ministro
Bulatovic Pavle	Ministro della difesa
Beric Velizar	Ministro dello sport
Dazivoda Bozidar	Ministro delle finanze
Dragas Mirjana	Vice ministro, Ministero del lavoro, della sanità e della previdenza sociale
Drobnjakovic Dejan	Ministro dei trasporti
Etinski Rodoljub	Consulente legale capo presso il Ministero degli affari esteri
Filipovic Rade	Ministro dell'economia
Ivanisevic Miroslav	Ministro del lavoro, della sanità e della previdenza sociale

⁽¹⁾ GU L 123 del 13.5.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 140 del 3.6.1999, pag. 1.

Jevtic Milan, Magg. Gen.	Capo dell'amministrazione, Ministero della difesa
Jovanovic Zivadin	Ministro degli affari esteri
Kikic Zoran	Direttore del Dipartimento europeo, Ministero degli affari esteri
Knezevic Zoran	Ministro della giustizia
Korac Maksim	Assistente del Ministro, Ministero del lavoro, della sanità e della previdenza sociale
Kutlesic Vladan	Vice primo ministro
Latinovic Dusan	Vice ministro, Ministero della giustizia
Lilic Zoran	Vice primo ministro
Markicevic Slavenko	Vice ministro, Ministero delle telecomunicazioni
Markovic Dragan	Ministro senza portafoglio
Markovic Milisav	Vice ministro, Ministero dell'interno
Matic Goran	Ministro senza portafoglio
Minic Miomir	Portavoce, Camera federale dei cittadini
Minic Radonja	Vice ministro
Novakovic Zoran	Vice ministro, Ministero degli affari esteri
Radojevic Dojcilo	Ministro delle telecomunicazioni
Sainovic Nikola	Vice primo ministro
Sipovac Nedeljko	Ministro dell'agricoltura
Sokolovic Zoran	Ministro dell'interno
Stevanovic Aco	Vice ministro, Ministero delle telecomunicazioni
Velickovic Ljubisa, Col. Gen.	Vice ministro della difesa
Vucinic Drago	Vice ministro, Ministero delle finanze
Vujovic Nebojsa	Portavoce del Ministero degli affari esteri
Vukovic Borislav	Ministro del commercio (estero)
Vuksanovic Danilo	Vice primo ministro
Zebic Jovan	Vice primo ministro
Zelenovic Jagos	Ministro dello sviluppo, della scienza e dell'ambiente

Governo serbo

Andjelkovic Zoran	Presidente del consiglio esecutivo provvisorio per il Kosovo
Babic Slobodan	Vicepresidente
Babovic Jovan	Ministro dell'agricoltura
Blazic Branislav	Ministro dell'ambiente
Bojic Milovan	Vice primo ministro
Cerovic Slobodan	Ministro del turismo
Cosic Zivota	Ministro dell'industria mineraria
Curcic Nikola	Vice ministro, Ministero dell'interno
Djogo-Antonovic Dusanka	Ministro aggiunto presso il Ministro dell'informazione
Djordjevic Vlastimir, Col. Gen.	Vice ministro, Ministero dell'interno
Drobnjak Bosko	Membro del consiglio esecutivo provvisorio per il Kosovo
Gojkovic Maja	Ministro senza portafoglio
Haliti Bajram	Membro del consiglio esecutivo provvisorio per il Kosovo
Ivkovic Branislav	Ministro della scienza e della tecnologia
Jankovic Dragoljub	Ministro della giustizia
Karic Bogoljub	Ministro senza portafoglio

Karlicic Miljkan	Ministro aggiunto presso il Ministro dell'informazione
Kocovic Dragoljub	Ministro della gioventù e dello sport
Kovacevic Dejan	Ministro dell'edilizia
Krasic Zoran	Ministro del commercio
Lazic Djura	Ministro senza portafoglio
Marjanovic Mirko	Primo ministro
Markovic Radomir	Vice ministro, Ministero dell'interno
Markovic Ratko	Vice primo ministro
Milacic Borislav	Ministro delle finanze
Milenkovic Tomislav	Ministro del lavoro
Milicevic Lepasava	Ministro della sanità
Milutinovic Milan	Presidente
Mircic Miroslav	"Serbi nella diaspora"
Misic Stojan, Magg. Gen.	Vice ministro, Ministero dell'interno
Mitrovic Luka	Ministro dell'industria
Momcilov Paja	Ministro senza portafoglio
Nedeljkovic Miroslav	Ministro della famiglia
Nikolic Tomislav	Vice primo ministro
Perosevic Bosko	Presidente del consiglio esecutivo per la Vojvodina
Poplagic Gordana	Ministro dell'amministrazione locale
Popovic Miodrag	Assistente del Ministro dell'informazione
Radovanovic Milovan	Ministro per gli affari religiosi
Ristivojevic Dragisa	Vicecapo del Dipartimento di pubblica sicurezza
Sabovic Gulbehar	Membro del consiglio esecutivo provvisorio per il Kosovo
Sedlak Ivan	Ministro senza portafoglio
Seselj Vojislav	Vice primo ministro
Simatovic Frenki	Capo delle forze speciali della sicurezza dello Stato
Simic Zeljko	Ministro della cultura
Smiljanovic Zivorad	Presidente del Parlamento della Vojvodina
Stevanovic Obrad	Vice ministro, Ministero dell'interno
Stojiljkovic Vlajko	Ministro dell'interno
Tabakovic Jorgovanka	Ministro per le privatizzazioni
Todorovic Drago	Ministro dei trasporti/comunicazioni
Todorovic Jovo	Ministro dell'istruzione
Tomic Dragan	Vice primo ministro
Tomic Dragomir	Vice primo ministro
Tomovic Slobodan	Ministro senza portafoglio
Vajt Ibro	Membro del consiglio esecutivo provvisorio per il Kosovo
Vasiljevic Cedomir	Ministro senza portafoglio
Veljko Odalovic	Vicecapo dell'Okrug (distretto) nel Kosovo
Visic Radmila	Vice ministro dell'informazione
Vucic Aleksandar	Ministro dell'informazione
Zekovic Petar, Magg. Gen.	Vice ministro, Ministero dell'informazione
Zivkovic Vojislav	Membro del consiglio esecutivo provvisorio per il Kosovo

Forze armate

Antanasijevic, Magg.	Comandante del 57° battaglione di guardia confinaria della 3ª armata
Antonic, Col.	Vicecomandante del 52° corpo Pristina della 3ª armata
Arsenovic Konstantin, Ten. Col. Gen.	Stato maggiore dell'esercito jugoslavo, Capo della logistica
Cirkovic Mladen, Col.	Comandante della 15ª brigata corazzata della 3ª armata
Cvetic Lubinko	Vicecapo della Sicurezza nel Kosovo
Davidovic Grujica	Comandante del corpo delle forze armate di Uzice
Delic Bozidar, Col.	Comandante della 549ª brigata motorizzata della 3ª armata
Dimceviski Dragutin, Magg.	3ª armata
Djakovic Milan, Col.	3ª armata
Djakovic Milorad, Col.	52° corpo Pristina della 3ª armata
Djokic Dejan, Cap.	3ª armata
Djosan, Col.	Comandante della 52ª brigata di contraerea leggera della 3ª armata
Djudic, Col.	Comandante della 354ª brigata di fanteria della 3ª armata
Djurkovic Ljubinko, Ten. Col.	3ª armata
Ojdanic Dragoljub, Col. Gen.	Capo di stato maggiore dell'esercito jugoslavo
Farkas Geza, Ten. Col. Gen.	Capo della direzione "Informazione e Sicurezza", stato maggiore
Filic Bozidar, Ten. Col.	Portavoce del MUP sulle questioni inerenti al Kosovo
Gajic, Col.	Capo della direzione strategica Informazione e Sicurezza, stato maggiore
Gajic David	Capo della Sicurezza nel Kosovo
Gregar Mihajlo, Col.	3ª armata
Grikkovic Milos, Magg. Gen.	Presidente della Corte suprema militare
Gusic Miroljub	Giudice presso il tribunale militare della 3ª armata
Jelic Kisman, Col.	Comandante della 243ª brigata meccanizzata della 3ª armata
Jovic Radomir, Magg.	Comandante del 55° battaglione di guardia confinaria della 3ª armata
Krga Bogdan, Magg. Gen.	Capo del secondo dipartimento (Informazione), stato maggiore
Lazarevic Vladimir, Magg. Gen.	Comandante del 52° corpo Pristina della 3ª armata
Loncar Dusan, Magg. Gen.	Presidente della Commissione della RFJ per le relazioni con l'OSCE
Lukic, Col.	Comandante della 72ª brigata delle Forze speciali
Manic, Col.	Capo di stato maggiore della 125ª brigata motorizzata della 3ª armata
Marjanovic Radomir, Col. Gen.	Vicecapo di stato maggiore
Mihajlovic Bratislav, Cap.	3ª armata
Miladinovic Radenko	Giudice presso il tribunale militare della 3ª armata
Milojevic Vukatin, Col.	Giudice presso il tribunale militare della 3ª armata
Milosavljevic Milivoje, Cap. I classe	Comandante locale a Prizren
Novakovic Milivoje, Col.	Capo del Dipartimento "Informazione", stato maggiore
Obradovic Milorad, Ten. Col. Gen.	Comandante della 2ª armata
Obrencevic, Magg. Gen.	Capo della procura militare

Panic Dragoljub, Magg. Gen.	Vice capo di stato maggiore per le forze terrestri, stato maggiore
Pavkovic Nebojsa, Gen.	Comandante della 3ª armata
Radjenovic Stevan, Cap.	Capo della polizia a Lipljane
Radosavljevic Stanimir, Col.	Procuratore militare, Nis
Rakocevic Aleksander, Gen.	Capo del servizio informazioni delle forze armate jugoslave
Ristic Miroljub	MUP Kosovska Mitrovica
Samardzic Dusan, Col. Gen.	Capo dell'Ispettorato della preparazione militare, stato maggiore
Savovic Milorad, Ten. Col.	Presidente del tribunale militare della 2ª armata
Simic Miodrag, Ten. Col. Gen.	Capo di stato maggiore della 3ª armata/Nis
Susic Slavoljub, Col. Gen.	Capo del dipartimento militare presso il gabinetto presidenziale
Slivcanin Dusko, Cap. I classe	3ª armata
Smiljanic Spasoje, Ten. Col. Gen.	Comandante dell'aeronautica e della difesa contraerea
Sorak Goran, Magg.	Comandante del 53º battaglione di guardia confinaria della 3ª armata
Stankovic Ivica, Cap. I classe	3ª armata
Stefanovic, Col.	Comandante della 52ª brigata d'artiglieria della 3ª armata
Stefanovic Radojko, Col.	Comandante locale a Gnjilane
Stojanovic Momir, Ten. Col.	Capo della Sicurezza dello Stato a Pristina
Stojimirovic, Magg. Gen.	Capo di stato maggiore presso il quartier generale della 3ª armata
Stojinovic Ljubisa, Magg. Gen.	Comandante del corpo di unità speciali
Todorov, Ten. Col.	Comandante della 63ª brigata di paracadutisti
Tomic, Ten. Col.	Comandante della 211ª brigata corazzata della 3ª armata
Trajkovic Sinisa, Col.	Capo di stato maggiore della 15ª brigata corazzata della 3ª armata
Trkulja, Col.	Comandante del corpo di unità speciali
Velickovic Ljubisa, Ten. Col. Gen.	Vice capo di stato maggiore per l'aeronautica e la difesa contraerea, stato maggiore
Zdravkovic Srba, Col.	Comandante della 243ª brigata motorizzata della 3ª armata
Zec Milan, Vice Adm	Comandante della marina
Zirojevic Zeljko, Cap I classe	Ufficiale addetto stampa, corpo Pristina della 3ª armata
Zivanovic Radojko, Col.	Comandante della 125ª brigata motorizzata della 3ª armata
<i>Personne vicine al regime che sostengono con le loro attività il Presidente Milosevic</i>	
Acimovic Slobodan	Vicedirettore della Banca Beogradska
Andjelkovic Stanislav	Sindaco di Suva Reka
Antic Dragan	Direttore generale del "Politika A.D."
Beko Milan	Direttore della "Zastava"
Bogdanovic Aleksandar	Direttore del Centro stampa "Metropol"
Bozic Ljubinko	Sindaco di Lipljane
Bozovic Radoman	Direttore esecutivo di Genex

Buba-Morina Bratislava	JUL, Commissario serbo per i profughi, Capo della Lega delle donne jugoslave, parte ricorrente nel procedimento del 7 novembre 1998
Budimirovic Dobrivoje	Presidente della "Srbijasuma"
Cekovic Jova	Funzionario dell'SPDR
Cicak Zoran	Consigliere speciale del presidente della Banca Beogradska
Dabisljevic Sveta	Sindaco di Klina
Dacic Ivica	Portavoce dell'SPS
Damjanovic Jevrem	Direttore responsabile di "Ilustrovana Politika"
Danilovic Blagoje	Giudice dell'Alta Corte serba
Djedovic Gavrilko	Direttore generale per l'estero della Banca nazionale di Jugoslavia (BNJ)
Djonovic Ivko	Direttore generale del "Takovo"
Djordjevic Ljubisa	Direttore della Banca commerciale
Djordjevic Zivorad	JUL, Direttore responsabile del quotidiano "Borba"
Djurkovic Milivoje	Sindaco di Decani
Dobic Alexander	Funzionario della Banca Beogradska
Doknic Slobodan	Sindaco di Vucitrn
Djolic Gvozdan	Capo dell'SPS locale, Aleksandrovac
Dragan Tomic	Portavoce del Parlamento serbo e Direttore di Jugopetrol
Dragas Branko	Direttore generale della Banca Beogradska
Dragisic Stevo	SRS
Fodor Oskar	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Gajevic Gorica	Segretario generale dell'SPS
Govedarica Balsa	Presidente dell'Alta Corte serba
Ivancevic Sladjana	Direttore del marketing presso PGP RTS
Ivic Zivorad	Vice presidente dell'SPS
Jablanovic Dragan	Sindaco di Leposavic
Jakovlevic Dusica	Direttore dell'Ufficio "Linee di credito" presso la Banca Beogradska
Jaksic Milorad	Direttore generale del "PTT Srbije"
Jovanovic Natasa	Capo regionale dell'SRS dello Sumadija
Jovanovic Zivotije	Capo della sezione dello JUL di Jagodino
Jovanovic Zoran	Proprietario di imprese serbe basate in Libano — Nana Sal e Menta Sal
Kalicanin Selimir	Capo della sezione dell'SPS Kosovska Mitrovica
Karic Dragomir	Membro della famiglia Karic (banchieri, ecc.)
Karic Milenka	Donna d'affari, moglie di Bogoljub Karic
Karic Sreten	Membro della famiglia Karic (banchieri, ecc.)
Karic Zoran	Membro della famiglia Karic (banchieri, ecc.)
Kertes Mihail	Direttore della Dogana federale
Krgovic Ljubisa	Vicegovernatore della BNJ
Krsmanovic Dragisa	Procuratore di Stato della Serbia
Krstajic Marija	Direttore del "Galenika"
Lazarevic Ivan	Funzionario della Banca Beogradska

Lenard Tatjana	Membro della direzione dello JUL, Capo del programma di Informazione RTS
Lijesevic Dragan	Ufficio Cambio, BNJ
Lincevski Vladimir	Funzionario della Banca Beogradska
Ljubicic Vladimir	Direttore generale degli "Geneks Hotels"
Ljubic Radomir	Direttore generale del "Sloboda" di Cacak
Maljkovic Nebojsa	Membro della direzione dello JUL
Maljkovic Nebojsa	Presidente della compagnia di assicurazioni "Dunav"
Markovic Ivan	Portavoce dello JUL
Markovic Zoran	Direttore esecutivo della Banca Beogradska
Martinov Suzana	Funzionario della Banca Beogradska
Matic Olivera	Funzionario della Banca Beogradska
Matkovic Dusan	Direttore degli stabilimenti siderurgici di Smederero, Vice-presidente dell'SPS
Mihajlovic Ljubomir	Funzionario esecutivo della Banca commerciale
Mihajlovic Radoslav	Dirigente presso l'"EPS"
Mihaljevic Nena	Direttore del "Pekabeta"
Milekovic Dejan	Direttore responsabile di "TV BK elekom"
Miletic Milivoje	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Milojevic Mihajlo	Presidente della Camera di commercio della RFJ
Milosevic Zoran	Sindaco di Obilic
Milovanovic Dragoljub-Minj	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Minic Milomir	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Miskovic Miroslav	Direttore della Banca Delta
Mitrovic Zeljko	Proprietario di "TV Pink"
Mrkovic Milutin	Direttore del "CIP"
Nicovic Djordje	Banchiere, ex Vicegovernatore della Banca Nazionale
Nikacevic Aleksandar	Direttore del "B92"
Nojic Vojislav	Sindaco di Kosovska Mitrovica
Pankov Radovan	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Pejcic Bogoljub	Direttore responsabile del "Srpska Rec"
Percevic Goran	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Peric Bogdan	Sindaco di Gnjilane
Perucic Zlatan	Presidente della Banca Beogradska
Popovic Gordana	Funzionario della Banca Beogradska
Popovic Jovo	Capo del distretto di Pec
Puric Sanja	Speaker principale di "TV Politika"
Radenkovic Dejan	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Radevic Milorad	Capo della "Federazione patriottica di Belgrado", capo degli archivi serbi, parte ricorrente nel procedimento 23 ottobre 1998
Radovanovic Dusan	Capo regionale del Partito socialista serbo (SPS) di Nis
Radulovic Slobodan	Direttore generale di "C Market"

Raicevic Tomica	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Raicevic Aleksandar	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Ristic Ljubisa	Presidente dello JUL
Rodic Radoslav	Proprietario di "Rodica MB"
Rodic Milan	Membro della direzione dello JUL
Roza-Despotovic Gordana	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Rugova Hajrije	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Simic Dusan	Sindaco di Pristina
Simic Sima	Sindaco di Srbica
Sokolovacki Zivko	Membro della direzione dello JUL
Stambuk Vladimir	Membro della direzione dello JUL
Stanic Nikola	Vicegovernatore della BNJ
Stankovic Srboljub	Membro della direzione dello JUL
Stanojevic Momcilo	Sindaco di Djakovica
Stevovic Vesna	Funzionario della Banca Beogradska
Todorovic Tihomir	Direttore di "C-Market"
Tomasevic Ljiljana	Direttore esecutivo della Banca Beogradska
Tomic Milova	Sindaco di Podujevo
Trajkovic Zdravko	Capo del distretto di Kosovska Mitrovica
Trbojevic Zarko	Primo Vicegovernatore della BNJ
Uncanin Rajko	Direttore generale del "Grmec"
Veselinovic Slavko	Capo del consiglio per l'informazione e la propaganda nell'ambito del consiglio dell'SPS
Vlatkovic Dusan	Governatore della Banca Nazionale di Jugoslavia
Vucic Borka	Direttore della Banca Beogradska
Vucurevic Boza	Uomo d'affari impiantato a Ginevra, coproprietario della Nivada
Zecevic Milija	Banchiere
Zecevic Miodrag	Banchiere
Zivanovic Milan	Direttore generale del "GSB"
Zivkovic Zivota	Membro del Consiglio esecutivo dell'SPS
Zvetkovic Zivota	Sindaco di Aleksandrovac, SPS.»

Articolo 2

La presente decisione prende effetto alla data dell'adozione.

Articolo 3

La presente decisione è pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Fatto a Lussemburgo, addì 28 giugno 1999.

Per il Consiglio

Il presidente

M. NAUMANN

RETTIFICHE

Rettifica della direttiva 94/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 1994, che modifica la direttiva 80/390/CEE per il coordinamento delle condizioni di redazione, controllo e diffusione del prospetto da pubblicare per l'ammissione di valori mobiliari alla quotazione ufficiale di una borsa valori per quanto riguarda l'obbligo di pubblicazione del prospetto

(Gazzetta ufficiale delle Comunità europee L 135 del 31 maggio 1994)

A pagina 4, articolo 1, punto 2, (articolo 6 bis), ultima riga:

anziché: «e, nel caso, alle ulteriori condizioni fissate da dette autorità.»,

leggi: «e che, se del caso, siano rispettate le altre condizioni fissate da dette autorità.».
