

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

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

.....

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

### Commissione

2000/117/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 26 ottobre 1999, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE Caso IV/33.884 — Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied e Technische Unie (FEG e TU) [notificata con il numero C(1999) 3439] .....** 1

2000/118/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 22 dicembre 1999, che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 nei Paesi Bassi [notificata con il numero C(1999) 4918] .....** 29

2000/119/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 22 dicembre 1999, che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 in Belgio [notificata con il numero C(1999) 4944] .....** 40

2000/120/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 22 dicembre 1999, che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 in Finlandia [notificata con il numero C(1999) 4945] .....** 49

Prezzo: 19,50 EUR

(segue)

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.

IT

Sommario ( <i>segue</i> )	2000/121/CE:	
	★ <b>Decisione della Commissione, del 22 dicembre 1999, che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 in Danimarca</b> [notificata con il numero C(1999) 4946] .....	53
	2000/122/CE:	
	★ <b>Decisione della Commissione, del 5 gennaio 2000, relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH)<sup>(1)</sup></b> [notificata con il numero C(1999) 5067] .....	57
	2000/123/CE:	
	★ <b>Decisione della Commissione, del 10 gennaio 2000, relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Funchal<sup>(1)</sup></b> [notificata con il numero C(1999) 5194] .....	67
	2000/124/CE:	
	★ <b>Decisione della Commissione, del 10 gennaio 2000, relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Porto (Aeroporto Francisco Sa Carneiro)<sup>(1)</sup></b> [notificata con il numero C(1999) 5196] .....	74

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE.

## II

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

## COMMISSIONE

### DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 ottobre 1999

**relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE**

**Caso IV/33.884 — Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied e Technische Unie (FEG e TU)**

[notificata con il numero C(1999) 3439]

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

(2000/117/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

### I. I FATTI

#### A. LA DENUNCIA

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1216/1999<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 3 e l'articolo 15, paragrafo 2,

vista la denuncia presentata il 19 marzo 1991 da City Electrical Factors Holdings Limited e dalla sua controllata olandese City Electrical Factors BV,

dopo aver dato alle parti interessate la possibilità di manifestare il loro punto di vista in merito agli addebiti mossi dalla Commissione, conformemente all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 17, in combinato disposto con il regolamento n. 99/63/CEE<sup>(3)</sup> della Commissione, del 25 luglio 1963, relativo alle audizioni previste all'articolo 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

- (1) Il 19 marzo 1991 City Electrical Factors («CEF UK»), un grossista di materiale per impianti elettrotecnicici del Regno Unito, e la sua controllata olandese, City Electrical Factors BV («CEF»), hanno presentato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 81 e 82 (ex articoli 85 e 86) del trattato, una denuncia contro tre associazioni olandesi operanti nel settore del materiale per impianti elettrici — ossia la Nederlandse Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied («Associazione olandese per il commercio all'ingrosso nel settore elettrotecnicico», FEG), la Nederlandse Vereniging van Alleen Vertegenwoordigers op Elektrotechnisch Gebied («Associazione olandese dei rappresentanti esclusivi nel settore elettrotecnicico», NAVEG) e la Unie van Elektrotechnische Ondernemers («Unione degli imprenditori olandesi del settore elettrotecnicico», UNETO) — nonché contro i membri di tali associazioni.
- (2) Secondo i denuncianti le tre associazioni hanno stipulato accordi collettivi e reciproci di esclusiva a tutti i livelli della catena di distribuzione del materiale per impianti elettrotecnicici nei Paesi Bassi. Stando a quanto dichiarano i denuncianti, per un grossista di materiale elettrico che non aderisca a FEG è praticamente impossibile accedere al mercato olandese, dato che i fabbricanti e i loro agenti/importatori riforniscono solo i membri di tale associazione, e solo da essi le imprese di installazione acquistano il materiale. Benché la denuncia riguardi l'intera catena di distribuzione, essa si riferisce in primo luogo al mercato all'ingrosso olandese ed è diretta in particolare contro FEG, che rivestirebbe un ruolo determinante negli accordi conclusi.

- (3) Con lettera del 22 ottobre 1991 CEF ha esteso la propria denuncia, contestando presunte intese fra FEG e i suoi membri in materia di prezzi e riduzioni, nonché presunti accordi che avrebbero escluso CEF dalla partecipazione a determinati progetti. A partire dal gennaio 1992 CEF ha altresì denunciato intese verticali sui prezzi fra alcuni fabbricanti di materiale elettrico e i grossisti di FEG.

## B. LE PARTI

### 1. FEG

- (4) FEG, costituita nel 1918, è un'associazione di diritto olandese il cui scopo statutario è la tutela degli interessi comuni dei grossisti di prodotti eletrotecnicci detentori di stock, fra l'altro mediante la promozione di «relazioni di mercato ordinate, nel senso più ampio del termine», e la conclusione di accordi di collaborazione con altri enti

od organizzazioni operanti nel settore del commercio all'ingrosso di prodotti eletrotecnicci (4).

- (5) Sono ammessi come membri di FEG i grossisti detentori di stock di prodotti eletrotecnicci che, fra altri elementi, possono dimostrare di aver registrato, nei tre anni precedenti la domanda di adesione, un fatturato annuo nel settore di almeno 5 milioni di NLG (2,26 milioni di EUR) (5). Fino al 23 giugno 1994 veniva preso in considerazione solo il fatturato realizzato nei Paesi Bassi (6).

- (6) Nel 1994 gli allora 52 membri di FEG registravano un fatturato complessivo di circa 2,35 miliardi di NLG (1,06 miliardi di EUR circa), di cui l'83% (0,88 miliardi di EUR circa) derivato dal settore del materiale per impianti elettrici, e il 17% (0,18 miliardi di EUR circa) da articoli di consumo come apparecchiature audio e video. Per il periodo 1986-1994 si sono registrati i dati seguenti (7):

Membri FEG	Fatturato complessivo		Percentuale derivata dal materiale eletrotecnicco
	(miliardi di NLG)	(miliardi di EUR)	
1986	68	1,70	0,77
1987	66	1,80	0,81
1988	62	1,83	0,83
1989	62	1,99	0,90
1990	59	2,14	0,96
1991	54	2,35	1,06
1992	49	2,42	1,09
1993	56	2,30	1,04
1994	52	2,35	1,06

- (7) Nel 1985 FEG ha istituito diversi comitati per i prodotti per impianti eletrotecnicci, in particolare il comitato per i fili e cavi, per l'illuminazione, per il materiale tecnico, per i materiali di installazione (denominato da metà del 1993 «Stichting Schakel naar Schoonheid»), per i tubi di plastica e per la distribuzione. Gli ultimi due comitati sono stati soppressi nel 1993 (8).

ciò che si svolge sul mercato è di importanza fondamentale conoscere i fatturati e i margini. Senza tali elementi è impossibile intraprendere qualsiasi azione che possa influenzare il mercato stesso» (9) (traduzione dall'olandese).

### 2. Technische Unie

- (8) In seno a tali comitati, che conformemente all'articolo 13 dello statuto sono presieduti da membri del consiglio d'amministrazione di FEG, si svolgono regolarmente consultazioni con fabbricanti/fornitori di materiale elettrico. I comitati per i prodotti risalgono all'epoca in cui furono stipulati gli «accordi di regolamentazione del mercato». Nell'introduzione all'opuscolo fornito a tali comitati è indicato che: «Per avere un quadro esatto di

- (9) Technische Unie BV (TU) è il maggior grossista di materiale per impianti eletrotecnicci dei Paesi Bassi, ed è al tempo stesso il più importante membro di FEG. Ha una rete nazionale di 26 uffici vendita e un fatturato che nel 1993 ammontava a 400-500 milioni di NLG (182-226 milioni di EUR).

## C. IL DENUNCIANTE

(10) CEF UK, costituita nel Regno Unito nel 1951, è un grossista di materiale per impianti elettrotecnicci con più di 500 sedi nella Comunità (in particolare nel Regno Unito, in Irlanda, Francia, Germania e Italia) e negli Stati Uniti. Nell'esercizio 1989/90 ha registrato un volume d'affari complessivo di circa 333 milioni di GBP (478 milioni di EUR circa), con cui, secondo le stesse dichiarazioni dell'impresa, si è imposta come principale grossista del settore nel Regno Unito.

(11) Nel 1989 CEF UK ha deciso di operare sul mercato olandese con una controllata, CEF, a Rotterdam. CEF ha in seguito reso nota la propria intenzione di aprire circa sessanta sedi, cosa che l'avrebbe resa uno dei principali grossisti di materiale elettrico dei Paesi Bassi. Nel 1997 essa contava in tale Stato otto sedi.

## D. IL MERCATO

## 1. Il mercato rilevante del prodotto

(12) La denuncia riguarda il materiale per impianti elettrotecnicci. Si tratta di un gruppo di prodotti utilizzati in particolare nell'industria, nel settore dei pubblici servizi e nell'edilizia abitativa, e può essere a sua volta diviso in diversi sottogruppi, come il materiale d'installazione (ad esempio fili e cavi, tubi in PVC, sistemi di fissaggio dei cavi), il materiale tecnico (ad esempio interruttori plc, relais, contattori elettromagnetici e interruttori di protezione dei circuiti), l'illuminazione (ad esempio sorgenti luminose, elementi di fissaggio e sistemi di illuminazione di sicurezza) e altre attrezzature (ad esempio sistemi di sicurezza e telefonia)<sup>(10)</sup>. I grossisti non si attengono tuttavia a una suddivisione uniforme di tale materiale, il che significa che in pratica vengono utilizzate anche altre classificazioni<sup>(11)</sup>.

(13) Nel presente caso sono possibili a prima vista diverse definizioni del mercato. L'applicazione di una definizione restrittiva porta a distinguere un grande numero di mercati del prodotto, ognuno dei quali comprende un determinato materiale elettrotecnicco. Dal punto di vista della domanda ciascuno di tali materiali svolge una funzione specifica, soddisfa una determinata esigenza e non è — o lo è solo in misura molto limitata — intercambiabile con altri prodotti.

(14) Se invece si parte da una definizione di mercato più ampia è possibile distinguere un numero più ridotto di mercati del prodotto, ciascuno dei quali comprende un determinato gruppo di prodotti come il materiale d'installazione, il materiale tecnico e l'illuminazione (cfr. considerando 12). Dal punto di vista della domanda i

prodotti che rientrano in un mercato del prodotto così definito non sono — o lo sono solo in misura limitata — sostituibili. Dal punto di vista dell'offerta, invece, tale sostituibilità esiste. Molti fabbricanti possono produrre, o già producono, gran parte dei prodotti che rientrano in un determinato gruppo. Nel gruppo dei prodotti relativi all'illuminazione, ad esempio, può essere citato il caso di Philips.

(15) Il mercato del prodotto più ampio che può essere individuato è il mercato all'ingrosso. In questo mercato la concorrenza si svolge fra singoli grossisti che vendono una vasta gamma di prodotti, corrispondenti alla nozione di materiale per impianti elettrici. Benché questa definizione riunisca prodotti non sostituibili — né se considerati dal punto di vista della domanda né dal punto di vista dell'offerta —, vi sono validi argomenti perché essa possa essere applicata, tenendo conto del livello di mercato al quale, nel caso in questione, si svolge la concorrenza. In questo caso si considera la specifica funzione che il commercio all'ingrosso svolge per molti dei suoi clienti, come gli installatori e i dettaglianti del settore elettrotecnicco. Questa funzione consiste tra l'altro nello stoccaggio di un'ampia gamma di materiale elettrotecnicco. Per realizzare un progetto gli installatori hanno spesso bisogno, ad esempio, di una grande quantità di prodotti diversi e, per varie ragioni, preferiscono acquistare tali prodotti da un grossista piuttosto che da un fornitore legato ad un solo prodotto o ad un solo gruppo di prodotti, perché ciò facilita la loro politica d'acquisto e risulta maggiormente vantaggioso dal punto di vista logistico e finanziario. In questa prospettiva il gioco della concorrenza ha luogo in particolare fra singoli grossisti<sup>(12)</sup>. In realtà i grossisti competono anche con i fornitori diretti, ma si tratta di una concorrenza di portata più limitata<sup>(13)</sup>.

(16) L'ultima definizione di mercato rilevante del prodotto appare come la più indicata vista anche la consolidata prassi decisionale della Commissione<sup>(14)</sup>. Tuttavia la definizione scelta, qualunque essa sia, avrà solo un'incidenza limitata nell'ambito del presente caso, poiché i membri di FEG, come apparirà dai dati seguenti, hanno una posizione forte o molto forte su ciascuno dei mercati individuati.

## 2. Il mercato geografico rilevante

(17) Nel caso in oggetto il mercato geografico rilevante è di dimensione nazionale o regionale. Ciò deriva dallo specifico carattere del mercato all'ingrosso, in cui gli acquirenti esigono una consegna rapida, che avvenga per lo più entro le 24 ore, e un tale servizio può essere realizzato solo se il fornitore dispone di una propria struttura di vendita nello Stato membro interessato o nella regione rilevante, oppure se può fornire i propri prodotti attraverso la rete all'ingrosso nazionale.

(18) Nella qualificazione del mercato geografico come nazionale o regionale interviene anche il fatto che le norme europee di armonizzazione (fra le altre la direttiva «Bassa tensione» 73/23/CEE) non hanno portato ad una standardizzazione di tutto il materiale elettrico: un certo numero di prodotti non rientrano nel campo d'applicazione di detta direttiva o ne sono esentati<sup>(15)</sup>. Tuttavia, anche nei casi in cui la standardizzazione ha portato a un'uniformità dei prodotti, accade che gli acquirenti preferiscono quelli recanti un marchio di qualità nazionale conosciuto, piuttosto che prodotti analoghi recanti un marchio di qualità estero.

il grossista come intermediario. Il resto dei prodotti, circa la metà stando alle valutazioni di FEG, è distribuito attraverso il commercio all'ingrosso<sup>(21)</sup>. I membri di NAVEG preferiscono in generale fornire i propri prodotti attraverso quest'ultimo canale<sup>(22)</sup>. La loro quota di mercato sul mercato complessivo dell'offerta ammonta secondo una valutazione di FEG a un massimo del 10%<sup>(23)</sup>. Tale quota di mercato raggiunge tuttavia il 20% se si parte dal presupposto che il mercato rilevante sia costituito dal mercato del materiale per impianti eletrotecnicici a livello di commercio all'ingrosso, nel qual caso possono non essere prese in considerazione le forniture dirette da parte di fornitori e dei loro agenti/importatori.

### 3. La catena di distribuzione

#### 3.1. Fabbricanti/agenti/importatori

(19) Secondo FEG circa il 30% del materiale per impianti elettrici presente su mercato olandese proviene dall'estero, in particolare dalla Germania e dal Belgio<sup>(16)</sup>. In base alle stime di TU tale dato corrisponderebbe addirittura al 52%<sup>(17)</sup>. Il materiale viene distribuito sul mercato olandese principalmente da agenti, importatori e controllate. Una parte di tali agenti e importatori sono riuniti nella NAVEG, un'associazione di diritto olandese costituita nel 1929<sup>(18)</sup>.

(20) NAVEG ha come scopo statutario la tutela degli interessi di agenti e importatori/rappresentanti esclusivi di materiale per impianti eletrotecnicici, attraverso, fra l'altro, lo svolgimento di riunioni per discutere di tali interessi comuni e la collaborazione con associazioni che perseguono obiettivi e interessi affini, sia a livello orizzontale che verticale.

(21) I circa trenta membri di NAVEG rappresentano circa 400 fabbricanti — soprattutto stranieri — di materiale eletrotecnicico presenti sul mercato olandese, spesso su base esclusiva. I prodotti interessati sono solitamente i prodotti migliori, dal punto di vista qualitativo, di fabbricanti rinomati<sup>(19)</sup>. I membri di NAVEG hanno realizzato nel 1993 un fatturato di più di 185,5 milioni di NLG (84 milioni di EUR)<sup>(20)</sup>.

(22) In linea generale si può presupporre che, per quasi tutti i gruppi di prodotti, il mercato sia dominato da un numero ristretto di fabbricanti. L'elenco dei principali fornitori è presentato nella tabella dell'allegato.

(23) Il fatturato annuo complessivo sul mercato olandese dell'offerta di materiale per impianti eletrotecnicici è stimato, per il periodo 1992-1994, fra i 3 e i 4 miliardi di NLG (1,36-1,82 miliardi di EUR). Il materiale destinato alle maggiori imprese di installazione, consorzi d'acquisto o simili viene di solito fornito direttamente dai fabbricanti o dai loro agenti/importatori, senza passare per

#### 3.2. Grossisti

(24) Come emerge dal considerando 23, il fatturato complessivo sul mercato olandese all'ingrosso del materiale per impianti eletrotecnicici, per il periodo 1992/1994, va stimato fra 1,5 e 2 miliardi di NLG (0,68-0,91 miliardi di EUR), la maggior parte del quale realizzato dai membri di FEG. La quota di mercato complessiva dei membri di FEG corrisponde al 96% circa<sup>(24)</sup>. Se si includono le forniture dirette da parte di fornitori/fabbricanti, la quota di mercato corrisponderebbe al 50% circa. La quota di mercato dei cinque maggiori membri di FEG (TU, Bernard, Conelgro, Brinkman & Germeraad e Wolff) ammonta al 62% circa, mentre i principali dieci membri di FEG rappresentano circa l'80% del mercato all'ingrosso. La quota di gran lunga più elevata è detenuta da TU.

(25) Come già indicato al considerando 15, il commercio all'ingrosso svolge diverse funzioni. Esso riunisce, attingendo all'offerta totale, una gamma ampia e rappresentativa di migliaia di prodotti provenienti da vari fornitori. Tutti i prodotti sono tenuti in stock, o possono essere forniti al cliente entro 24 ore. Altre funzioni che possono essere svolte nell'ambito del commercio all'ingrosso riguardano la trasmissione di informazioni tecniche, la realizzazione di calcoli tecnici e l'offerta di finanziamenti<sup>(25)</sup>.

(26) Nel configurare la gamma di prodotti, un grossista non cerca generalmente di fornire solo la selezione più ampia possibile, ma rivolge la propria attenzione anche alla giusta composizione della gamma. Essenziali sono in ogni caso gli interruttori e le prese a muro, poiché tali prodotti sono fondamentali per qualsiasi impianto elettrico. Altrettanto importanti sono i cavi elettrici, i tubi in PVC, le canalizzazioni, l'illuminazione e gli interruttori di protezione dei circuiti: tali prodotti sono presenti in quasi ogni impianto elettrico<sup>(26)</sup>. La gamma di un grossista di materiale per impianti elettrici è composta in media nel seguente modo: illuminazione 22%, cavi 18%, materiale di installazione e interruttori 9%, elementi per la distribuzione 7%, interruttori industriali 9%, sistemi di canalizzazione e di fissaggio 5%, altro materiale d'installazione 19%, materiali vari 11%<sup>(27)</sup>.

(27) Per quanto riguarda la distribuzione attraverso il commercio all'ingrosso, la maggior parte dei fabbricanti dichiara di non applicare alcun sistema specifico di distribuzione selettivo o esclusivo<sup>(28)</sup>. Risulta tuttavia che alcuni di essi operano tramite una rete di «distributori privilegiati». Fra questi possono essere menzionati i seguenti casi:

- **Draka Kabel**, il maggiore fabbricante dei Paesi Bassi di fili e cavi, ha stipulato con una serie di grossisti, i cosiddetti «Draka partner», speciali intese relative a riduzioni e compensazioni. Tali grossisti sono tutti membri di FEG<sup>(29)</sup>.
- **Van Geel Systems**, il più importante fabbricante dei Paesi Bassi di — fra gli altri prodotti — sistemi di fissaggio dei cavi, distribuisce i propri prodotti «su base esclusiva» attraverso una selezione di dodici «grossisti Van Geel», tutti membri FEG, con cui è stato concluso un accordo di acquisto: in virtù di tale accordo Van Geel si impegna a fornire i propri prodotti solo attraverso i grossisti selezionati (articolo 1 a). La rete di distribuzione può essere ampliata solo previa consultazione degli interessati (articolo 4)<sup>(30)</sup>.
- **Gira**, un fornitore tedesco di interruttori elettrici, distribuisce i propri prodotti sul mercato olandese esclusivamente tramite TU, il principale membro di FEG. Gira non fornisce i propri prodotti direttamente alle imprese di installazione.
- **Merlin Gerin**, fabbricante, fra l'altro, di interruttori, distribuisce i propri prodotti tramite «distributori ufficiali Merlin Gerin», tutti membri di FEG ad eccezione di un caso (non un grossista). In virtù di un accordo concluso fra Merlin Gerin e il suo principale distributore, TU, la rete dei grossisti, così come il numero di compratori diretti, possono essere ampliati solo previo accordo di TU<sup>(31)</sup>.
- **Pe ha**, fabbricante tedesco di interruttori, distribuisce i propri prodotti nei Paesi Bassi (attraverso il suo agente Hofte) servendosi di circa trenta grossisti che hanno aderito a FEG<sup>(32)</sup>.

### 3.3. Imprese di installazione

(28) I mercati di sbocco per i grossisti sono di vario genere. Essi sono costituiti principalmente da imprese di installazione e, in minor misura, da negozi «fai da te», dalle imprese di costruzione, dai servizi cash & carry, dalle imprese che procedono autonomamente alle proprie installazioni, da enti (para)statali e da ospedali. Fino al novembre 1993 i membri di FEG erano soggetti a una norma speciale che prevedeva che essi in linea di princi-

pio non potessero rifornire utilizzatori finali e consorzi d'acquisto. Conformemente alla «decisione vincolante di FEG relativa alla fornitura a privati e a consorzi d'acquisto» — decisione che è stata ritirata alla data sopra citata — la vendita e la fornitura diretta da parte dei grossisti ai privati e ai consorzi d'acquisto era considerata come un esercizio inappropriato del commercio all'ingrosso, in conflitto con il perseguimento di valide relazioni di mercato. Tali attività erano pertanto vietate. Secondo le spiegazioni fornite, lo scopo di tale decisione era quello di garantire ai membri di FEG un adeguato margine di profitto lordo<sup>(33)</sup>.

- (29) Sul mercato olandese operano circa 3 800 imprese di installazione di materiale elettrico. La maggior parte di esse, circa 3 500, aderisce all'UNETO, un'associazione di diritto olandese costituita nel 1964 con lo scopo di promuovere gli interessi delle imprese di installazione e dei rivenditori al dettaglio di beni di consumo del settore elettrotecnico. Il gruppo delle imprese di installazione è costituito per il 75% da piccole imprese, per il 20% da medie imprese e per il 5% da grandi imprese<sup>(34)</sup>.
- (30) I principali mercati di sbocco per gli installatori sono l'industria (55% circa), i servizi di pubblica utilità (33% circa) e l'edilizia abitativa (12% circa). Il fatturato totale del mercato olandese dell'installazione ha raggiunto nel 1991 circa 8 miliardi di NLG (3,6 miliardi di EUR)<sup>(35)</sup>.

### E. IL PROCEDIMENTO

- (31) Con lettera del 16 settembre 1991 la Direzione generale Concorrenza ha comunicato a FEG gli addebiti ad essa mossi, in particolare relativamente alla pressione esercitata sui fornitori perché essi non rifornissero CEF, alle intese sui prezzi e le riduzioni, nonché al criterio del fatturato applicato per l'ammissione all'associazione<sup>(36)</sup>. Nel 1991-1996 sono state inviate a FEG, NAVEG, UNETO, ad alcuni dei loro membri e a vari fabbricanti diverse richieste di informazioni ai sensi dell'articolo 11 del regolamento n. 17. Talune (associazioni di) imprese sospettate di essere coinvolte negli accordi in oggetto sono state oggetto di accertamenti in loco l'8 e il 9 dicembre 1994<sup>(37)</sup>. Il 3 luglio 1996 la Commissione ha mosso addebiti a FEG e a sette dei suoi membri, ossia Bernard, Brinkmann & Germraad, Conelgro, Schieffelbusch, Schotman, TU e Wolff. Un'audizione si è svolta in data 19 novembre 1997. Dall'esame delle risposte scritte alla comunicazione degli addebiti e delle informazioni orali fornite durante l'audizione è emerso che la partecipazione individuale di sei dei sette membri di FEG cui erano stati mossi addebiti non poteva essere determinata con sufficiente grado di certezza, oppure che tale partecipazione — in base agli elementi a disposizione — era di natura limitata. Per tale motivo è stato deciso di portare avanti il procedimento solo nei confronti di FEG e TU.

(32) Va inolte osservato che nel corso dell'inchiesta CEF ha inviato alla Commissione alcune registrazioni e trascrizioni di conversazioni telefoniche avute con alcune imprese. Tali registrazioni e trascrizioni sono state effettuate in segreto e senza il consenso delle imprese interessate. La Commissione riconosce che per tale motivo le registrazioni e trascrizioni avrebbero dovuto essere restituite immediatamente a CEF. Ciò è successo tuttavia solo dopo qualche tempo: la Commissione desidera comunque sottolineare che tali dati non hanno svolto alcun ruolo nel procedimento in questione, e non hanno influenzato in alcun modo il contenuto della decisione.

#### F. RELAZIONE FRA L'ADESIONE A FEG E LE FORNITURE

(33) Dal momento in cui CEF ha cominciato a operare sul mercato all'ingrosso olandese, nel 1989, ha incontrato difficoltà nell'ottenere materiale per impianti elettrici destinato al mercato dei Paesi Bassi. A parere di CEF tali difficoltà derivavano dal fatto che essa non aderiva a FEG. In particolare, i fornitori di materiale elettrico membri di NAVEG (agenti/importatori soprattutto di fabbricanti esteri), unitamente a una serie di fornitori non aderenti a tale associazione (essenzialmente fabbricanti olandesi) risultano effettuare forniture solo a grossisti aderenti a FEG.

(34) Per i grossisti che non aderiscono a FEG, l'acquisto di materiale per impianti elettrici direttamente dall'estero non costituisce un'alternativa semplice e, tra l'altro, per le ragioni indicate al considerando 18. A ciò si aggiunge il fatto che, secondo CEF, molti fornitori stranieri sono poco disposti a mettere in gioco le loro buone relazioni con FEG nei Paesi Bassi fornendo all'estero prodotti destinati al mercato olandese. Anche i costi del trasporto, infine, possono costituire un freno all'acquisto diretto di prodotti all'estero.

(35) Fino al novembre 1993 la possibilità, per CEF e per altri non aderenti a FEG, di rifornirsi di prodotti nei Paesi Bassi in modo indiretto, attraverso altri grossisti, era limitata sotto tutti gli aspetti. La ragione di tale situazione è da ricercarsi in una raccomandazione di FEG ai propri membri — che costituiscono la parte prepondente del mercato all'ingrosso —, secondo la quale essi dovevano interpretare il divieto di rifornire i privati (cfr. considerando 28) come comprendente, in ogni caso, «colleghi (non aderenti a FEG)»<sup>(38)</sup>. La fornitura di prodotti da parte di membri FEG ad altri membri FEG non solleva naturalmente alcuna obiezione. Va del resto osservato che qualora i membri FEG, contrariamente alla raccomandazione della propria associazione, siano disposti a effettuare tali forniture, le condizioni sono spesso meno interessanti a causa della presenza di un anello supplementare nella catena.

(36) Tali circostanze spiegano la domanda di adesione a FEG presentata da CEF nel 1990. La domanda è stata tuttavia respinta poiché non era soddisfatto uno dei criteri di ammissione, ossia un fatturato annuo sul mercato olandese del materiale per impianti elettrici di 5 milioni di NLG (2,26 milioni di EUR) nei tre anni precedenti la richiesta di adesione<sup>(39)</sup>. Il fatturato di CEF UK di circa 478 milioni di EUR non è stato preso in considerazione.

(37) Le parti osservano che qualunque impresa acceda a un nuovo mercato (geografico) incontra difficoltà iniziali, e che alcuni fornitori possono dimostrarsi esitanti o riluttanti ad avviare relazioni commerciali con il nuovo operatore. Ciò non è inverosimile; il nocciolo della questione, nel presente caso, è tuttavia che il fatto che FEG crea ulteriori ostacoli che rendono ancora più difficile l'accesso sul mercato all'ingrosso dei Paesi Bassi. L'apertura, nel frattempo, di otto sedi di CEF sul mercato olandese non modifica il fatto che l'intervento di FEG rallenta e scoraggia l'accesso al mercato di nuovi operatori come CEF, e ciò ha naturalmente conseguenze dirette sui risultati finanziari delle imprese interessate. A tale riguardo CEF ha osservato durante l'audizione che i risultati finanziari dell'impresa dall'entrata sul mercato olandese nel 1989, e negli anni successivi, sono stati deludenti<sup>(40)</sup>.

(38) Secondo CEF, solo dopo gli accertamenti da parte della Commissione alla fine del 1994 la situazione sul mercato olandese all'ingrosso del materiale per impianti elettrici si è in una certa misura normalizzata, e i fornitori risultano maggiormente disposti a effettuare forniture anche a non aderenti a FEG<sup>(41)</sup>. Gli effetti di tale evoluzione sull'andamento del fatturato di CEF sono evidenti.

#### 1. FEG-NAVEG

##### 1.1. Antefatti

(39) Diversi documenti in possesso della Commissione mostrano che i rifiuti di effettuare forniture a non aderenti a FEG non sono di natura unilaterale, ma sono il risultato di un accordo collettivo di esclusiva, basato su un gentleman's agreement fra FEG e NAVEG e su pratiche concordate fra singoli fornitori e, da un lato, FEG e, d'altro lato, i suoi membri. Tale accordo di esclusiva implica che i membri NAVEG e i fornitori che vi partecipano sono autorizzati a fornire i loro prodotti solo a grossisti aderenti a FEG.

(40) La ragione per cui tale accordo è basato su un gentleman's agreement e non su un accordo formale scritto è di natura storica, e si inserisce nel quadro del diritto della

concorrenza. FEG e NAVEG sono legate da lungo tempo da stretti rapporti, e fra il 1928 e il 1959 sono state entrambe parti di un altro accordo collettivo di esclusiva basato su un contratto scritto. A tale accordo aderiva anche Bogeta, un'altra associazione olandese per il commercio all'ingrosso.

- (41) L'accordo era noto sotto la denominazione «Agenten-Grossiers-Contract» («Contratto Agenti Grossisti», «AGC»), e conteneva due clausole interessanti ai fini della presente analisi. L'articolo 1 del contratto AGC stabiliva un accordo collettivo e reciproco di esclusiva, in base al quale i membri di NAVEG erano autorizzati a effettuare forniture esclusivamente a grossisti aderenti a FEG o a Bogeta. I membri di FEG e Bogeta si impegnavano a loro volta ad acquistare i prodotti oggetto del contratto solo dai membri NAVEG<sup>(42)</sup>. L'articolo 2 del contratto AGC ampliava la portata dell'accordo sopra citato: in virtù di detto articolo le tre parti si impegnavano a cercare di estendere l'accordo di cui all'articolo 1 a fabbricanti e agenti che non aderivano a NAVEG<sup>(43)</sup>.
- (42) Né FEG né i suoi membri negano che in passato sia esistito un tale accordo collettivo di esclusiva basato su un contratto formale<sup>(44)</sup>, e nel «piano strategico» di FEG del 1993 vi viene fatto implicito riferimento: «la parola d'ordine era di effettuare forniture solo ai membri di FEG»<sup>(45)</sup>. Dati gli effetti restrittivi della concorrenza prodotti da tale accordo, l'11 dicembre 1957 l'allora ministro olandese degli Affari economici aveva dichiarato il contratto AGC inefficace perché in conflitto con l'interesse generale.
- (43) Tale dichiarazione non fece tuttavia cessare, in pratica, l'effettiva applicazione dell'accordo. Dopo la decisione del ministro i consigli di amministrazione di FEG, Bogeta e NAVEG discussero della nuova situazione e, come emerge dal verbale di una riunione di Bogeta del 24 gennaio 1958, convennero di continuare a operare nello stesso modo. Tuttavia, per ovvie ragioni, l'accordo collettivo di esclusiva non fu più basato su un contratto formale, ma su un gentleman's agreement<sup>(46)</sup>:

«È successo quanto ci si attendeva. Dopo che, nel corso di una discussione con il ministro Zijlstra, è apparso chiaro che l'accordo AGC prima o poi sarebbe diventato inefficace, i consigli di amministrazione di Ned. Ver. (FEG), NAVEG e Bogeta hanno convenuto di stabilire una linea di condotta per il caso in cui tale inefficacia sarebbe effettivamente intervenuta. In realtà non vi saranno grandi cambiamenti, poiché all'accordo AGC subentrerà un gentleman's agreement fra fabbricanti, agenti e grossisti riconosciuti. Il Contratto Agenti Grossisti

diventerà un «Contatto Agenti Grossisti». È stato generalmente riconosciuto che la vecchia situazione era valida e funzionava in modo soddisfacente» (traduzione dall'olandese).

## 1.2. FEG-NAV EG 1986-1994

- (44) I fatti sopraesposti spiegano perché la Commissione, relativamente al periodo cui si riferisce questa parte dell'indagine, ossia il periodo 1986-1994, non possa dimostrare la stipulazione di un accordo scritto formale, ma abbia riscontrato solo prove relative all'esistenza di un gentleman's agreement.
- (45) Il contenuto dell'accordo collettivo di esclusiva è stato leggermente modificato nel corso degli anni. Se il contratto AGC era di natura reciproca, l'accordo attuale prevede che i membri FEG siano in linea di principio liberi di acquistare prodotti anche da imprese non partecipanti all'accordo stesso.
- (46) Benché la prova dell'esistenza del gentleman's agreement sia costituita dalla totalità dei documenti analizzati nel presente testo e dalla loro connessione, risultano particolarmente indicativi i documenti esposti in appresso:
- il resoconto dell'assemblea generale di NAV EG del 24 aprile 1989, in cui viene fatto riferimento alle riunioni fra il consiglio di amministrazione di FEG (allora composto da rappresentanti di Brinkman & Germraad, TU, Waagmeester, Bliek, Schiefelbusch, Schuurman e Wolff) e quello di NAV EG. Risulta che FEG abbia chiesto a NAV EG di raccomandare ai propri membri di interrompere le forniture in caso di ritiro dei grossisti da FEG. Benché i membri di NAV EG non siano obbligati a fornire i propri prodotti ai membri di FEG, è indicato che «le forniture si basano su un gentleman's agreement, il che implica che quelle effettuate a non aderenti a FEG possono costituire un ostacolo»<sup>(47)</sup>;
  - il resoconto di NAV EG relativo alla riunione del 28 febbraio 1989 fra il consiglio d'amministrazione di FEG (allora composto da rappresentanti di Brinkman & Germraad, TU, Waagmeester, Bliek, Schiefelbusch, Schuurman e Wolff) e quello di NAV EG. In tale resoconto è riportato che alla seguente domanda di un amministratore di FEG (rappresentante di Schuurman): «Come si comporta NAV EG qualora un grossista membro di FEG ritiri la propria adesione?», NAV EG ha risposto: «la raccomandazione sarà di

interrompere le forniture» (traduzione dall'olandese). Il resoconto di FEG in merito alla stessa riunione riporta i medesimi elementi<sup>(48)</sup>:

— il resoconto dell'assemblea generale di NAVEG del 28 aprile 1986, in cui viene fatto riferimento all'incontro fra il consiglio d'amministrazione di FEG e di NAVEG dell'11 marzo 1986: «Nel quadro degli accordi fra le due associazioni non sono auspicate forniture alle imprese Nedeximo, Dego, van de Meerakker e Hagro» (traduzione dall'olandese)<sup>(49)</sup>. Nessuna di tali imprese aderiva allora a FEG.

(47) Fra FEG e NAVEG non vi è un rapporto di forza paritetico. Con una quota di mercato del 96% circa detenuta dai suoi membri e un fatturato nel settore del materiale per impianti elettrici di circa 0,8 miliardi di EUR, FEG risulta in pratica la parte più forte, e i membri di NAVEG, data anche la loro preferenza per le forniture attraverso il commercio all'ingrosso, sono dipendenti da FEG per larghissima parte del loro fatturato. Benché molti fornitori rappresentati dai membri di NAVEG occupino una posizione forte sul mercato — spesso dominato da un numero limitato di imprese —, il potere economico che ne risulta non controbilancia quello dell'insieme dei membri di FEG. Tali circostanze spiegano la disponibilità di NAVEG e dei suoi membri alla partecipazione al gentleman's agreement, e al tempo stesso l'interesse economico di una simile scelta per tale associazione. Questi elementi vengono confermati dai seguenti esempi:

— una lettera inviata il 23 agosto 1991 da Hofte, membro di NAVEG, a Paul Hochköpper & Co., produttore degli interruttori Peha, in riferimento alla richiesta di informazioni inoltrata a Hofte della Commissione il 25 luglio 1991:

«[...] NAVEG ha naturalmente una posizione leggermente più difficile, poiché, pur non avendo una connessione ufficiale con FEG, è più o meno legata ad essa da un vincolo virtuale. La nostra posizione a Bruxelles è tuttavia la seguente: "Nei vostri documenti affermate che i membri di FEG dominano il 98% del mercato. In quanto agenti di NAVEG noi non possiamo non prendere in considerazione i desiderata di FEG, poiché si tratta praticamente della totalità del nostro fatturato. Qualora abbiate problemi a questo riguardo, è solo a FEG che dovete rivolgervi" (traduzione dal tedesco)<sup>(50)</sup>.

TU dichiara che non esiste più alcun legame fra FEG e NAVEG e cita il seguente passaggio della lettera<sup>(51)</sup>: «Per quanto possiamo giudicare adesso, accadrà che UNETO cesserà di essere "sospetta", e ci sarà probabilmente un'indagine sugli aspetti giuridici dei

legami fra FEG e NAVEG. Fortunatamente noi da anni non abbiamo alcun rapporto di questo tipo con FEG. In definitiva è solo FEG a trovarsi in una posizione difficile, ma ciò in realtà non ci riguarda». Tale passo può tuttavia essere anche interpretato altrimenti, e precisamente come una conferma del fatto che l'accordo collettivo di esclusiva non è più basato su accordo formale scritto bensì su un «vincolo virtuale»;

— il resoconto dell'assemblea generale di NAVEG del 9 maggio 1988: «Dato che la maggior parte del fatturato degli agenti membri dell'associazione viene realizzato con i membri di FEG, una cooperazione adeguata risulta di importanza fondamentale» (traduzione dall'olandese)<sup>(52)</sup>.

(48) Ai fini del funzionamento dell'accordo collettivo di esclusiva, risulta importante che le parti interessate si riuniscano regolarmente per discutere e scambiarsi informazioni. I documenti rinvenuti dalla Commissione durante gli accertamenti in loco mostrano che tali discussioni fra FEG e NAVEG hanno effettivamente avuto luogo. Durante tali scambi FEG rendeva noti i nomi dei grossisti che non aderivano più all'associazione<sup>(53)</sup>, e in alcuni casi esercitava un'esplicita pressione su NAVEG perché informasse i propri membri in merito ai cambiamenti intervenuti nell'elenco degli aderenti. NAVEG si informava a sua volta dell'adesione o meno a FEG di determinati grossisti: tali informazioni le consentivano di rispettare gli impegni derivanti dal gentleman's agreement. Oltre a ciò, NAVEG consigliava FEG in merito all'ammissione di nuovi membri all'associazione, e questo per una chiara ragione: tanto maggiore era il numero di membri di FEG, tanto più elevate erano per i membri di NAVEG le possibilità di smercio dei prodotti nell'ambito del gentleman's agreement.

(49) TU sostiene che al sopracitato scambio di dati sulle imprese aderenti a FEG non deve essere attribuito alcun significato, poiché tali elementi sarebbero stati utilizzati solo per l'organizzazione di fiere commerciali o per l'elaborazione di sistemi di informazione e di ordinazioni a livello settoriale<sup>(54)</sup>. Non è escluso che questi dati possano venire destinati a tali fini; è tuttavia più plausibile che simili informazioni venissero scambiate con l'intenzione di impedire le forniture a imprese non aderenti a FEG conformemente a quanto previsto dal gentleman's agreement. A tale riguardo risultano indicativi i seguenti esempi:

— una lettera di NAVEG al segretario di FEG del 27 novembre 1989, in cui vengono chieste informazioni in merito alla richiesta di adesione a FEG presentata da CEF. NAVEG osserva quanto segue: «Diverse fabbriche estere, rappresentate dai nostri membri, forniscono prodotti a questa società in altri paesi

e desiderano farlo anche nei Paesi Bassi. Tuttavia, fintantoché City non viene ammessa in seno a FEG, la direzione raccomanda naturalmente ai suoi membri di non procedere a forniture a tale grossista» (traduzione dall'olandese). Che tale raccomandazione implichi del resto anche rischi commerciali emerge dal passaggio seguente: «In passato diversi membri hanno applicato nei confronti di Nedeximpo una raccomandazione analoga. Tuttavia, ora che tale impresa è stata ammessa a FEG, per essi si pone il problema di non essere più accettati come fornitori» (traduzione dall'olandese) (55);

- il resoconto del colloquio fra FEG e NAVEG del 28 febbraio 1989, da cui emerge che era stato convenuto che NAVEG avrebbe fornito a FEG gli indirizzi dei grossisti che essa auspicava diventassero membri dell'associazione (56).
- (50) I membri di NAVEG risultano applicare anche in pratica le «raccomandazioni» formulate da FEG. Hateha ad esempio, un membro di NAVEG che rappresenta sul mercato olandese importanti fabbricanti quali Mennekes e Jung, ha comunicato esplicitamente a CEF di effettuare forniture solo attraverso grossisti aderenti a FEG, e di rifiutare pertanto di fornirle i propri prodotti (57). Le osservazioni formulate dalle parti, che sostengono che Hateha si basi sul criterio dell'adesione a FEG per verificare la solvibilità dell'impresa interessata, non risultano convincente, tanto più che esistono altri metodi più precisi per accettare la solidità finanziaria di un'impresa: l'adesione a FEG non offre in sé alcuna garanzia assoluta su questo punto. Può essere infine osservato che il direttore di Hateha era all'epoca anche il segretario di NAVEG, e che la sede di NAVEG era ubicata allo stesso indirizzo di Hateha. Negli anni '80, inoltre, Hateha aveva già informato un'altra impresa non aderente a FEG, Friegé, che non poteva fornirle prodotti perché non era membro di detta associazione (58).
- (51) Un altro membro di NAVEG, Hemmink, rappresentante fra l'altro di Wiska e di Pflitsch, si è rifiutato a sua volta — dopo consultazione, fra l'altro, di FEG, di Schiebelbusch (membro FEG) e di altri membri di NAVEG — di rifornire direttamente un'impresa non aderente a FEG (Van de Meerakker). Il direttore di Hemmink era all'epoca anche il segretario di NAVEG, e la sede di NAVEG era ubicata allo stesso indirizzo di quello di Hemmink (59). L'argomento addotto dalle parti, secondo le quali si sarebbe trattato di un atto unilaterale di Hemmink senza alcun legame con un eventuale gentleman's agreement fra FEG e NAVEG, non tiene alcun conto del contesto in cui si è verificato tale caso (60). In quanto segretario di NAVEG il direttore di Hemmink era indubbiamente al corrente del fatto che NAVEG raccomandava ai suoi membri di rifornire esclusivamente imprese aderenti a FEG. Il comportamento sopramenzionato,

ossia il fatto di informarsi sull'adesione o meno a FEG di un grossista prima di decidere in merito alle forniture, rientra in tale politica.

- (52) Ovviamente i membri di NAVEG non dovevano comunicare così esplicitamente al potenziale cliente la ragione del loro rifiuto. A tale riguardo è indicativo il seguente passaggio dalla sopracitata lettera di Hofte (membro NAVEG) a Paul Hochköpper & Co.:

— in relazione alla denuncia presentata da CEF alla Commissione viene segnalato: «Inoltre, ha naturalmente inviato documenti, fra cui, sfortunatamente, alcuni di agenti NAVEG, che, con leggerezza, vi affermano che l'impresa non poteva ricevere forniture in quanto non aderente a FEG» (traduzione dal tedesco) (61).

## 2. FEG — altri fornitori

- (53) Diversi documenti in possesso della Commissione mostrano che FEG ha cercato di estendere il gentleman's agreement a fornitori non rappresentati presso NAVEG da agenti o importatori. Tale iniziativa è conforme al contenuto dell'articolo 2 dell'accordo AGC dichiarato inefficace nel 1957 (cfr. considerando 41). Dato il carattere essenzialmente informale della collaborazione, è difficile indicare con precisione quanti fornitori non rappresentati in NAVEG sono implicati nell'accordo collettivo di esclusiva: dal progetto di lettera citato al considerando 62 emerge tuttavia che gli stessi membri di FEG sono convinti che si tratti di un numero considerevolmente elevato. Dai documenti acquisiti dalla Commissione durante gli accertamenti risulta che i fornitori interessati rivestono un ruolo rilevante per quanto riguarda il loro segmento di prodotto (ad esempio Draka Polva, Holec, Hager, Klöckner Moeller e ABB). A tale riguardo sono illustrativi gli esempi riportati in appresso.

- (54) Dal resoconto di una riunione interna di TU del 12 settembre 1990 risulta che Draka Polva intendeva effettuare forniture a CEF a un determinato prezzo, e emerge altresì l'opposizione di FEG: «FEG ha reagito, poiché questa proposta non è conforme all'accordo fra FEG e i suoi membri» (traduzione dall'olandese) (62). Anche TU, membro di FEG, ha mosso obiezioni in merito, scrivendo in una lettera del 16 luglio 1990: «consideriamo la vostra decisione come una minaccia per i grossisti detentori di stock, e il vostro intervento ci appare pertanto non auspicabile» (63). Con ogni evidenza FEG e TU hanno ottenuto con tale intromissione gli effetti voluti,

poiché nel resoconto dell'assemblea di TU del 9 ottobre 1990 si legge: «In seguito a un colloquio fra Draka Polva e il sig. van der Meijden l'intenzione di effettuare forniture a CEF è stata ritirata»<sup>(64)</sup>. La politica di TU nei confronti di CEF appare del resto in tutta la sua chiarezza: nel resoconto della riunione interna di TU del 13 dicembre 1989 viene nuovamente ribadito in termini concisi ed eloquenti che: «occorre in conclusione impedire che i fabbricanti di TU effettuino forniture a CEF» (traduzione dall'olandese)<sup>(65)</sup>.

- (55) L'intenzione di FEG di estendere la portata dell'accordo collettivo di esclusiva a fornitori non rappresentati in NAVEG non era limitata al settore del materiale elettrico, ma riguardava altresì quello dell'elettronica di consumo<sup>(66)</sup>. A tale proposito è indicativo l'esempio di un amministratore di FEG (rappresentante di Bliek) che sollecita in modo pressante il comitato grossisti di Philips perché siano rispettati «Gli accordi stipulati»:

«Sapete che recentemente sono entrato a far parte del consiglio di amministrazione di FEG. Il mio scopo è quello di promuovere gli interessi dei grossisti di apparecchiature elettrotecniche. Spero che non mi lascerete in asso. Almeno tutti i grossisti di Philips devono diventare (o rimanere) membri di FEG.» [...] «Se, come grossisti di Philips, siamo tutti membri dell'organizzazione centrale FEG, rappresenteremo, insieme ad altri grossisti non Philips, ma aderenti a FEG, la quasi totalità del mercato all'ingrosso. Solo così potremo, congiuntamente, prendere decisioni che possano far riflettere i nostri fornitori» (traduzione dall'olandese)<sup>(67)</sup>.

- (56) Non solo FEG in quanto associazione, ma anche i suoi singoli membri hanno contattato i fornitori in merito alla questione delle forniture a grossisti esterni. Un certo numero di fornitori ha ammesso di essere stato oggetto di tali interventi. Hager ad esempio, un fabbricante di scatole di distribuzione, ha dichiarato nella risposta del maggio 1993<sup>(68)</sup> a una richiesta di informazioni della Commissione: «Come impresa nuova Hager-Nederland ha subito negli ultimi due anni diverse osservazioni negative in merito alla sua politica di distribuzione, e quasi tutti i membri di FEG hanno assunto un atteggiamento critico nei confronti delle imprese non aderenti alla loro associazione» (traduzione dall'olandese). Tale atteggiamento critico era provocato dal fatto che Hager effettuava forniture anche a imprese non aderenti a FEG, e può essere considerato come un tentativo, da parte dei membri di FEG, di estendere a nuovi partecipanti l'accordo collettivo di esclusiva. Il seguente passo della risposta di Hager pare confermare questo quadro: «Dato che, al momento della costituzione di Hager, CEF era un "elemento scottante" sul mercato, quasi tutti i membri di FEG si aspettavano che la nostra nuova impresa adottasse una posizione critica riguardo alle forniture a tale grossista» (traduzione dall'olandese). Le parti osservano che nessun membro di FEG ha mai minacciato Hager di rappresaglie, ma ciò non toglie che si constati ugualmente l'esercizio di una pressione per impedire determini-

nate forniture e spingere alla partecipazione all'accordo collettivo di esclusiva<sup>(69)</sup>.

- (57) Fra i membri di FEG, quello che si è dimostrato più attivo nel contattare i singoli fornitori è in particolare TU, e oltre al caso relativo a Draka Polva descritto al considerando 54 ciò è dimostrato anche da altri esempi. TU e Holec (il maggiore fabbricante olandese di scatole di distribuzione), ad esempio, hanno convenuto il 2 luglio 1991 — a quanto risulta dal resoconto dell'incontro — di prendere in considerazione per le loro forniture solo i membri di FEG<sup>(70)</sup>. TU ribatte che la responsabilità di tale dichiarazione è esclusivamente attribuibile a Holec<sup>(71)</sup>, ma ciò non appare corrispondere al vero: il resoconto suggerisce infatti che la decisione di escludere dalle forniture i grossisti non aderenti a FEG sia il risultato di trattative fra Holec e TU; non è chiaro, inoltre, quale possa essere l'interesse di Holec nell'adottare unilateralmente una simile decisione.

- (58) Anche ABB, fabbricante di materiale tecnico, ha subito pressioni da parte di TU per interrompere le forniture a CEF. Da una relazione di TU emerge che ABB si è difesa dichiarando di «avere fornito a CEF solo una partita di merci, una cosiddetta "operazione senza seguito"» (traduzione dall'olandese). ABB ha inoltre addotto come circostanza attenuante il fatto di trovarsi in una posizione difficile, date le relazioni da essa intrattenute con la società madre di CEF nel Regno Unito. Ha poi prevalso, in definitiva, l'importanza economica di buone relazioni con ABB, poiché la relazione di TU prosegue: «se ABB riceve un'altra domanda, a CEF sarà applicato il prezzo per gli installatori» (traduzione dall'olandese)<sup>(72)</sup>.

- (59) Questo caso mostra che ABB considerava un'interruzione completa delle forniture a CEF, come richiesto da TU, troppo rischiosa. Per questo motivo è stata cercata una soluzione che lasciasse trasparire una disponibilità ad effettuare tali forniture, ma che al tempo stesso, per i prodotti offerti («una transazione senza seguito») o per le condizioni applicate rendesse l'operazione molto poco interessante per CEF. L'argomento avanzato dalle parti, che sostengono che TU ha contattato ABB perché doveva fare molti più sforzi di CEF per ottenere da ABB determinate riduzioni, non è convincente, dato che tali differenze negli sforzi non sono state dimostrate, e dato che la richiesta di TU di interrompere tutte le forniture a CEF sarebbe stata in ogni caso sproporzionata e avrebbe portato ad altre ineguaglianze<sup>(73)</sup>.

## 2.1. Klöckner Moeller

- (60) Va menzionata a parte la situazione di Klöckner Moeller («KM»), il maggiore fabbricante olandese di interrutori

di protezione dei circuiti. Come risulta da quanto esposto in appresso, KM ha subito da parte di alcuni membri di FEG una considerevole pressione.

- (61) Alla base di questa situazione vi è stata la scoperta, da parte di membri del consorzio d'acquisto CEGRO (costituito dai sei membri di FEG Brinkman & Germeraad, Conelgro, Elgro, Oscar Keip, Rolff e Schiefelbusch) che la gamma di prodotti di CEF comprendeva articoli di KM. Detta impresa è stata invitata a fornire spiegazioni con una lettera dell'11 giugno 1990, alla quale ha risposto in data 16 luglio 1990 dichiarando di non rifornire la sede olandese di CEF, e segnalando il fatto che quest'ultima poteva avere ottenuto i prodotti KM attraverso sedi nel Regno Unito, in Germania e in Francia di CEF, importanti clienti di KM<sup>(74)</sup>. Tale spiegazione non ha evidentemente tranquillizzato CEGRO, poiché in una lettera del 23 maggio 1991 a Bernard, aderente a FEG, il consorzio d'acquisto ha proposto «di inviare nuovamente una lettera comune alla direzione di KM» (traduzione dall'olandese)<sup>(75)</sup>, allegando un progetto già elaborato da TU (datato 22 maggio 1991), e inviato per parere ad altri membri di FEG<sup>(76)</sup>.
- (62) La lettera sottolinea due punti: in primo luogo il fatto che KM fosse uno dei primi grandi produttori a rifornire un'impresa non aderente a FEG — il che indica che evidentemente la maggior parte dei grandi fornitori rispettava il gentleman's agreement —; in secondo luogo il fatto che le forniture a CEF, un price cutter, avrebbero potuto comprimere i margini di guadagno dei membri di FEG, minacciando così i loro interessi comuni. Quest'ultimo aspetto è direttamente legato alle intese sui prezzi messe in atto da FEG (discusse in appresso ai considerando 71-87), e volte a mantenere un livello di prezzi stabile con un margine «sano» per i suoi membri. I seguenti passaggi sono indicativi di entrambi i punti esposti nella lettera:

«Abbiamo appreso con preoccupazione la vostra decisione di stringere relazioni commerciali nei Paesi Bassi con l'impresa CEF. La nostra preoccupazione deriva, da un lato, dal fatto che siete uno dei primi grandi fornitori nel settore elettrotecnico ad inserire nella propria rete di distribuzione un grossista non aderente a FEG [...].

Stando agli elementi di cui siamo a conoscenza, CEF applica nei Paesi Bassi la stessa formula di marketing utilizzata nel Regno Unito e in Germania, il che significa soprattutto un'offerta di prezzi e condizioni molto competitivi [...]

Stringendo una relazione diretta con CEF, i vostri prodotti rientrano nella formula di riduzioni applicata da

tale impresa. L'inevitabile conseguenza sarà che i prezzi, e quindi i margini, subiranno una compressione crescente» (traduzione dall'olandese).

- (63) La lettera si conclude con la richiesta di interrompere tutte le forniture a CEF. Per dare peso a tale richiesta sono inoltre minacciate rappresaglie:

«[...] Da quanto sopra esposto vi risulterà chiaro che consideriamo qualsiasi relazione commerciale con CEF da parte vostra come una minaccia per il gruppo di grossisti Klöckner Moeller e per FEG in generale. Insistiamo pertanto vivamente affinché riconsideriate la vostra decisione, il che significa non effettuare forniture dal vostro magazzino a CEF, né eseguire ordini a suo nome. Qualora riteniate di dover proseguire un'eventuale relazione con tale impresa, a qualunque condizione, i grossisti KM rifletteranno sulla posizione degli articoli di KM in seno alle rispettive gamme di prodotti, e dovranno stabilire in quale misura dovrà essere ancora accordata attiva attenzione commerciale al vostro assortimento» (traduzione dall'olandese)<sup>(77)</sup>.

- (64) Le parti interpretano tale progetto di lettera in modo discordante. A loro avviso si tratta di un reazione dei grossisti KM al fatto che CEF avrebbe ottenuto da KM una riduzione cui non avrebbe avuto diritto in base alle vigenti regole<sup>(78)</sup>: ciò sarebbe stato considerato dagli altri grossisti KM come una discriminazione, il che spiega l'invio della lettera. L'argomento non può comunque essere accolto, poiché tale aspetto non viene sollevato in alcun punto della lettera stessa. Se esso, inoltre, fosse stato il reale motivo dell'invio, sarebbe stato più ovvio chiedere una corretta applicazione dei criteri di sconto piuttosto che la completa cessazione delle forniture. Dal progetto di lettera risulta inoltre che i membri di FEG non erano affatto interessati alla corretta applicazione di tali criteri: dalla lettera risulta in effetti che qualsiasi fornitura a CEF, «a qualunque condizione» avrebbe potuto essere una ragione sufficiente per sospendere gli acquisti da KM.

- (65) Una versione leggermente modificata della lettera, datata 24 maggio 1991, rivela che essa doveva essere firmata da 26 grossisti, tutti membri di FEG<sup>(79)</sup>. Seguendo un parere giuridico tale lettera non è stata inviata; al suo posto ha avuto luogo, il 27 giugno 1991, una visita a KM da parte di una delegazione di FEG composta dai seguenti membri: TU, Bernard, Kasdorp e Imagro (un consorzio d'acquisto costituito dagli otto membri FEG Bolderhey, Elauma, Electro Metaal, Ehrbecker, De Koning Elektrotechniek, Polimex, Vibo Electro e Waagmeester). La dimensione e la composizione di tale delegazione — TU e Bernard sono di gran lunga i membri

più importanti di FEG, e nel 1991, al pari di Waagmeester, erano rappresentati nel consiglio d'amministrazione di FEG (il rappresentante di TU era all'epoca anche presidente di FEG)<sup>(80)</sup> —, insieme al fatto che già nel progetto di lettera viene indicato che le forniture a CEF erano considerate come una minaccia per i grossisti di FEG in generale, avallano la conclusione che tale visita può essere considerata un'iniziativa non solo dei membri di FEG che vi hanno partecipato ma dell'associazione nel suo insieme.

(66) Secondo CEF, durante la visita i rappresentanti di FEG hanno presentato una petizione, accompagnata dalla minaccia di sospendere gli acquisti di prodotti KM se detta impresa avesse continuato a effettuare forniture a CEF. Le parti hanno negato l'esistenza di una simile petizione ma non la visita stessa<sup>(81)</sup>, che ha evidentemente permesso di ottenere gli effetti voluti: dalla risposta di KM del 2 settembre 1993 a una richiesta di informazioni inoltrata dalla Commissione il 27 aprile 1993 emerge che tutti i grossisti clienti di KM erano membri di FEG<sup>(82)</sup>.

(69) Un ruolo rilevante nell'accordo collettivo di esclusiva è svolto, oltre che da FEG, dal suo principale aderente TU, il cui intervento va analizzato singolarmente. Il fatto non è sorprendente, visto che gli interessi di FEG e di TU sono più o meno coincidenti. Nel periodo 1989-1995 TU ha sempre avuto un rappresentante nel consiglio d'amministrazione di FEG, e nel periodo 1990-1991 ne ha occupato la presidenza<sup>(85)</sup>; TU, inoltre, è stata fortemente rappresentata nei comitati FEG per i prodotti. Per la sua prolungata partecipazione al consiglio d'amministrazione di FEG e ai vari comitati per i prodotti<sup>(86)</sup>, essa ha contribuito a determinare in considerevole misura la politica dell'associazione. A tale riguardo può inoltre essere segnalato il fatto che il rappresentante di TU nel consiglio d'amministrazione di FEG ha partecipato ai diversi colloqui fra FEG e NAVEG sulle modalità dell'accordo collettivo di esclusiva<sup>(87)</sup>.

(70) In virtù delle dimensioni della sua quota di mercato TU ha inoltre potuto esercitare a titolo individuale pressioni sui fornitori affinché non effettuassero forniture a imprese non aderenti a FEG<sup>(88)</sup>. Il suo ruolo attivo nel caso in oggetto emerge inoltre dal progetto di lettera a KM da essa elaborato e dalla sua partecipazione alla delegazione FEG in occasione della visita alla stessa KM.

### 3. Il ruolo centrale di FEG e del suo maggiore aderente TU

(67) FEG riveste un ruolo chiave nella questione delle forniture negate a imprese non aderenti all'associazione stessa. Combinando una politica di ammissione rigorosa con un accordo collettivo di esclusiva volto a privare le imprese non aderenti delle loro fonti di approvvigionamento, FEG indebolisce la posizione di tali imprese e mantiene e rafforza così la propria posizione dominante sul mercato all'ingrosso. Nel quadro dell'accordo collettivo di esclusiva FEG ha mantenuto i contatti necessari con NAVEG e ha assicurato fra le due associazioni lo scambio di informazioni necessario al funzionamento dell'accordo stesso. Lo scopo degli sforzi messi in atto da FEG non lascia adito a dubbi, e il resoconto di una sua assemblea regionale svoltasi il 28 agosto 1985 lo ribadisce chiaramente:

«non bisogna tendere la mano ai concorrenti, ed è stato pertanto deciso che nessuno collabori a questo fine» (traduzione dall'olandese)<sup>(83)</sup>.

(68) Un altro elemento evidente è che i singoli grossisti FEG non si considerano reciproci concorrenti, e tale impressione è rafforzata dal fatto (cfr. il considerando 35) che le forniture fra i vari membri dell'associazione stessa sono invece consentite<sup>(84)</sup>.

### G. INTESE SUI PREZZI FRA MEMBRI DI FEG

(71) Da quanto risulta, FEG e i suoi membri hanno cercato in vario modo di influenzare la politica in materia di prezzi dell'associazione: ciò è avvenuto in concreto attraverso due decisioni di FEG, nonché tramite raccomandazioni sui prezzi e consultazioni fra i membri dell'associazione in merito a prezzi e riduzioni.

#### 1. Decisioni vincolanti di FEG

(72) Conformemente all'articolo 7 dello statuto, negli anni '80 FEG ha adottato due decisioni vincolanti in merito alla politica dei prezzi che i suoi membri dovevano seguire; al momento dell'ammissione i nuovi aderenti erano obbligati a firmarle entrambe<sup>(89)</sup>. A norma dell'articolo 5 dello statuto la violazione di tali decisioni poteva portare alla sospensione e all'espulsione dall'associazione.

##### 1.1. La decisione vincolante sui prezzi fissi

(73) Conformemente alla decisione vincolante sui prezzi fissi del 2 novembre 1984, i membri di FEG erano obbligati a riversare in una determinata misura sui loro clienti gli

aumenti di prezzi praticati dai fornitori ad avvenuta ordinazione dei prodotti. A tale fine la decisione prevedeva il seguente sistema<sup>(90)</sup>:

1. Se ha luogo una variazione nei prezzi, entro tre mesi da tale variazione il materiale ordinato e non ancora consegnato potrà essere fornito al prezzo in vigore al momento dell'ordinazione;
2. scaduto il termine di cui all'articolo 1, le variazioni di prezzo del materiale già ordinato e non ancora fornito saranno riversate sui clienti nel corso del semestre successivo, fino a un massimo da definirsi, eccetto in una situazione di crisi;
3. l'importo massimo di cui all'articolo 2 sarà determinato ogni sei mesi da FEG previa consultazione di Uneto, in base alle variazioni dei prezzi dei due anni precedenti ripartite secondo i seguenti gruppi di prodotti: interruttori, elementi per la distribuzione, illuminazione, cablaggio, elementi per interruttori e altro materiale;
4. in deroga agli articoli 1, 2 e 3, per fili e cavi saranno stabiliti prezzi fissi solo per tre mesi, con l'abituale clausola di aumento/calo;
5. se l'installatore, nel quadro di un regime di rischio, è autorizzato a riversare sui propri clienti variazioni di prezzo che superano l'importo massimo di cui all'articolo 2, anche il grossista potrà riversare tali differenze fino all'importo consentito all'installatore» (traduzione dall'olandese).

(74) Tale decisione era concepita come un accordo per ripartire fra grossisti e installatori il rischio di aumenti di prezzi suscettibili di verificarsi per i progetti di costruzione a lunga scadenza<sup>(91)</sup>.

(75) La decisione era per definizione vincolante e prevedeva l'irrogazione di una multa fino a un massimo di 10 000 NLG (4 531 EUR) in caso di violazione delle disposizioni stabilite. Essa è stata revocata dopo nove anni, nel corso dell'assemblea generale del 23 novembre 1993<sup>(92)</sup>.

## 1.2. La decisione vincolante sulle pubblicazioni

(76) Con la decisione vincolante sulle pubblicazioni del 2 agosto 1978, FEG proibiva ai suoi membri di vendere materiale per impianti elettrici a prezzi fortemente ribassati o a prezzi di richiamo. L'Associazione ribadiva al

tempo stesso in termini generali il proprio rifiuto della concorrenza sui prezzi. La decisione comportava le seguenti disposizioni:

«I membri dell'associazione olandese per il commercio all'ingrosso nel settore eletrotecnico (FEG),

considerando

che è di grande interesse che il commercio all'ingrosso con stock nel settore eletrotecnico svolga correttamente la sua funzione sociale, fra l'altro mediante un adeguato comportamento sul mercato; che così facendo promuove al tempo stesso gli interessi dei suoi clienti,

dichiarano

che non è auspicabile provocare, incoraggiare e/o consentire vendite sotto costo, turbative sul mercato, perdite di redditività, nonché una concorrenza eccessiva fra i membri dell'associazione;

che non è in particolare auspicata la distribuzione di pubblicazioni che offrano alle imprese di installazione materiale per impianti eletrotecnicici a prezzi di richiamo e/o fortemente ribassati;

decidono ai sensi dell'articolo 16 dello statuto di FEG:

1. che simili pubblicazioni non sono consentite;
2. che il compito di vigilare sull'osservanza della presente decisione è affidato al segretario;
3. che qualsiasi spiegazione e/o interpretazione più approfondita, trasmessa per iscritto ai membri dell'associazione dal consiglio di amministrazione o a suo nome, sarà considerata come parte integrante della presente decisione»<sup>(93)</sup> (traduzione dall'olandese).

(77) Benché il responsabile della vigilanza sul rispetto della decisione sia il segretario di FEG, in pratica eventuali violazioni vengono controllate anche dai membri stessi. Essi le comunicano in seguito al segretario, che a sua volta chiederà spiegazioni alla parte che le ha commesse<sup>(94)</sup>.

(78) A titolo d'esempio può essere menzionata la reazione dell'impresa Wolff, che alle critiche mosse da FEG per l'applicazione di «prezzi fortemente ribassati», il 6 aprile 1990 comunica che «non pubblicherà mai più tali prezzi» (traduzione dall'olandese)<sup>(95)</sup>. Dopo quindici anni,

nel corso dell'assemblea generale di FEG del 23 novembre 1993, la decisione vincolante sulle pubblicazioni è stata revocata.

cluso nella riunione precedente, in base al quale i grossisti di FEG si sarebbero reciprocamente informati dell'eventuale concessione, da parte di altri grossisti, di riduzioni maggiori delle loro relativamente a una data operazione<sup>(101)</sup>.

## 2. Consulazioni fra i membri di FEG in materia di prezzi e riduzioni

(79) I membri di FEG si consultavano regolarmente sui prezzi e le riduzioni da praticare, generalmente nell'ambito di assemblee regionali dell'associazione o di riunioni dei comitati per i prodotti.

(80) Per i membri del comitato FEG relativo ai fili e cavi, lo scopo da raggiungere era piuttosto chiaro. Nel resoconto della riunione del 16 maggio 1990 il presidente del comitato dichiara che «lo scopo del comitato è cercare di conservare la tranquillità sul mercato e di mantenere stabile il livello dei prezzi. Per raggiungere questo obiettivo è necessario consultarsi regolarmente» (traduzione dall'olandese)<sup>(96)</sup>.

(81) L'accordo fra i membri di FEG non riguardava solo il livello dei prezzi, ma anche le riduzioni applicabili ai loro clienti. Le parti dichiarano che una tale concordanza era di fatto impossibile, e rinviano a un resoconto del 6 dicembre 1989 del comitato relativo ai fili e cavi, in cui il presidente osserva che la situazione sul mercato era troppo complicata per poter stabilire regole efficaci per la concessione di riduzioni<sup>(97)</sup>. Lo stesso resoconto contiene, subito dopo, il passaggio seguente<sup>(98)</sup>: «Dopo una breve discussione viene deciso che, alla prossima riunione, tutti i membri del comitato porteranno un elenco con i prezzi applicati nel corso del mese precedente la riunione stessa [...], indicando quelli realmente pagati dai clienti. In base ad essi sarà valutato se vi è interesse a stabilire delle regole sulle riduzioni da praticare» (traduzione dall'olandese). La risposta sarà evidentemente positiva, poiché nel resoconto dell'assemblea regionale di FEG del 14 febbraio 1990 si legge in seguito: «il comitato per i fili e cavi sta mettendo a punto delle regole sulle riduzioni» (traduzione dall'olandese)<sup>(99)</sup>. L'osservazione delle parti, secondo le quali in seno a FEG e fra i suoi membri non ci sarebbe stata alcuna intesa o intenzione concorde di adottare misure in materia di riduzioni non è pertanto convincente<sup>(100)</sup>.

(82) Durante le riunioni di FEG sono messi in atto anche altri tentativi per influenzare la politica in materia di prezzi e riduzioni applicata dai membri dell'associazione. Dal resoconto dell'assemblea regionale di FEG del 14 febbraio 1990 emerge che il presidente dell'associazione ha invitato gli aderenti a concedere con minore facilità riduzioni ai grandi clienti dei colleghi. Nello stesso resoconto viene inoltre fatto riferimento a un accordo con-

(83) Il seguente passaggio illustra un accordo in materia di riduzioni concluso in seno a FEG:

Resoconto del consiglio di amministrazione di FEG (allora costituito da rappresentanti di Brinkman & Germeraad, Vibi, TU, Waagmeester, Heco-Frans Hamers, Bernard, Schuurman en Alcoo) del 30 novembre 1993: «Il 13 ottobre u.s. è stata inviata agli aderenti una lettera relativa alle condizioni uniformi da applicarsi per il materiale fornito alle scuole speciali VBO. È stato chiesto ai membri dell'associazione se essi sono disposti ad applicare una riduzione standard del 35% sul materiale, esclusi gli interruttori PLC» (traduzione dall'olandese)<sup>(102)</sup>.

(84) L'inosservanza degli accordi sulle riduzioni porta all'intervento di FEG:

Il resoconto dell'assemblea regionale di FEG del 28 maggio 1991 (cui erano presenti rappresentanti di Bernard, Claessen, Hategro, Helms, Kasdorp, De Koning, Polimex, Schiebelbusch, Schotman Electro, Schuurman, Slabbers, TU, Vibo, Electro e Wolff) fa menzione della concessione di riduzioni a consumatori finali da parte di alcuni grossisti. «L'assemblea condanna questa pratica. Il segretario si metterà in contatto con i grossisti interessati» (traduzione dall'olandese)<sup>(103)</sup>. Le parti dichiarano che FEG voleva intervenire solo perché in questo caso erano implicate delle forniture a privati<sup>(104)</sup>, ma il testo sopracitato non sembra avvalorare tale osservazione: non sono infatti messe in discussione le forniture, ma la concessione di riduzioni.

## 3. Invio di raccomandazioni sui prezzi da FEG ai propri membri

(85) Oltre alle consultazioni svolte nelle riunioni, sono usati anche altri metodi per influenzare i prezzi applicati dai membri dell'associazione. Per quanto riguarda la fissazione dei prezzi di determinati materiali quali le scatole di giunzione, le scatole di controllo e i sottoinsiemi, l'iniziativa è stata presa dalla stessa FEG e dal suo maggiore aderente TU. FEG ha inviato regolarmente ai propri membri prospetti indicanti i prezzi lordi e netti più recenti, quali calcolati da TU<sup>(105)</sup>. Per quanto riguarda i tubi di PVC, FEG ha inviato agli aderenti listini indicanti i nuovi prezzi lordi ogniqualvolta si è verificato un aumento o un calo dei prezzi stessi, segnalando al tempo stesso di quale percentuale raccoman-

dasce di aumentare o di ridurre i prezzi netti. Come esempio si rinvia a una lettera mandata da FEG ai propri membri il 21 dicembre 1988:

«Recentemente i fabbricanti vi hanno comunicato la loro necessità di aumentare a partire dal 1º gennaio prossimo i prezzi dei tubi lisci in PVC, dei tubi Hostalit-Z e dei tubi flessibili. In relazione a tale aumento vi raccomandiamo di adattare i vostri prezzi e di modificare i prezzi netti che applicate. [...] Qualora siano state fissate condizioni nette (le cosiddette "conferme d'acquisto") vi raccomandiamo di aumentarle dei seguenti importi [...]» (traduzione dall'olandese) (106).

(86) In tale contesto si intende per prezzo lordo il prezzo raccomandato che il fabbricante giudica possa essere applicato dall'installatore al suo cliente (l'utilizzatore finale) (107). Tale prezzo viene utilizzato nelle trattative fra il fabbricante e il grossista per calcolare il prezzo d'acquisto del grossista. Tale prezzo d'acquisto si ottiene riducendo il prezzo lordo di una determinata percentuale. Il prezzo lordo viene inoltre utilizzato per determinare il prezzo praticato dai grossisti ai loro clienti (installatori). Anche il prezzo di vendita del grossista si ottiene a partire dal prezzo lordo, che viene però ridotto di una percentuale minore di quella utilizzata nel caso del prezzo di acquisto del grossista stesso. L'installatore, infine, utilizza il prezzo lordo per determinare il prezzo praticato al suo cliente. Il prezzo (netto) effettivo di vendita è pertanto costituito a ciascun livello della catena verticale dal prezzo lordo diminuito della riduzione applicata a quel determinato livello.

(87) Benché le parti dichiarino che si tratta solo di prezzi raccomandati, va osservato che tale carattere di raccomandazione non è quasi mai specificato nella corrispondenza (108), e in un caso risulta che i cosiddetti prezzi raccomandati non erano puramente indicativi. Poco dopo l'invio della sopracitata lettera del 21 dicembre 1988, appare nel resoconto dell'assemblea regionale di FEG del 2 marzo 1989 (109) che «gli aumenti di prezzo dei tubi di plastica (dicembre 1988) hanno provocato turbative sul mercato. L'assemblea ritiene che l'osservanza, da parte di tutti, dei prezzi raccomandati porterebbe a un aumento dei profitti» (traduzione dall'olandese).

#### 4. Listini prezzi identici

(88) Sulla base delle informazioni ottenute dai loro fornitori, i più importanti membri di FEG quali TU, Bernard e Wolff preparano dei listini prezzi per i loro clienti in cui indicano i prezzi lordi e le riduzioni standard. I piccoli grossisti, che non possono permettersi di elaborare

a loro volta dei listini prezzi, si servono ampiamente, secondo CEF, di tali cataloghi (110). Da un confronto dei listini di TU, Bernard e Wolff emerge una loro forte similarità: non solo i prezzi lordi, ma anche le riduzioni sono identiche per un grande numero di prodotti. Risulta inoltre che i cataloghi sono pubblicati nello stesso mese, e che le variazioni nei prezzi sono introdotte quasi contemporaneamente (111).

(89) TU riconosce di pubblicare quasi simultaneamente cataloghi identici a quelli di Wolff e Bernard (112). Secondo le parti non si tratta di un fatto sorprendente, poiché i cataloghi non indicano il prezzo netto ma solo quello lordo: esso servirebbe solo come prezzo di riferimento e sarebbe imposto dai fornitori (113).

(90) L'osservazione non è esaustiva, poiché i cataloghi in oggetto non contengono solo i prezzi lordi, ma anche riduzioni identiche. Il fatto non viene negato da TU, che sostiene tuttavia che le riduzioni standard indicate sono solo un meccanismo di sicurezza nel caso in cui non esista alcun accordo individuale sulle riduzioni fra il grossista e il suo cliente (114) — come avviene all'inizio di una relazione commerciale o per acquisti di modesta entità, caso in cui concordare condizioni speciali sarebbe fuori luogo poiché farebbe aumentare i costi dell'operazione (115). Negli altri casi verrebbero invece applicate riduzioni differenziate, stabilite fra TU e il singolo cliente in base, fra gli altri elementi, alla quantità di prodotto acquistato nella singola operazione e alla quantità di prodotto acquistato nell'arco di un anno.

#### 5. Consapevolezza

(91) Sia FEG che una parte dei suoi membri risultano del tutto consapevoli del fatto che le intese sui prezzi costituiscono una violazione delle regole in materia di concorrenza. In una nota intitolata «Legge sulla concorrenza economica» («Wet Economische Mededinging») del 30 agosto 1993, inviata dal segretario di FEG ai membri del consiglio d'amministrazione dell'associazione (composto allora da rappresentanti di TU, Bernard, Brinkman & Germeraad, Vibo, Waagmeester, Heco-Frans Hamers, Schuurman e Alcoo), viene descritta la nuova legge olandese sui cartelli, basata sugli articoli 85 e 86 (ora 81 e 82) del trattato CE, e viene in seguito osservato:

«Per quanto riguarda FEG ciò significa, a mio avviso, che è vietata la fissazione di prezzi raccomandati per le scatole di giunzione, le scatole di controllo e i sottoinsiemi, e che forse lo sono anche la decisione vincolante sui prezzi fissi, la decisione vincolante sulle pubblicazioni e le disposizioni sui costi per il taglio dei materiali» (traduzione dall'olandese) (116).

## 6. Il ruolo di FEG e del suo maggiore aderente TU

- (92) Da quanto sopraesposto emerge il ruolo centrale svolto da FEG nelle intese sui prezzi. Attraverso la decisione vincolante sui prezzi fissi, la decisione vincolante sulle pubblicazioni e l'invio di raccomandazioni sui prezzi tale associazione ha cercato di ostacolare la libera fissazione dei prezzi. Essa ha inoltre dato ai suoi membri la possibilità di realizzare intese su prezzi e riduzioni servendo come «foro» a tale fine.
- (93) Un ruolo rilevante nelle intese sui prezzi svolge anche TU, il più grande e il più importante degli aderenti a FEG. TU ha avuto per molti anni un rappresentante nel consiglio d'amministrazione di FEG, ed era pertanto al corrente, o ha contribuito attivamente, alla politica dell'associazione. TU forniva inoltre a FEG i dati in base ai quali informare i propri membri delle variazioni nei prezzi lordi e netti di determinati prodotti. Ciò significa in concreto che TU realizzava per tutto il settore il calcolo di conversione dei dati sulle variazioni nei prezzi netti comunicati dal fornitore in prezzi lordi uniformi, e in seguito trasmetteva questa informazione a FEG<sup>(117)</sup>. TU era l'unica impresa a disporre all'epoca della capacità informatica necessaria per svolgere tali calcoli.

## II. VALUTAZIONE GIURIDICA

### A. ARTICOLO 81, PARAGRAFO 1

#### 1. Accordi fra imprese e/o decisioni di associazioni d'imprese

- (94) FEG è un'associazione di diritto olandese; i suoi membri sono imprese operanti nel settore del commercio all'ingrosso del materiale per impianti elettrotecnicci (cfr. l'articolo 3 dello statuto). FEG è pertanto un'associazione d'impresa ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE, e i suoi membri sono imprese ai sensi dello stesso articolo.
- (95) Lo statuto di FEG, che contiene le norme fondamentali del funzionamento dell'associazione e disciplina i rapporti giuridici fra FEG e i suoi membri, costituisce un accordo ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato. Il regolamento interno di FEG e le decisioni vincolanti, adottati a norma rispettivamente dell'articolo 16 e dell'articolo 7 dello statuto, costituiscono decisioni di un'associazione di imprese ai sensi dello stesso articolo del trattato.
- (96) Conformemente all'articolo 15, lettera a), dello statuto, i membri di FEG si impegnano a rispettare le disposizioni dello statuto stesso, il regolamento interno e le decisioni

adottate dal consiglio d'amministrazione e dalle assemblee. Le violazioni di tali disposizioni possono portare, fra l'altro, all'irrogazione di multe o all'espulsione dall'associazione (articolo 5 dello statuto).

- (97) NAVEG è, anch'essa, un'associazione di diritto olandese. I membri di NAVEG sono imprese che operano come agenti, importatori o rappresentanti esclusivi nel settore del materiale per impianti elettrotecnicci (articolo 5, comma 1, dello statuto)<sup>(118)</sup>. NAVEG è pertanto un'associazione di imprese ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, e i suoi membri sono imprese ai sensi dello stesso articolo.

- (98) Lo statuto di NAVEG, che contiene le norme fondamentali del funzionamento dell'associazione e disciplina i rapporti giuridici fra NAVEG e i suoi membri, costituisce un accordo ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato. Le decisioni e i regolamenti di NAVEG, adottati a norma rispettivamente dell'articolo 14 (commi 4 e 5) e dell'articolo 24 dello statuto, costituiscono decisioni di un'associazione di imprese ai sensi dello stesso articolo del trattato.

- (99) Conformemente dell'articolo 7, comma 2, dello statuto, i membri di NAVEG si impegnano a servire gli interessi dell'associazione e a operare nell'osservanza delle disposizioni del suo statuto, dei regolamenti e delle decisioni. Le violazioni di tali disposizioni possono portare, fra l'altro, all'espulsione [articolo 6, comma 1, lettera d) dello statuto].

- (100) Le raccomandazioni formulate da NAVEG affinché i propri membri non effettuino forniture a grossisti non aderenti a FEG sono anch'esse decisioni ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE<sup>(119)</sup>. Benché i membri di NAVEG siano, in linea di principio, liberi di non attenersi a tali raccomandazioni, dai fatti esposti ai considerando 48, 49 e 50 di cui sopra risulta che in pratica ciò avviene raramente. Il controllo esercitato dalla direzione dell'associazione e mutuamente dai membri stessi è uno dei motivi di tale situazione; oltre a ciò va osservato che il conformarsi alle linee direttive ricevute presenta per i membri di NAVEG anche un interesse commerciale, dato che per la maggior parte del loro fatturato essi dipendono dai membri di FEG. Un comportamento non conforme alle raccomandazioni formulate viene infine scoraggiato dalla consapevolezza che esso potrebbe venire scoperto dai membri di FEG con relativa facilità, il che farebbe scattare eventuali sanzioni per i membri di NAVEG.

- (101) L'accordo collettivo di esclusiva presenta due aspetti. Il gentleman's agreement stipulato fra FEG e NAVEG per impedire le forniture a imprese non aderenti a FEG va considerato come un accordo ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato. Le intese fra singoli fornitori di materiali per impianti elettrici e FEG, da un lato, e fra i

singoli membri di FEG, dall'altro, per impedire le forniture ai non aderenti a FEG vanno considerate come pratiche concordate ai sensi dello stesso articolo.

re, arrecando così un pregiudizio sia agli stessi fornitori che ai grossisti non aderenti a FEG.

- (102) Le consultazioni e deliberazioni fra FEG e i propri membri e fra i membri stessi riguardo a prezzi e riduzioni, e l'invio, da parte di FEG ai propri membri, di raccomandazioni sui prezzi sono da considerarsi come pratiche concordate ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato.

## 2. Restrizioni della concorrenza

### 2.1. L'accordo collettivo di esclusiva

- (103) Dai fatti e dalle circostanze descritti ai considerando 44-52 si conclude che nel periodo 28 aprile 1986-25 febbraio 1994 è esistito sul mercato olandese del materiale per impianti elettrotecnicci un accordo collettivo di esclusiva, sotto forma di gentleman's agreement. In virtù di tale accordo NAVEG si è impegnata nei confronti di FEG a raccomandare ai propri membri di effettuare forniture solo a grossisti membri di detta associazione. L'accordo non era reciproco, poiché i membri di FEG non avevano l'obbligo di acquistare prodotti solo da membri di NAVEG.

- (104) FEG e i suoi membri, in particolare TU, hanno cercato di estendere la portata dell'accordo: fra il 29 agosto 1989 e il 2 settembre 1993 hanno esercitato a questo fine pressioni su singoli fornitori non rappresentati in seno a NAVEG da agenti o importatori/rappresentanti esclusivi, affinché essi non effettuassero forniture a imprese non aderenti a FEG. Da quanto esposto ai considerando 53-66 risulta che FEG e i suoi membri sono riusciti nel loro intento, dato che una parte consistente dei fornitori ha agito in conformità all'accordo di esclusiva.

- (105) Detto accordo, quale descritto ai considerando 103 e 104, tende a restringere la concorrenza all'interno del mercato comune ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato<sup>(120)</sup>. Esso limita la libertà dei fornitori nello scegliere autonomamente i grossisti con cui commercia-

- (106) I fornitori, o i loro rappresentanti, a cui si possono rivolgere i non aderenti a FEG sono in numero limitato. Sul mercato dell'offerta per il settore all'ingrosso i membri di NAVEG detengono una quota di mercato stimata al 20% circa. La quota di mercato complessiva dei singoli fornitori che partecipano anch'essi all'accordo collettivo di esclusiva è difficile da valutare; tuttavia, come appare dalla tabella riportata nell'allegato, i fornitori che hanno subito pressioni da parte di FEG e dei suoi membri, in particolare da TU (cfr. i riferimenti a Draka Polva, Hager, Holec, KM e ABB di cui ai considerando 53-66), sono (quasi) tutti imprese importanti per il loro gruppo di prodotti. Anche il progetto di lettera elaborato da TU per KM è indicativo: da esso emerge che KM è uno dei primi grandi fornitori del settore elettrotecnicco ad intrattenere relazioni commerciali con un'impresa non aderente a FEG<sup>(121)</sup>. Ciò fa pensare che un numero rilevante di fornitori è coinvolto nell'accordo di esclusiva.

- (107) Le imprese che non aderiscono a FEG incontrano pertanto notevoli difficoltà nel riunire una gamma di prodotti che sia sufficientemente ampia e che comprenda tutti gli articoli fondamentali per qualsiasi grossista di materiali per impianti elettrotecnicci, vale a dire i prodotti occorrenti per installare un impianto elettrico<sup>(122)</sup>. Dato che il mercato della maggior parte di tali materiali è dominato da un ristretto numero di fabbricanti, è chiaro che il rifiuto di effettuare forniture da parte di alcuni di essi porta direttamente a problemi di stock.

- (108) La severa politica di ammissione a FEG rende ancora più difficile l'accesso al mercato per i nuovi operatori. Benché FEG ritenga che i suoi criteri di ammissione siano obiettivi, e che il fatturato richiesto di 5 milioni di NLG (2,26 milioni di EUR) sul mercato olandese sia estremamente basso<sup>(123)</sup>, risulta che all'epoca alcuni degli stessi membri dell'associazione non soddisfacevano quest'ultimo criterio<sup>(124)</sup>. Secondo FEG il requisito relativo al fatturato garantisce che l'impresa «abbia dimostrato la propria validità» sul mercato. Tuttavia, proprio come conseguenza dell'accordo collettivo di esclusiva, per i nuovi operatori è oltremodo difficile «dimostrare la loro validità», e realizzare pertanto il fatturato necessario per l'ammissione a FEG. I grossisti di materiale per impianti elettrici operanti in un altro Stato membro e affermatisi su tali mercati, inoltre, avrebbero già dimostrato tale validità: fino al 23 giugno 1994, tuttavia, veniva preso in considerazione solo il volume d'affari realizzato sul mercato olandese, e veniva così ostacolato l'accesso sul mercato all'ingrosso dei Paesi Bassi alle imprese estere che desideravano estendere il loro ambito d'attività.

(109) Il requisito relativo al volume d'affari non risulta inoltre l'unico criterio applicato da FEG per poter respingere le domande d'adesione. Come motivo di rifiuto appare anche il criterio dell'«interesse dell'associazione»<sup>(125)</sup>. Nonostante sia stabilita la possibilità di applicare solo «norme oggettive, eque e non discriminatorie», tale criterio offre al consiglio d'amministrazione di FEG — che ai sensi dell'articolo 3, comma 3, dello statuto deve pronunciarsi all'unanimità in merito all'ammissione di nuovi membri —, un potere discrezionale talmente ampio che diventa impossibile verificare se un eventuale rifiuto sia stato deciso per ragioni non obiettive<sup>(126)</sup>. In pratica i membri di FEG, che vengono consultati in merito, possono bloccare le richieste di adesione di concorrenti non desiderati<sup>(127)</sup>, rafforzando così gli effetti dell'accordo collettivo di esclusiva.

(110) Considerato quanto sopraesposto e, in particolare, dato il fatturato complessivo realizzato sul mercato all'ingrosso olandese del materiale per impianti elettrotecnic (fra 0,68 e 0,91 miliardi di EUR nel periodo 1992-1994), data la quota di mercato di FEG e dei suoi membri (96%), e quella stimata per i fornitori, agenti e rappresentanti esclusivi che partecipano all'accordo collettivo di esclusiva (+ 20%), le restrizioni della concorrenza appaiono significative.

gno. Senza tali elementi è impossibile intraprendere qualsiasi azione che possa influenzare il mercato stesso» (traduzione dall'olandese)<sup>(129)</sup>;

— il resoconto della riunione del 16 maggio 1990 del comitato per i fili e i cavi: «lo scopo del comitato è cercare di conservare la tranquillità sul mercato e di mantenere stabile il livello dei prezzi» (traduzione dall'olandese)<sup>(130)</sup>;

— la decisione vincolante sulle pubblicazioni adottata da FEG, in cui è dichiarato «che non è auspicabile provocare, incoraggiare e/o consentire vendite sotto costo, turbative del mercato, perdite di redditività, nonché una concorrenza eccessiva fra i membri dell'associazione» (traduzione dall'olandese)<sup>(131)</sup>;

— il progetto di lettera elaborato da TU e destinato al fornitore KM, e che doveva essere firmato da 26 membri di FEG: «Stringendo una relazione diretta con CEF, i vostri prodotti rientrano nella formula di riduzioni applicata da tale impresa. L'inevitabile conseguenza sarà che i prezzi, e quindi i margini, subiranno una compressione crescente» (traduzione dall'olandese)<sup>(132)</sup>.

## 2.2. Le intese orizzontali sui prezzi

(111) L'accordo collettivo di esclusiva è integrato da una serie di pratiche concordate fra i membri di FEG, da un lato, e fra FEG e i suoi membri dall'altro, nonché da due decisioni di FEG che incidono sulla politica dei membri dell'associazione in materia di prezzi e riduzioni. Tutte queste misure mirano a creare una stabilità artificiale dei prezzi, che serve soprattutto a garantire che i margini di guadagno dei membri di FEG non subiscano compressioni. A tale riguardo gli scopi dell'associazione e delle imprese aderenti non lasciano adito a dubbi, e possono essere citati diversi documenti in cui tali intenzioni sono espresse:

— lo statuto di FEG, in cui è stabilito che lo scopo dell'associazione è la tutela degli interessi comuni dei grossisti di prodotti elettrotecnic con stock, attraverso, fra l'altro, la promozione di «relazioni di mercato ordinate, nel senso più ampio del termine»<sup>(128)</sup>;

— l'opuscolo fornito da FEG ai comitati per i prodotti, in cui è indicato che «per avere un quadro esatto di ciò che si svolge sul mercato è di importanza fondamentale conoscere i fatturati e i margini di guada-

(112) FEG e i suoi membri hanno cercato di realizzare gli obiettivi esposti al considerando 111 attraverso l'applicazione praticamente simultanea di diversi strumenti, ciascuno dei quali era volto e ha contribuito a influenzare la politica dei prezzi dei membri dell'associazione e a limitare fra di loro la concorrenza in materia di prezzi. Si tratta della decisione vincolante sui prezzi fissi, della decisione vincolante sulle pubblicazioni, delle deliberazioni fra i membri di FEG su prezzi e riduzioni e dell'invio, da parte di FEG ai propri membri, di raccomandazioni sui prezzi.

(113) In virtù della decisione vincolante sui prezzi fissi, che è rimasta in vigore dal 2 novembre 1984 al 23 novembre 1993, i membri di FEG non potevano scegliere autonomamente se, e in quale misura, riversare sui loro clienti gli aumenti di prezzi introdotti dai fornitori dopo la data d'ordinazione dei prodotti: in tali casi i margini di incremento dei prezzi e il momento della loro applicazione erano stabiliti da FEG, e l'inosservanza della decisione poteva portare all'espulsione dall'associazione e all'irrogazione di multe. Si tratta, in questo caso, di una decisione di un'associazione di imprese relativa ai prezzi da praticare: tali decisioni sono per definizione atte a limitare la concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato<sup>(133)</sup>. Le parti sostengono che la decisione era volta ad evitare che i grossisti dovessero sostenere integralmente gli oneri e i rischi derivanti da aumenti di prezzo introdotti dai fornitori ad avvenuta ordinazione dei prodotti, da parte degli installatori,

presso i grossisti stessi<sup>(134)</sup>; non è chiaro tuttavia perché, a tal fine, dovesse venire adottata una decisione che obbligava tutti gli aderenti a FEG a reagire più o meno nello stesso modo. Tale decisione privava ad ogni modo i singoli membri dell'associazione della possibilità di non riversare sui loro clienti un determinato aumento di prezzo allo scopo di ottenere un vantaggio sui concorrenti.

(114) Con la decisione vincolante sulle pubblicazioni, che è rimasta in vigore dal 2 agosto 1978 al 23 novembre 1993, la FEG vietava ai propri membri l'offerta, nelle pubblicità e simili, di prezzi di richiamo e/o di prezzi fortemente ribassati. L'inosservanza della decisione poteva portare all'espulsione dall'associazione. Si tratta anche in questo caso di una decisione di un'associazione d'impresa relativa ai prezzi da applicare: già per la sua stessa natura essa restringe la concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato<sup>(135)</sup>, poiché priva i membri di FEG della possibilità di sottrarre clienti alle imprese concorrenti grazie all'applicazione di prezzi più interessanti. In linea generale può essere osservato che tale decisione rientra nella politica di FEG volta a ridurre il rischio che i suoi membri si trovassero implicati in una battaglia che avrebbe potuto comprimere il livello dei prezzi e i margini dei grossisti. Come risulta dai considerando 77-78, tale decisione è stata di fatto applicata.

(115) Come esposto ai considerando 79-84, nelle riunioni periodiche di FEG, nei comitati per i prodotti e nelle assemblee regionali dell'associazione si svolgevano regolarmente consultazioni sui prezzi e le riduzioni da praticare. Discussioni di questo genere hanno avuto in ogni caso luogo fra il 6 dicembre 1989 e il 30 novembre 1993. Questi incontri formavano per così dire un «foro» in cui dibattere numerosi soggetti connessi a prezzi e riduzioni: punti di discussione erano, fra gli altri, la fissazione delle percentuali di sconto (cfr. il considerando 83), l'osservanza delle raccomandazioni di FEG sui prezzi (cfr. il considerando 87), le denunce contro altri membri dell'associazione che violassero gli accordi relativi ai prezzi e alle riduzioni (cfr. il considerando 82), nonché iniziative per l'introduzione di regole uniformi per l'applicazione di queste ultime (cfr. il considerando 81). I dibattiti in questione hanno in ogni caso persuaso i membri di FEG della necessità di evitare un'eccessiva concorrenza interna sui prezzi, dati gli effetti negativi che ciò avrebbe potuto avere sul livello dei prezzi e sui margini. Essi hanno pertanto contribuito ad influenzare i prezzi sul mercato olandese all'ingrosso del materiale per impianti eletrotecnicici, e hanno limitato la concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato<sup>(136)</sup>.

(116) Nel periodo compreso fra il 21 dicembre 1988 e il 24 aprile 1994 FEG ha inviato ai propri membri — almeno

per quanto riguarda i prodotti menzionati al considerando 85 — dei listini indicanti i prezzi netti e lordi. Le parti dichiarano che si trattava di semplici raccomandazioni. Come emerge dal considerando 87, durante le assemblee di FEG sono state esercitate pressioni sui membri dell'associazione affinché essi seguissero tali raccomandazioni, il che ne mette in discussione il carattere facoltativo. Inviando i listini in questione FEG ha cercato di fare in modo che i propri membri reagissero in maniera uniforme ad aumenti o riduzioni di prezzo introdotti dai fornitori: questo avrebbe ridotto il rischio che tali variazioni potessero essere sfruttate dai singoli grossisti per ottenere un vantaggio concorrenziale su altre imprese, evitando di riversare, o riversando solo in parte sui clienti, tali aumenti o riduzioni. Simili comportamenti avrebbero disturbato la calma auspicata da FEG sul mercato, e avrebbero potuto mettere in reciproca concorrenza sui prezzi gli stessi membri dell'associazione.

(117) La conseguenza dell'applicazione congiunta di tali strumenti è che fra i membri di FEG si è sviluppata una concorrenza sui prezzi assai limitata, e come esempio di questa situazione può essere menzionato il caso dei listini preparati dai maggiori grossisti dell'associazione. Tali listini sono estremamente simili; i prezzi lordi e le riduzioni indicati in quelli di TU, Bernard e Wolff coincidono in molti casi. Tali cataloghi, inoltre, vengono pubblicati nello stesso mese e le variazioni nei prezzi sono introdotte quasi allo stesso momento. Le parti sostengono che tali similarità non hanno alcuna importanza, dato che in alcuni casi gli sconti applicati non hanno corrisposto alle riduzioni standard indicate nei listini. Le stesse parti hanno tuttavia ammesso che non sempre ciò si è verificato. In pratica sono state concesse riduzioni più consistenti in caso, ad esempio, di acquisti di maggiore volume, o nel caso di una relazione duratura con un determinato cliente. Devono essere pertanto distinte due situazioni. Talvolta i prezzi lordi e le riduzioni standard sono stati applicati così come indicati nel listino: in questi casi le similarità fra i listini sono segno dell'assenza di concorrenza sui prezzi fra le imprese autrici dei listini stessi. Nei casi in cui le riduzioni standard non sono state rispettate, esse sono servite come riduzioni minime. Rispetto all'importo della riduzione minima non esiste in ogni caso alcuna concorrenza fra le imprese autrici dei cataloghi<sup>(137)</sup>.

(118) Dato che i grossisti più piccoli che non dispongono di mezzi sufficienti per preparare un proprio listino si basano su quelli di TU, Bernard e Wolff come guida per la propria politica in materia di prezzi, le osservazioni relative all'assenza di concorrenza non valgono solo per queste tre imprese, ma si rivelano di portata più generale.

- (119) L'assenza di concorrenza fra i membri FEG in materia di prezzi risulta anche dal livello stesso dei prezzi sul mercato all'ingrosso dei Paesi Bassi. Vi sono vari elementi che indicano che in tale Stato il livello dei prezzi del materiale per impianti elettrotecnicci è più elevato che negli altri Stati membri. Nella relazione di TU «Studio di mercato nel settore del materiale per impianti elettrotecnicci» («Marktverkenning electrotechnisch installatiematerial»), del 1994, viene constatato un aumento delle importazioni parallele nei Paesi Bassi, soprattutto dal Belgio e dalla Germania<sup>(138)</sup>. Commentando un proprio studio comparativo fra prezzi, inoltre, il comitato FEG per i prodotti di illuminazione osserva che «i prezzi olandesi non sono certo i più bassi in Europa»<sup>(139)</sup>. È infine indicativo l'opuscolo dell'impresa Hokamo Import BV, che stabilisce un legame fra il livello dei prezzi e il fatto che il mercato olandese è notoriamente un «mercato protetto»:

«Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi dei cavi elettrici nei Paesi Bassi, Hokamo Import BV sta svolgendo un ruolo da pioniere. Oltre a fornire i tradizionali cavi Ymvk e cavi assiali Ymvk, noi abbiamo infatti preso l'iniziativa di introdurre i cavi Byy e Nycwy, cavi di qualità tedeschi che sono più economici del 40%. E tutto questo su un mercato protetto [...] A livello europeo gli installatori olandesi possono pertanto essere più competitivi in termini di prezzi e di qualità» (traduzione dall'olandese)<sup>(140)</sup>.

- (120) L'insieme delle pratiche descritte ai considerando 113-116 consente alla FEG e ai suoi membri di concettare la loro politica in materia di prezzi e di stabilizzare e/o far aumentare il prezzo di mercato dei loro prodotti, in linea con gli obiettivi esposti al considerando 111. I prezzi del materiale per impianti elettrotecnicci sul mercato all'ingrosso olandese vengono pertanto a trovarsi a un livello artificiale. Conformemente alla prassi decisionale della Commissione e alla giurisprudenza della Corte di giustizia e del Tribunale di primo grado, gli accordi e/o le pratiche concordate relative a prezzi o riduzioni limitano il gioco della concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE<sup>(141)</sup>.
- (121) Tenuto conto del fatturato complessivo nel settore del materiale per impianti elettrotecnicci nei Paesi Bassi (0,68-0,91 miliardi di EUR nel periodo 1992-1994), e della quota di mercato di FEG e dei suoi membri (96%), tali restrizioni della concorrenza appaiono significative.

### 2.3. La relazione fra l'accordo collettivo di esclusiva e le intese orizzontali sui prezzi

- (122) Occorre segnalare infine la relazione diretta che esiste fra l'accordo collettivo di esclusiva e le intese sui prezzi all'interno di FEG. Come spiegato al considerando 111,

dette intese sono volte a determinare una stabilità artificiale nel livello dei prezzi, con «margini sani» per i grossisti. Tale obiettivo può essere raggiunto solo grazie a una certa disciplina in materia di prezzi, e per questo motivo FEG ha fatto pressione in vario modo sui propri membri per evitare una concorrenza troppo intensa. Pertanto, in linea di principio, una tale concorrenza in materia di prezzi poteva provenire solo dai grossisti non aderenti a FEG. Impedendo le forniture a questi potenziali «price cutters», il rischio di compressione di tale livello artificiale dei prezzi veniva ridotto. L'accordo collettivo di esclusiva serviva pertanto a rafforzare le intese sui prezzi.

## 3. Incidenza sul commercio fra Stati membri

- (123) Come spiegato al considerando 19, una parte consistente (30-52%) del materiale per impianti elettrotecnicci presente sul mercato olandese è importato da altri Stati membri, principalmente dal Belgio e dalla Germania. I membri di NAVEG rappresentano ad esempio sul mercato dei Paesi Bassi più di 400 fabbricanti, per la maggior parte stranieri. Ciò dimostra che questo settore, sicuramente dopo l'introduzione delle norme d'armonizzazione europee (cfr. il considerando 18), si presta per la sua stessa natura a un'apertura internazionale.

### 3.1. L'accordo collettivo di esclusiva

- (124) L'accordo collettivo di esclusiva limita l'accesso dei grossisti stranieri di materiale per impianti elettrotecnicci, come CEF, sul mercato all'ingrosso olandese, e riduce anche le possibilità di sbocco per i fabbricanti di altri Stati membri. Considerata la quota di mercato dell'insieme dei membri di FEG, tale accordo ostacola praticamente tali operatori nella vendita dei propri prodotti sul mercato dei Paesi Bassi attraverso canali di distribuzione non approvati da FEG<sup>(142)</sup>.

- (125) Si tratta pertanto di pratiche che incidono sugli scambi fra Stati membri. Dato il fatturato complessivo del settore del materiale per impianti elettrotecnicci (0,68-0,91 miliardi di EUR nel periodo 1992-1994), e la quota di mercato di FEG (96%), tale incidenza sugli scambi appare significativa.

### 3.2. Intese orizzontali sui prezzi

- (126) Anche le pratiche che influenzano i prezzi possono incidere sugli scambi fra Stati membri: come spiegato al

considerando 123, una parte rilevante del materiale per impianti elettrici presente sul mercato olandese è importata da altri Stati membri. Dato il fatturato complessivo del settore (0,68-0,91 miliardi di EUR nel periodo 1992-1994), e la quota di mercato di FEG (96%), tale incidenza sugli scambi appare significativa.

#### B. ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3, DEL TRATTATO

##### 1. L'accordo collettivo di esclusiva

- (127) L'accordo collettivo di esclusiva non è stato notificato alla Commissione, e in ogni caso esso non soddisfa i requisiti (cumulativi) disposti dall'articolo 81, paragrafo 3, del trattato. Non è di fatto possibile parlare di un miglioramento nella produzione o nella distribuzione del materiale per impianti elettrici: l'accordo in questione è volto a instaurare un sistema di protezione del mercato a favore dei grossisti partecipanti, limitando considerevolmente le possibilità di acquisto per le imprese esterne e riducendo od ostacolando la vendita dei prodotti attraverso canali di distribuzione che non siano FEG e i suoi membri.

##### 2. Intese orizzontali sui prezzi

- (128) Neanche le intese sui prezzi sono state notificate alla Commissione, e nulla indica che l'insieme delle pratiche concordate e delle decisioni descritte ai considerando 111-121 e seguenti contribuisca ad apportare miglioramenti negli ambiti menzionati all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato. È stato constatato del resto che tali pratiche mirano a ridurre notevolmente la concorrenza in materia di prezzi.

#### C. ARTICOLO 3 DEL REGOLAMENTO N. 17

- (129) L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 17 dispone che la Commissione, quando constata un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 81 del trattato, può obbligare mediante decisione le imprese interessate a porvi fine. Gli elementi a disposizione della Commissione dimostrano che le infrazioni riguardano un periodo che arriva, come minimo, fino al 1994, e non è da escludere che si siano protratte anche oltre tale data, con le stesse o altre modalità. Per quanto riguarda l'accordo collettivo di esclusiva, anche se i denuncianti constatano, dopo il 1994, una maggiore disponibilità dei fornitori ad effettuare forniture a imprese non aderenti a FEG, tale fatto non è in sé sufficiente per concludere che l'accordo sia

stato abolito nella sua integralità<sup>(143)</sup>. Totale certezza manca anche riguardo alla cessazione delle intese sui prezzi: la revoca delle due decisioni vincolanti di FEG costituisce forse un'indicazione in questo senso, ma non costituisce un elemento determinante per quanto riguarda gli altri strumenti di influenza sui prezzi.

#### D. ARTICOLO 15, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO N. 17

- (130) A norma dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 17 la Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese che intenzionalmente o per negligenza commettano un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 81 del trattato ammende che variano da un minimo di 1 000 EUR a un massimo di 1 000 000 di EUR, importo che può essere aumentato fino al 10% del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato all'infrazione. Per determinare l'ammontare dell'ammenda la Commissione terrà conto di tutti i fattori rilevanti, in particolare della gravità e della durata dell'infrazione.

##### 1. Intenzionalità o negligenza

- (131) Secondo la giurisprudenza costante della Corte di giustizia e del Tribunale di primo grado, per considerare intenzionale un'infrazione non è necessario che l'impresa fosse consapevole di violare l'articolo 81 o di infrangere il divieto ivi stabilito. È sufficiente che essa non potesse ignorare che il comportamento contestato aveva per oggetto o per effetto di limitare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune, e che esso incideva, potenzialmente o realmente, sugli scambi commerciali fra Stati membri<sup>(144)</sup>.

- (132) La Commissione ritiene che né FEG né TU potessero ignorare che il loro comportamento fosse di natura tale da restringere la concorrenza all'interno del mercato comune.

- (133) Dal punto di vista delle regole di concorrenza, misure quali gli accordi collettivi di esclusiva, volte a svantaggiare i concorrenti che non vi partecipano privandoli delle fonti di approvvigionamento, sono considerate sistematicamente delle pratiche scorrette.

- (134) Lo stesso vale per le intese verticali sui prezzi: dal punto di vista della normativa sulla concorrenza i contatti diretti fra concorrenti riguardo a questioni di fissazione di prezzi e riduzioni, e l'intervento di associazioni professionali nella politica dei prezzi condotta dai loro membri sono considerati anch'essi come pratiche scorrette.

(135) In sintesi, una valutazione obiettiva dei dati fattuali concreti a disposizione nel presente caso porta a concludere che l'infrazione sia stata commessa intenzionalmente o quanto meno per negligenza.

presente procedimento configura una grave violazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.

## 2. Gravità dell'infrazione

(136) Le violazioni che si configurano nel caso in oggetto presentano le caratteristiche esposte in appresso.

(143) FEG ha svolto un ruolo di primo piano nell'organizzazione e nel controllo dell'osservanza sia dell'accordo collettivo di esclusiva che delle intese sui prezzi. Per quanto riguarda il calcolo dell'ammenda, in base alla gravità dell'infrazione la Commissione ritiene appropriato infliggere a FEG un'ammenda dell'importo di 2,5 milioni di EUR.

(137) L'accordo collettivo di esclusiva, unito ad una politica di ammissione a FEG di natura restrittiva, era volto a ostacolare l'accesso dei grossisti esteri al mercato olandese del materiale per impianti elettrotecnicci. Inoltre esso tendeva a limitare nella scelta dei canali di distribuzione i fornitori del settore, sia nazionali che stranieri. Può essere infine fatta menzione del ruolo di sostegno che l'accordo collettivo di esclusiva svolgeva rispetto alle intese orizzontali sui prezzi.

(144) TU è il maggiore e più potente grossista aderente a FEG. Tenuto conto dell'influenza esercitata da tale impresa in seno all'associazione, e del ruolo da essa svolto a titolo individuale nelle infrazioni commesse, TU può essere considerata responsabile per la sua partecipazione alle misure intese a restringere la concorrenza. Per quanto riguarda il calcolo dell'ammenda, in base alla gravità dell'infrazione la Commissione ritiene appropriato infliggere a TU il versamento di un importo di 1,25 milioni di EUR.

(138) Le intese sui prezzi concluse nell'ambito di FEG miravano a introdurre una limitazione della concorrenza attraverso un coordinamento della politica di fissazione dei prezzi a livello orizzontale, allo scopo di instaurare o mantenere un livello di prezzi stabile con un margine di guadagno sufficientemente ampio per i grossisti.

## 3. Durata dell'infrazione

(139) Le infrazioni di cui sopra sono state commesse su un mercato dominato dai membri di FEG con una quota complessiva del 96%.

(145) Per quanto riguarda l'accordo collettivo di esclusiva, l'infrazione imputata a FEG e a TU è accertata a partire perlomeno dal 11 marzo 1986, ed è durata come minimo fino al 25 febbraio 1994.

(140) Le ripercussioni dell'accordo collettivo di esclusiva non sono valutabili con precisione. È certo tuttavia che tale violazione ha rallentato e ostacolato considerevolmente l'entrata di CEF sul mercato olandese. E benché esistano alcuni dati quanto al livello relativamente alto dei prezzi per i prodotti elettrotecnicci sul mercato olandese, va osservato che non è valutabile con precisione neanche l'incidenza delle intese orizzontali sui prezzi. In linea generale FEG e i suoi membri miravano non tanto a stabilire prezzi uniformi per tutti i prodotti in questione, quanto piuttosto a tenere sotto controllo ed entro certi limiti la concorrenza in materia di prezzi, allo scopo di non pregiudicarne la stabilità nonché il margine di guadagno dei grossisti.

(146) Quanto alla durata delle intese sui prezzi imputate a FEG e a TU, può essere stabilito quanto segue. Le due decisioni vincolanti di FEG sono state in vigore, rispettivamente, nei periodi 1978-1993 e 1984-1993. Le consultazioni e deliberazioni in merito a prezzi e riduzioni hanno avuto inizio almeno il 6 dicembre 1989 e sono proseguiti almeno fino al 30 novembre 1993. L'invio di raccomandazioni sui prezzi da FEG ai propri membri è cominciato con certezza il 21 dicembre 1988 ed è durato almeno fino al 24 aprile 1994.

(141) La portata geografica del mercato rilevante era limitata ai Paesi Bassi o a determinate regioni di tale Stato.

(147) Le infrazioni sono pertanto durate rispettivamente 8, 15, 9, 4 e 6 anni. Ai fini della politica della Commissione in materia di ammende, esse sono considerate infrazioni a medio-lungo termine.

(142) In base a quanto sussospeso la Commissione conclude che gli accordi e/o le pratiche concordate interessate dal

(148) L'importo dell'ammenda stabilito per la gravità dell'infrazione va pertanto aumentato di 2 milioni di EUR per FEG e di 1 milioni di EUR per TU.

(149) Gli importi di base ammontano quindi a 4,5 milioni di EUR per FEG e a 2,25 milioni di EUR per TU.

#### 4. Fattori aggravanti e attenuanti

- (150) Nel determinare l'ammenda la Commissione deve tener conto delle circostanze aggravanti e attenuanti. Dall'indagine svolta non emergono fattori di tale natura.

#### 5. Irregolarità procedurali

- (151) Nelle risposte scritte fornite in merito agli addebiti loro mossi e nelle dichiarazioni orali formulate durante le audizioni relative al presente caso le parti hanno denunciato alla Commissione una serie di irregolarità procedurali. Essi riguardano in particolare la durata del procedimento e la presenza già indicata al considerando 32, fra gli elementi a disposizione della Commissione, di registrazioni e trascrizioni di conversazioni telefoniche fra CEF e alcune imprese.
- (152) Per quanto riguarda la durata del procedimento va osservato quanto segue. Per la giurisprudenza costante della Corte di giustizia e del Tribunale di primo grado, nell'adottare una decisione al termine di un procedimento amministrativo nel campo della politica di concorrenza, la Commissione è tenuta a rispettare un termine ragionevole<sup>(145)</sup>. La Commissione riconosce che la durata del procedimento nel presente caso, avviato nel 1991, è notevole, e questo per ragioni di natura diversa, imputabili parzialmente alla Commissione ma anche alle parti stesse. La Commissione riconosce la propria responsabilità per i ritardi che possono esserne imputati.
- (153) Per tale motivo la Commissione riduce l'importo dell'ammenda a 4,4 milioni di EUR per FEG e 2,15 milioni di EUR per TU,

sare autonomamente i propri prezzi di vendita. A tal fine essa ha adottato la decisione vincolante sui prezzi fissi e la decisione vincolante sulle pubblicazioni, ha diffuso fra i suoi membri raccomandazioni sui prezzi lordi e netti, e ha fornito loro un foro per negoziare su prezzi e riduzioni.

#### Articolo 3

TU ha violato l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato partecipando attivamente alle infrazioni di cui agli articoli 1 e 2.

#### Articolo 4

1. Nella misura in cui non vi abbia già provveduto, FEG è tenuta a porre immediatamente fine alle infrazioni di cui agli articoli 1 e 2.

2. Nella misura in cui non vi abbia già provveduto, TU è tenuta a porre immediatamente fine alle infrazioni di cui all'articolo 3.

#### Articolo 5

1. Per le infrazioni di cui agli articoli 1 e 2 a FEG è inflitta un'ammenda di 4,4 milioni di EUR.

2. Per le infrazioni di cui all'articolo 3 a TU è inflitta un'ammenda di 2,15 milioni di EUR.

#### Articolo 6

L'importo delle ammende di cui all'articolo 5 è corrisposto in euro, entro tre mesi dalla data di notifica della presente decisione, mediante versamento sul seguente conto:

310-0933000-43  
 Bank Brussel Lambert  
 Europees Agentschap  
 Rondpunt Schuman 5  
 B-1040 Bruxelles

intestato alla Commissione delle Comunità europee.

Trascorso il termine indicato saranno automaticamente applicati degli interessi al tasso applicato dalla Banca centrale europea alle sue operazioni pronti contro termine in euro il primo

#### Articolo 1

FEG ha violato l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato stipulando, sulla base di un accordo con NAVEG e di pratiche concordate con fornitori non rappresentati da NAVEG, un accordo collettivo di esclusiva volto a ostacolare le forniture a imprese non aderenti a FEG.

#### Articolo 2

FEG ha violato l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato limitando, direttamente e indirettamente, la libertà dei suoi membri di fis-

giorno lavorativo del mese di adozione della presente decisione, maggiorato di 3,5 punti percentuali, ossia al tasso del 6%.

## Articolo 7

Destinatarie della presente decisione sono:

1) Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied (FEG)  
Reitselein 1  
NL-5037 AA Tilburg

2) la Technische Unie BV  
Bovenkerkerweg 10-12  
NL-1185 XE Amstelveen

La presente decisione costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 256 del trattato CE.

Fatto a Bruxelles, il 26 ottobre 1999.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*

## NOTE

- (<sup>1</sup>) GU 13 del 21.2.1962, pag. 204/62.
- (<sup>2</sup>) GU L 148 del 15.6.1999, pag. 5.
- (<sup>3</sup>) GU 127 del 20.8.1963, pag. 2268/63, sostituito dal 1º febbraio 1999 dal regolamento (CE) n. 2842/98 della Commissione (GU L 354 del 30.12.1998, pag. 18).
- (<sup>4</sup>) Articolo 2, comma 1, e articolo 2, comma 3, lettere f) e g), dello statuto di FEG (fascicolo, pag. 2639-2640).
- (<sup>5</sup>) Articolo 3 dello statuto di FEG in combinato disposto con l'articolo 2, comma 2, lettere e) e f), del regolamento interno. Nell'assemblea generale di FEG del 25 maggio 1989 è stato deciso di portare il fatturato richiesto da 3,2 milioni di NLG (1,44 milioni di EUR) a 5 milioni di NLG (2,26 milioni di EUR) (fasc. pag. 532).
- (<sup>6</sup>) Il 23 giugno 1994 l'assemblea generale di FEG ha deciso, evidentemente come conseguenza della richiesta di informazioni inviata dalla Commissione a Instalnet BV il 10 giugno 1994 (caso IV/35.011), che sarebbe stato calcolato anche il fatturato realizzato nel resto della Comunità. Cfr. la relazione dell'assemblea generale del 23 giugno 1994 (fasc. pag. I-1678), e la lettera di FEG a CEF del 23 giugno 1994 (fasc. pag. 1955).
- (<sup>7</sup>) Dati FEG 1994 (fasc. pag. 2622).
- (<sup>8</sup>) Relazione annuale FEG 1993 (fasc. pag. 2588-2608).
- (<sup>9</sup>) Nota di FEG del 3 maggio 1991 (fasc. pag. I-5361-2608).
- (<sup>10</sup>) Cfr. la risposta scritta fornita da TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 10 (fasc. pag. F-23-203).
- (<sup>11</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 10-11 (fasc. pagg. F-22-202/203). FEG distingue fra i seguenti gruppi di prodotti: illuminazione, cavi, materiale di installazione e interruttori, elementi per la distribuzione, interruttori industriali, sistemi di canalizzazione e di fissaggio, altro materiale d'installazione nonché una categoria mista.
- (<sup>12</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 11 (fasc. pag. F-22.203), in cui è indicato che i grossisti competono in primo luogo con altri grossisti. Come altri concorrenti sono menzionati le imprese di installazione dotate di attività commerciali, i negozi «fai da te», le imprese di costruzione e i fabbricanti/fornitori diretti.
- (<sup>13</sup>) Cfr. articolo pubblicato sul giornale «Installatie Journaal» dell'ottobre 1994 (fasc. pag. I-4634), nonché un'intervista con il segretario di FEG del 7 febbraio 1989 (fasc. pag. I-2144).
- (<sup>14</sup>) Cfr. la decisione 97/277/CEE della Commissione, Kesko/Tuko (GU L 110 del 26.4.1997, pag. 53).
- (<sup>15</sup>) Cfr. le direttive del luglio 1997 relative all'applicazione della direttiva 73/23/CEE del Consiglio.
- (<sup>16</sup>) Risposta di FEG del 21 ottobre 1991 alla richiesta di informazioni inoltrata dalla Commissione il 16 settembre 1990 (fasc. pag. 808).
- (<sup>17</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 11 (fasc. pag. F-32-204).
- (<sup>18</sup>) Possono diventare membri di NAVEG solo persone fisiche o giuridiche dei Paesi Bassi (articolo 3 e articolo 5, comma 1, dello statuto di NAVEG). Tale associazione ha costituito diversi gruppi di prodotti come quello relativo ai cavi e fili, all'illuminazione, agli interruttori e ad altro materiale di installazione. Attualmente risulta operativo solo il gruppo di prodotti relativo all'illuminazione (fasc. pag. 28).
- (<sup>19</sup>) Risposta di NAVEG del 28 agosto 1991 a una richiesta di informazioni da parte della Commissione (fasc. pag. 517).
- (<sup>20</sup>) Statistica NAVEG relativa al fatturato (fasc. pag. I-2767). Tale calcolo del fatturato è basato sui dati di soli 15 dei 30 membri dell'associazione, poiché gli altri, secondo la lettera d'accompagnamento, non hanno fornito alcuna cifra. Il fatturato effettivo di NAVEG è quindi con ogni probabilità notevolmente superiore all'importo comunicato.
- (<sup>21</sup>) Risposto di FEG del 13 agosto 1991 alle richieste di informazioni della Commissione del 27 giugno e del 25 luglio 1991 (fasc. pag. 376).
- (<sup>22</sup>) Cfr. la risposta di NAVEG del 28 agosto 1991 alle richieste di informazioni della Commissione del 27 giugno e 25 luglio 1991 (fasc. pag. 519), nonché la relazione del colloquio fra il consiglio d'amministrazione di FEG e NAVEG del 28 febbraio 1989, da cui risulta che NAVEG ammette solo membri che distribuiscono i prodotti attraverso i grossisti (fasc. pag. 1411).
- (<sup>23</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 17 (fasc. pag. F-22-209). La quota di mercato di NAVEG determinata in base al fatturato di 185,5 milioni di NLG è inferiore, e corrisponde all'incirca al 5%. Dalla nota 25 appare tuttavia che tale cifra poggia su dati incompleti. La valutazione di FEG, secondo la quale la quota di mercato dei membri di NAVEG corrisponde al 10%, non risulta pertanto irrealistica.
- (<sup>24</sup>) Cfr. la risposta di FEG del 13 agosto 1991 alle richieste di informazione della Commissione del 27 giugno e 25 luglio 1991 (fasc. pag. 377), il «piano strategico» di FEG del febbraio 1993 (fasc. pag. I-1965-2000), la relazione di Bernard «quadro strategico», non datata (fasc. pagg. I-5278-5282), e la relazione di base «materiale per impianti elettrici» del 4 giugno 1991 (fasc. pagg. I-3480 e I-3522). Secondo un articolo apparso in «Elan» nel novembre 1991, FEG rappresenta circa 60 dei 70 grossisti di materiale elettrico nei Paesi Bassi (fasc. pag. 981-982).

- (<sup>25</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 10 (fasc. pag. F-22.202).
- (<sup>26</sup>) Cfr. la lettera del consulente di CEF del 16 febbraio 1996 (fasc. pag. 2263).
- (<sup>27</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 10 (fas. pag. F-22.202).
- (<sup>28</sup>) Risposte di diversi fabbricanti di materiale per impianti elettrici alle richieste di informazioni della Commissione del 15 ottobre 1991 (fasc. pag. 890 e segg.) e del 27 aprile 1993 (fasc. pag. 1614 e segg.).
- (<sup>29</sup>) Risposta di Draka Kabel del 15 giugno 1993 alla richiesta di informazioni inoltrata dalla Commissione il 27 aprile 1993 (fasc. pag. 1614.107).
- (<sup>30</sup>) Lettere di Van Geel a CEF del 1<sup>o</sup> maggio 1990 (fasc. pag. 53) e del 28 marzo 1991 (fasc. pag. 205), e risposte di Van Geel del 1<sup>o</sup> novembre 1991 (fasc. pag. 915) e del 23 luglio 1993 (fasc. pag. 1614.301) alle richieste di informazioni della Commissione del 15 ottobre 1991 e del 27 aprile 1993.
- (<sup>31</sup>) Lettera di Merlin Gerin a TU dell'8 settembre 1988 e lettere di TU a Merlin Gerin del 21 settembre 1988 (fasc. pag. I-5162) e del 10 dicembre 1990 (fasc. pag. I-5164-I-5165), e lettera di Merlin Gerin a CEF del 2 maggio 1990 (fasc. pag. 60-61).
- (<sup>32</sup>) Piano riservato di marketing di Peha relativo al materiale di installazione, marzo 1992 (fasc. pag. I-6094).
- (<sup>33</sup>) Fasc. pag. 2669.
- (<sup>34</sup>) Cfr. la relazione della Rabobank Cijfers en Trends («Dati e tendenze»), del 1<sup>o</sup> luglio 1992 (allegato alla risposta di Draka Polva del 15 giugno 1993 alla richiesta di informazioni della Commissione del 27 aprile 1993, fasc. pag. 1614.98).
- (<sup>35</sup>) Relazione di Draka Polva del 9 luglio 1993 (fasc. pag. I-6342), e relazione della Rabobank (cfr. nota 34).
- (<sup>36</sup>) Fasc. pag. 741.
- (<sup>37</sup>) Gli accertamenti sono stati effettuati presso FEG e i suoi membri TU e Bernard, presso NAVEG e i suoi membri Hofte e Hemmink e presso il fabbricante Draka Polva (fasc. pag. I-6481).
- (<sup>38</sup>) Nota di FEG 10219/A per la riunione del consiglio d'amministrazione del 25 giugno 1991 (fasc. pag. I-229).
- (<sup>39</sup>) Lettere di FEG del 15 agosto 1990 (fasc. pag. 39) e del 24 settembre 1990 (fasc. pag. I-227).
- (<sup>40</sup>) Cfr. fasc. pag. F-29-313.
- (<sup>41</sup>) Lettera di CEF del 5 aprile 1995 (fasc. pag. 2146).
- (<sup>42</sup>) Memorandum del ministero degli Affari economici del 23 febbraio 1959 relativo all'«indagine sull'ex accordo AGC nel settore elettrotecnico» (fasc. pag. F-27/259).
- (<sup>43</sup>) Cfr. nota 42.
- (<sup>44</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 29 (fasc. pag. F-22.220), e la risposta scritta di TU, pag. 28 (fasc. pag. F-23.221).
- (<sup>45</sup>) Cfr. la risposta di FEG del 13 agosto 1991 alle richieste di informazioni del 27 giugno e del 25 luglio 1991 (fasc. pag. 378). Cfr. inoltre il «piano strategico» di FEG del 1993 (fasc. pag. I-1965).
- (<sup>46</sup>) Cfr. nota 42 (fasc. pag. F-27/259).
- (<sup>47</sup>) Fasc. pag. I-2647.
- (<sup>48</sup>) Fasc. pag., rispettivamente, 1377 e 1412.
- (<sup>49</sup>) Fasc. pag. 2660.
- (<sup>50</sup>) Fasc. pag. I-5727.
- (<sup>51</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 23 (fasc. pag. F-23/216)
- (<sup>52</sup>) Fasc. pag. I-2652.
- (<sup>53</sup>) Cfr. ad esempio il resoconto delle riunioni fra FEG e NAVEG del 28 febbraio 1989 (fasc. pag. 1379a), il resoconto del colloquio fra FEG e NAVEG del 25 ottobre 1991 (fasc. pag. 1379b), una lettera di FEG a NAVEG del 18 novembre 1991 (fasc. pag. 2671) e la lettera di NAVEG ai propri membri del 19 giugno 1992 (fasc. pag. 5790). Per quanto riguarda l'adesione a FEG di CEF cfr. ad esempio una lettera di FEG a NAVEG del 5 ottobre 1989 (fasc. pag. 919), e i verbali della riunione interna di TU del 18 ottobre 1989 (fasc. pag. I-3942).
- (<sup>54</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 21 (fasc. pag. F-23/214).
- (<sup>55</sup>) Fasc. pag. I-2696.
- (<sup>56</sup>) Fasc. pagg. 1379a e 1412.
- (<sup>57</sup>) Lettera di Hateha a CEF del 24 maggio 1989 (fasc. pag. 63).
- (<sup>58</sup>) Lettere di Hateha del 24 maggio 1989 (fasc. pag. 63) e del 12 marzo 1981 (fasc. pag. I-87).
- (<sup>59</sup>) Relazione della riunione interna di Hemmink del 25 febbraio 1994 (fasc. pag. I-6250).
- (<sup>60</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 20 (fasc. pag. F-22.212).
- (<sup>61</sup>) Fasc. pag. . I-5727.
- (<sup>62</sup>) Fasc. pag. I-4936.
- (<sup>63</sup>) Fasc. pag. I-5172.
- (<sup>64</sup>) Fasc. pag. I-4933.
- (<sup>65</sup>) Fasc. pag. I-4940.
- (<sup>66</sup>) Cfr. la tabella riportata al considerando 6, da cui appare che molti membri di FEG realizzano una parte del fatturato con la vendita di articoli elettronici di consumo.
- (<sup>67</sup>) Lettera del 29 agosto 1989 (fasc. pag. I-946).
- (<sup>68</sup>) Fasc. pag. 1614.17.
- (<sup>69</sup>) Cfr. la risposta scritta Bernard alla comunicazione degli addebiti, pag. 25 (fasc. pag. F-23/116).
- (<sup>70</sup>) Fasc. pag. I-5134.
- (<sup>71</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 19 (fasc. pag. F-23/212).
- (<sup>72</sup>) Resoconto di una riunione di TU del 13 marzo 1991 (fasc. pag. 4952).
- (<sup>73</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 26 (fasc. pag. F-23/219).
- (<sup>74</sup>) Fasc. pag. I-5357.
- (<sup>75</sup>) Fasc. pag. I-5358.
- (<sup>76</sup>) Fasc. pag. I-5359.
- (<sup>77</sup>) Fasc. pagg. I-5357-5360.
- (<sup>78</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 25 (fasc. pag. F-23/218).
- (<sup>79</sup>) Ciòè Alcoo BV, Bernard BV, Boldeerheij BV, Brinkmann & Germraad BV, Conelgro BV, Cammaert BV, Van Egmond BV, Ehrbecker, Elauma BV, Eltema BV, Electro Matal BV, Elro BV, Den Hollander BV, Kasdorp, Oscar Keip BV, De Koning, Plimex, Rolff BV, Schiefelbusch, Schotman Elektro, Schuurman BV, Smelt BV, TU, Vibo, Waagmeester BV e Wolff (fasc. pag. I-287-289).
- (<sup>80</sup>) Cfr. l'allegato 4 della lettera del 15 marzo 1996 del consulente di FEG (fasc. pag. 2626).
- (<sup>81</sup>) Cfr. le risposte di Kasdorp del 26 agosto 1991 (fasc. pag. 504), di Bernard del 27 agosto 1991 (fasc. pag. 511) e di TU del 28 agosto 1991 (fasc. pag. 525) alla richiesta di informazioni da parte della Commissione del 25 luglio 1991.
- (<sup>82</sup>) Fasc. pag. 1614.316.
- (<sup>83</sup>) Fasc. pag. I-1805.
- (<sup>84</sup>) Fasc. pag. I-229.

- (<sup>85</sup>) Cfr. l'allegato 4 della lettera del 15 marzo 1996 del consulente di FEG (fasc. pag. 2625).
- (<sup>86</sup>) Cfr. l'allegato 4 della lettera del 15 marzo 1996 del consulente di FEG (fasc. pag. 2625).
- (<sup>87</sup>) Cfr. ad esempio i resoconti delle riunioni FEG-NAVEG del 28 febbraio 1989 (fasc. pag. 1379a), il resoconto del 24 aprile 1989 (fasc. pag. I-2647) e quello del 28 aprile 1986 (fasc. pag. I-2660).
- (<sup>88</sup>) Cfr. i resoconti delle riunioni di TU del 13 dicembre 1989 (fasc. pag. I-4940) e del 13 marzo 1991 relativamente ad ABB (fasc. pag. I-4952), il resoconto di TU del 2 luglio 1991 riguardante Holec (fasc. pag. I-5134), e la lettera di TU del 16 luglio 1990 indirizzata a Draka Polva (Fasc. Pag. I-5172).
- (<sup>89</sup>) Cfr. la lettera di FEG a Smoka del 4 dicembre 1991 (fasc. pag. I-2063).
- (<sup>90</sup>) Fasc. pag. 2668.
- (<sup>91</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 33 (fasc. pag. F-22-224).
- (<sup>92</sup>) Cfr. la risposta di FEG del 15 marzo 1996 alla richiesta di informazioni inoltrata dalla Commissione il 16 febbraio 1996 (fasc. pag. 2487).
- (<sup>93</sup>) Fasc. pag. 2667.
- (<sup>94</sup>) Cfr. ad esempio il caso del catalogo «scandaloso» di Schotman. Cegro (costituita dai membri FEG Brinkman & Germraad, Elgro, Keip, Rolff, Schiefelbusch e Wolff) ha segnalato a FEG con lettera del 16 dicembre 1991 l'esistenza di un catalogo non regolamentare e ha chiesto a FEG di contattare a tale proposito il grossista interessato (fasc. pag. I-2038), cosa che FEG ha fatto con lettera del 3 gennaio 1992 (fasc. pag. I-2037). Cegro si è in seguito informata con lettera del 3 febbraio 1992 sulle reazioni sollevate da tale lettera di FEG (fasc. pag. I-2041), e ha inoltre risposto a FEG — che desiderava sapere come reagire a prezzi fortemente ribassati o a prezzi di richiamo — con la seguente osservazione: «Desiderate sapere cosa deve essere discusso in concreto in un consiglio d'amministrazione. Se vi riferite alla decisione vincolante adottata alcuni anni fa riguardo alla distribuzione di listini "scandalosi" la risposta mi pare semplice: devono essere discusse le misure da adottare per evitare che compaiano di nuovo tali pubblicazioni. Bisognerebbe rinfrescare la memoria dell'impresa in questione». Il 10 febbraio 1992 FEG ha inviato una lettera di richiamo a Schotman (fasc. pag. 2040).
- (<sup>95</sup>) Fasc. pag. I-800-808.
- (<sup>96</sup>) Fasc. pag. I-437.
- (<sup>97</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 33 (fasc. pag. F-23-226).
- (<sup>98</sup>) Fasc. pag. I-3304.
- (<sup>99</sup>) Fasc. pag. 563. FEG obietta tuttavia che tali regole non sono mai state poste in esere; cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 35 (fasc. pag. F-22-226).
- (<sup>100</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 34 (fasc. pag. 23-227).
- (<sup>101</sup>) Fasc. pag. I-1954.
- (<sup>102</sup>) Fasc. pag. I-5427.
- (<sup>103</sup>) Fasc. pag. 632.
- (<sup>104</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 34 (fasc. pag. F-23-227).
- (<sup>105</sup>) Cfr. le lettere di FEG del 18 giugno 1990 (fasc. pag. I-729), del 12 dicembre 1990 (fasc. pag. I-541), e del 29 aprile 1994 (fasc. pag. I-1881).
- (<sup>106</sup>) Fasc. pag. I-2089. In una lettera del 28 febbraio 1990 FEG ha raccomandato ai propri membri di modificare i prezzi netti dei tubi di plastica in seguito a una riduzione introdotta dai fornitori. Se gli aderenti a FEG avevano stabilito condizioni nette, era raccomandato loro di ridurle del 3% (fasc. pag. I-2113). FEG ha inoltre verificato in seguito se le raccomandazioni formulate venivano seguite. A tale riguardo si rinvia al resoconto dell'assemblea regionale di FEG del 22 marzo 1990, in cui il presidente si è informato in merito all'osservanza delle raccomandazioni del 21 febbraio. Durante l'assemblea è stato constatato che i membri di FEG si attenevano ai prezzi lordi indicati, ma non sempre ai prezzi netti (fasc. pag. I-689).
- (<sup>107</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 26 (fasc. pag. F-23-222).
- (<sup>108</sup>) Cfr. le lettere di FEG ai propri membri del 18 giugno 1990 (fasc. pag. I-729), del 12 dicembre 1990 (fasc. pag. I-541) e del 29 aprile 1994 (fasc. pag. I-1881).
- (<sup>109</sup>) Fasc. pag. I-1813.
- (<sup>110</sup>) Cfr. lettera del 20 luglio 1993 del consulente di CEF (fasc. pag. 1712).
- (<sup>111</sup>) Cfr. i listini prezzi di TU, Bernard e Wolff del luglio 1990 (fasc. pag. 881 e 1712).
- (<sup>112</sup>) Cfr. il verbale dell'audizione, pag. 153 (fasc. pag. F 29-432).
- (<sup>113</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 35 (fasc. pag. F-23-228).
- (<sup>114</sup>) Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 31 (fasc. pag. F-23-224).
- (<sup>115</sup>) Cfr. nota 114.
- (<sup>116</sup>) Fasc. pag. I-4987.
- (<sup>117</sup>) Cfr. la risposta scritta di FEG alla comunicazione degli addebiti, pag. 34 (fasc. pag. F22-225).
- (<sup>118</sup>) Cfr. lo statuto di NAVEG vigente al 10.7.1990 (fasc. pag. 28).
- (<sup>119</sup>) Sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 27 gennaio 1987, causa 45/85, Verband des Sachversicherer contro Commissione, Racc. 1987, pag. 405, punti 29-33 della motivazione.
- (<sup>120</sup>) Cfr. la prima relazione della Commissione sulla politica di concorrenza, 1971, pag. 38-39, paragrafo 19; la terza relazione della Commissione sulla politica di concorrenza, 1973, pag. 50-51, paragrafo 53; la decisione 72/390/CEE della Commissione, Centrale verwarming (GU L 264 del 23.11.1972, pag. 327); la decisione 78/59/CEE della Commissione, Centraal Bureau voor de Rijwielenhandel (GU L 20 del 25.1.1978, pag. 18), paragrafo 21; decisione 82/123/CEE della Commissione, VBBB/VBVB (GU L 54 del 25.2.1982, pag. 36), paragrafo 39-40.
- (<sup>121</sup>) Cfr. considerando 62.
- (<sup>122</sup>) Cfr. considerando 26.
- (<sup>123</sup>) Cfr. la risposta di FEG del 13 agosto 1991 alle richieste di informazioni inoltrate dalla Commissione il 27 giugno e il 25 luglio 1991 (fasc. pag. 379).
- (<sup>124</sup>) Cfr. il conto profitti e perdite 1990/91 e 1986/87 dei membri di FEG Vilters e Slabbers (fasc. pagg. 1003-1005).
- (<sup>125</sup>) Resoconto della riunione del consiglio d'amministrazione di FEG del 29 giugno 1993 (fasc. pag. I-1628).
- (<sup>126</sup>) Indicativa a tale riguardo è la discussione in merito all'ammissione di Van de Meerakker, che sembrava soddisfare tutti i criteri richiesti, e che tuttavia è stata rifiutata. Cfr. i resoconti delle riunioni dei consigli d'amministrazione di FEG del 27 settembre 1994 e del 15 novembre 1994 (fasc. pag. I-1412 e I-1405).

<sup>(127)</sup> Cfr. ad esempio il resoconto della riunione del consiglio d'amministrazione di FEG del 25 giugno 1990 riguardo a Frigé. Rivolatore è anche il verbale della riunione del consiglio d'amministrazione del 29 giugno 1993 (fasc. pagg. 1003-1005): alla richiesta di spiegare quale problema si sarebbe posto se tutte le domande di adesione a FEG fossero state accettate, il presidente risponde «che alcuni membri non l'avrebbero apprezzato».

<sup>(128)</sup> Cfr. considerando 4.

<sup>(129)</sup> Cfr. considerando 8.

<sup>(130)</sup> Cfr. considerando 80.

<sup>(131)</sup> Cfr. considerando 76.

<sup>(132)</sup> Cfr. considerando 62.

<sup>(133)</sup> Cfr. la sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1989, causa 246/86, Belasco contro Commissione, Racc. 1989, pag. 2181, punto 15 della motivazione.

<sup>(134)</sup> Cfr. la risposta scritta di TU alla comunicazione degli addebiti, pag. 29 (fasc. pag. F-23/222).

<sup>(135)</sup> Cfr. la decisione 82/367/CEE della Commissione, Hasselblad, (GU L 161 del 12.6.1982, pag. 18), considerando 39 e 65-66.

<sup>(136)</sup> Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 16 dicembre 1975 nella cause riunite da 40 a 48, 50, da 54 a 56, 111, da 113 a 114/73, Suiker Unie contro Commissione, Racc. 1975, pag. 1663, punti 172-174 della motivazione, e la decisione 86/398/CEE della Commissione, Polipropilene (GU L 230 del 18.8.1986, pag. 1), considerando 87.

<sup>(137)</sup> Decisione 86/398/CEE, Polipropilene, cfr. nota 136, considerando 90 della decisione.

<sup>(138)</sup> Fasc. pag. I-4649. Cfr. inoltre l'articolo «Internationalisering raakt vooral producent en grossier» («L'internazionalizzazione tocca soprattutto produttori e grossisti») pubblicato sulla rivista «Installatie Journaal» dell'ottobre 1994, in cui si legge che gli installatori olandesi delle regioni frontaliere acquistano i prodotti da grossisti tedeschi a prezzi inferiori (fasc. pag. 4534).

<sup>(139)</sup> Cfr. la relazione delle attività del comitato FEG per i prodotti di illuminazione, 30 maggio 1988 (fasc. pag. 2046).

<sup>(140)</sup> Allegato della lettera di CEF alla Commissione del 7 ottobre 1995 (fasc. pag. 2173).

<sup>(141)</sup> Cfr. ad esempio le sentenze della Corte di giustizia del 14 luglio 1972 nella causa 48/69, ICI contro Commissione (Racc. 1972, pag. 619, punti 115-116 della motivazione); del 30 gennaio 1985, nella causa 123/83, BNIC contro Clair (Racc. 1985, pag. 391 punto 29 della motivazione); del 3 luglio 1985 nella causa 243/83, Binon contro Agence et messageries de la presse (Rac. 1985, pag. 2015, punto 44 della motivazione), e la sentenza del Tribunale di primo grado del 22 ottobre 1997 nelle cause riunite T-213/95 e T-18/96, SCK e FNK contro Commissione (Racc. 1997, pag. II-1739, punti 158-64 della motivazione).

<sup>(142)</sup> Cfr. la prima relazione della Commissione sulla politica di concorrenza, aprile 1971, pag. 39, paragrafo 20, e la decisione 78/59/CEE della Commissione, Central Bureau voor de Rijwielenhandel (GU L 20 del 25.1.1978, pag. 18), paragrafo 30.

<sup>(143)</sup> Cfr. considerando 38.

<sup>(144)</sup> Cfr. sentenze della Corte di giustizia: del 1º febbraio 1978 nella causa 19/77, (Miller contro Commissione, Racc. 1978, pag. 131, 152, punto 18 della motivazione), e dell'8 febbraio 1990 nella causa C-179/87, Tipp-Ex contro Commissione (Racc. 1990, I-261), e le sentenze del Tribunale di primo grado del 21 febbraio 1995 nella causa T-29/92, (SPO contro Commissione, Racc. 1995, II-289, pag. 402, punti 356-358 della motivazione) e del 2 luglio 1992 nella causa T-61/89 (Dansk Pelsdyarvlerforening contro Commissione, Racc. 1992, II-1931, pag. 1991-1992, punto 157 della motivazione).

<sup>(145)</sup> Cfr. la sentenza del Tribunale di primo grado del 22 luglio 1997 nelle cause riunite T-213/95 e T-18/96, SCK, FNK, Racc. 1997, II-1739, punto 56 della motivazione, e la sentenza della Corte di giustizia del 17 dicembre 1998 nella causa C-185/95 P, Baustahlgewerbe Racc. 1998, I-8485.

## ALLEGATO

La tabella indica i principali fornitori sul mercato all'ingrosso per i diversi (sotto)gruppi di prodotti nel settore del materiale per impianti elettrotecnicci<sup>(1)</sup>:

Fili e cavi	Donné Draad (Draka Holding), Draka Kabel, CDC (gruppo Alcatel), Etim (gruppo Alcatel), NKF Kabel, Twentsche Kabelfabriek/Eldra (controllata)
Tubi in PVC	Dijka, Draka Polva e Wavin
Materiale per installazione:	
— sistemi di fissaggio dei cavi	Van Geel Systems, Stago e Tehalit, Kempenland (controllata Van Geel)
— materiale di installazione dei cavi	Geisel, Haf, Pflitsch e Wiska
— cassette	Attema e Haf
— interruttori	Busch Jaeger, Gira, Jung, Niko e Peha
Distribuzione (installazione delle scatole)	Attema, Haf, Hager, Holec e Odink & Koenderink (O&K)
Materiale tecnico:	
— interruttori di protezione dei circuiti	ABB, Klöckner Moeller e Telemécanique
— interruttori automatici	ABB, Merlin Gerin e Vynckier
— interruttori PLC	AEG/Modicon, Allen Bradley, Mitsubishi, Omron e Siemens
— connettori di tipo industriale	Balz e Mennekes
— contattori elettromagnetici	ABB, Klöckner Moeller e Telemecanique
— scatole di distribuzione di plastica	Holec, O&K e Weber
Illuminazione:	
— elementi di fissaggio	Etap, Industria, Luminance, Osram e Philips
— sorgenti luminose	Osram, Philips, Pope e Sylvania
— illuminazione di sicurezza	Blessing, Famostar, Kagenaar e Van Lien.
Altro materiale	
— ventilatori	Itho

<sup>(1)</sup> I dati si basano sulla relazione riservata di TU del 17 agosto 1994, «Marktverkenning elektrotechnisch Installationsmaterial» («Studio di mercato nel settore del materiale per impianti elettrotecnicci», fasc. pag. I-4655-4656), e sulle risposte di diversi fabbricanti/fornitori alle richieste di informazioni del 15 ottobre e del 27 aprile 1993.

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 dicembre 1999

**che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 nei Paesi Bassi**

[notificata con il numero C(1999) 4918]

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

(2000/118/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, recante disposizioni generali sui Fondi strutturali<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4, primo comma,

previa consultazione del comitato per lo sviluppo e la riconversione delle regioni, del comitato per le strutture agricole e dello sviluppo rurale e del comitato del settore della pesca e dell'acquacoltura,

considerando quanto segue:

- (1) secondo l'articolo 1, primo comma, punto 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali è destinato a favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali;
- (2) a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (CE) n. 1260/1999, la Commissione e gli Stati membri provvedono affinché gli interventi vengano effettivamente concentrati verso le zone della Comunità più gravemente colpite e nell'ambito geografico più appropriato;
- (3) la decisione 1999/503/CE della Commissione<sup>(2)</sup> ha definito, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, un massimale della popolazione per Stato membro nel quadro dell'obiettivo n. 2 per il periodo dal 2000 al 2006; per i Paesi Bassi, il massimale in questione è di 2 333 000 abitanti;
- (4) a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1260/1999, in base alle proposte di ognuno degli Stati membri la Commissione, in stretta concertazione con lo Stato membro interessato e tenendo conto delle priorità nazionali, definisce l'elenco delle zone interessate dal-

l'obiettivo n. 2, senza pregiudizio del sostegno transitorio di cui all'articolo 6, paragrafo 2, di tale regolamento;

- (5) l'articolo 4, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 1260/1999 prevede che l'elenco delle zone a cui si applica l'obiettivo n. 2 sia valido per sette anni a decorrere dal 1º gennaio 2000; tuttavia, su proposta di uno Stato membro e in caso di grave crisi in una regione, la Commissione può modificare l'elenco delle zone nel corso del 2003, secondo il disposto dei paragrafi da 1 a 10, senza aumentare la percentuale di popolazione interessata all'interno di ciascuna regione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, di tale regolamento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali nei Paesi Bassi per il periodo dal 2000 al 2006 figura in allegato.

L'elenco di tali zone può essere modificato nel corso del 2003.

*Articolo 2*

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 dicembre 1999.

*Per la Commissione*

Michel BARNIER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 194 del 27.7.1999, pag. 58.

## ALLEGATO

**ELENCO DELLE ZONE A CUI SI APPLICA L'OBIEKTIVO 2 DEI FONDI STRUTTURALI NEI PAESI BASSI****Periodo: 2000-2006**

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Twente	<i>i seguenti comuni:</i> Enschede (soltanto CBS-buurten: City Laarbeek, Zeggelt Laarens West Veldkamp-Geffert-West Horstlanden-Stadsweide Cromhoffsbleek-Kotman Boswinkel-De Braker Pathmos Stevenvenne Tubantia-Toekomst (esclusi i codici postali 7514 AA, 7514 AB, da 7521 AA a 7521 AE, 7521 AG, da 7521 AP a 7521 BD) Tweekelerveld (escluso il codice postale 7521 DD) Roombeek-Roomveldje Mekkelholt Deppenbroek Wesselerbrink Noord-Oost Wesselerbrink Noord-West (esclusi i codici postali 7544 NA, 7544 NB, 7544 NC, da 7544 NE a 7544 NH, da 7544 NK a 7544 NZ) Industrie- en havengebied (esclusi i codici postali 7547 AN e 7547 PH))	50 997
Arnhem/Nijmegen	<i>i seguenti comuni:</i> Arnhem (soltanto CBS-buurten: Markt Weverstraat Rijnstraat Janssingel Stationsplein Utrechtsestraat Hommelstraat Spijkerbuurt Boulevardwijk Bij de John Frostbrug Statenkwartier Arnhemse Broek Van Verschuerbuurt Industrieterrein Arnhemse Broek (soltanto la parte delimitata da Nieuwe Kade, Westervoortse- dijk, Nieuwe Havenweg tramite il prolunga- mento di «Nieuwe Haven» fino a Pleijweg, Zeve- naarseweg, oude Zevenaarseweg, Broekstraat e Badhuisstraat, escluso il codice postale 6827 BG)	99 612

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Arnhem/Nijmegen (segue)		Presikhaaf I Presikhaaf II Presikhaaf III St. Marten Klarendal-zuid Klarendal-noord Onder de Linden Sint Janskerkstraat e.o. Meinerswijk en de Praets Malburgen-west Groene weide Kamillehof en Bakenhof Het Duijfe Immerloo I Middelgraaflaan e.o. Zeegsingel e.o. Immerloo II)  <i>i seguenti comuni:</i> Nijmegen (soltanto CBS-buurten: Nijeveld Goffert Grootstal Hatert Biezen Wolfskuil Hees Heseveld Neerbosch Haven- en industrieterrein)	
Utrecht		<i>i seguenti comuni:</i> Utrecht (soltanto CBS-buurten: Welgelegen/Den Hommel (soltanto la parte delimitata da Martin Luther Kinglaan, Pijperlaan, Oude Leidseweg e Amsterdam-Rijnkanaal) Halve Maan Schepenbuurt/bedrijvengebied Cartesiusweg Lageweide/Hogeweide Pijlsweerd-Zuid Pijlsweerd-Noord Ondiep Tweede Daalsebuurt Egelantiersstraat/Mariendaalstraat Geuzenwijk De Driehoek Prins Bernhardplein e.o. J.M. de Muinck Keizerlaan Zuilen Noord Loevenhoutsedijk e.o. Taag-/Rubicondreef e.o.	70 669

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Utrecht (segue)		Zamenhofdreef e.o. Wolga-/Donaudreef Neckardreef Zambesidreef Bedrijfengebied Overvecht Bedrijfengebied Kanaleneiland (soltanto la parte delimitata da Merwedekanaal), limite comunale Utrecht-Nieuwegein (fino all'incrocio Amster- dam-Rijnkanaal), Papendorpsepad/Amsterdam- Rijnkanaal (fino all'incrocio con Aziëlaan), Aziëlaan (fino a Europalaan), Europalaan, Overste Den Oudelaan fino al raccordo con Dr. M.A. Tegellaan e per Tegellaan fino a Merwedekanaal) Transwijk-Zuid Kanaleneiland-Zuid Kanaleneiland-Noord	
Groot-Amsterdam		<i>i seguenti comuni:</i> Amsterdam (soltanto CBS-buurten: Bijlmer Oost Bijlmer Centrum Amstel III/Bullewijk Oosterparkbuurt Dapperbuurt Transvaalbuurt Weesperzijde Indische buurt West Indische buurt Oost IJ-Eiland Oostelijke Eilanden/Kadijken)	119 057
Agglomerazione 's-Gravenhage		<i>i seguenti comuni:</i> 's-Gravenhage (soltanto CBS-buurten: Huygenspark Rivierenbuurt-zuid Rivierenbuurt-noord Kortenbos Uilebomen Zuidwal Schildersbuurt-west Schildersbuurt-noord Schildersbuurt-oost Transvaalkwartier-noord Transvaalkwartier-midden Transvaalkwartier-zuid Groente- en fruitmarkt Laakhaven-oost Laakhaven-west Spoorwijk Noordpolderbuurt Binckhorst)	96 771

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Groot-Rijnmond		<i>i seguenti comuni:</i> Rotterdam (soltanto CBS-buurten: Delfshaven Bospolder Tussendijken Spangen Nieuwe lato ovest Middelland Oud-Mathenesse (soltanto la parte delimitata da Tjalklaan (continuando per Marconiplein), Spa-anse Bocht, Spangense Kade e la ferrovia settentrionale) Schiemond Nieuw Mathenesse Spaanse Polder Nieuwe Werk (soltanto Schiehaven-Mullerpier (attualmente Lloydkwartier)) Bloemhof Hillesluis Katendrecht Afrikaanderwijk Feijenoord)	120 944
Zuidoost-Noord-Brabant		<i>i seguenti comuni:</i> Eindhoven (soltanto CBS-buurten: Centrum Irisbuurt Cingelshouck Sint-Josephburgh Tuindorp Heistraat Bloemenbuurt Looiakkers Industrieterrein Geldropseweg Burghplan Bonifaciuslaan Tivoli Nieuwe Erven Kruidenbuurt Kerstroosplein De Lakerlopen Het Wasven Het Busselke Poeijerstraat Het Hofke Herzenbroeken De Doornakkers Limbeek, Fellenoord Lijmbeekstraat Hemelrijken Bakkerstraat Het Groenewoud)	50 578

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Zuid-Limburg		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Maastricht (soltanto CBS-buurtent: City (soltanto la parte delimitata da Stadhuisstraat, Markt (limite esterno), Hoenderstraat, Maasboulevard (lato ovest)) Jekerkwartier (soltanto la parte delimitata da Maasboulevard (lato ovest), fino all'altezza di Oude Minderbroeders) Statenkwartier (soltanto la parte delimitata da Capucijnerstraat, Apostelengang, Bogaardenstraat, Achter a Barakken, Boschstraat) Boschstraatkwartier (soltanto la parte delimitata da Boschstraat, Bassin(kade), Van Hasseltkade, Kleine Gracht, Stadhuisstraat) Sint Maartenspoort Wijck (soltanto la parte delimitata da Wijckerwal, Plein 1992 (lato ovest), Ruijterij, Hoogbrugstraat, Akerstraat, Heugemerweg, Stellalunet, Daemslunet, Avenue Céramique (compresi i musei adiacenti)) Brusselsepoort Mariaberg (soltanto la parte delimitata da Beeldsnijdersdreef/Borneostraat, Javastraat, Tongerseweg, Hertogsingel) Dousberg-Hazendans (soltanto la parte delimitata da Heserstraat, Keramieksingel e il confine con il Belgio) Malpertuis Caberg Oud-Caberg Malberg Boschpoort Bosscherveld Wijckerpoort Akerpoort Wittevrouwenveld (soltanto la parte delimitata da Marathonweg, Stadionweg, Terblijterweg, dietro le costruzioni ad est, con una linea nord-sud a partire da Terblijterweg, il limite est del cimitero Oostermaas e l'incrocio Bergmansweg-Bergerstraat) Nazareth Limmel Scharn (soltanto la parte delimitata da Oranjeplein, A2-E25 (president Rooseveltlaan), Europaplein fino a JF Kennedysingel e curva nord-est di Europaplein) Amby (soltanto la parte delimitata dalla A2-E25 (lato ovest)) Beatrixhaven Meerssenhoven Randwijk (soltanto la parte delimitata da Limburglaan, Randwicksingel, Ittersondomein, J.W. Beyenlaan, Antoin Pinaylaan, Oeslingerbaan) Heer (soltanto la parte delimitata da Europaplein (lato est), Philipsweg, A2-E25 (lato est))</p>	49 506

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 9, lettera b), del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Zuidwest-Overijssel	<p>i seguenti comuni:</p> <p>Olst Deventer/Diepenveen (escluse le zone di censimento (CBS-telgebieden): Deventer 0000-0809 e Diepenveen 0000-0100) Raalte (tranne la zona di censimento (CBS-telgebieden): 0000-0106) Bathmen Holten</p>	37 400
Twente	<p>i seguenti comuni:</p> <p>Hellendoorn (tranne la zona di censimento (CBS-telgebieden): 0000, 0100-0105, 0201, 0202) Den Ham Wierden (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0405, 0300-0303, 0406-0409) Borne (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0103 e 0104) Markelo Diepenheim Ambt Delden Haaksbergen (escluse le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0001-0091) Enschede (escluse le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000-0008, 0010-0103, 0200-0207, 0300, 0301, 0400-0406, 0500-0503, 0600-0608, 0700-0703, 0800-0808, 0902, 0906, 0908) Losser (escluse le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000-0002)</p>	68 100
Veluwe	<p>i seguenti comuni:</p> <p>Ede (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0305-0306, 1301-1302, 2031-2032, 4031-4034, 5001, 5031, 6001, 6031, 7031, 7051, 9052, 9053) Scherpenzeel Barneveld (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0001, 0004-0009, 0103, 0107, 0200-0203, 0206-0210) Ermelo (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000-0001, 0006, 0009, 0100, 0105-0109) Nunspeet (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0005, 0008-0009, 0100-0101, 0107-0109)</p>	43 800

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Veluwe (segue)		Apeldoorn (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0100, 0101, 0706-0709, 0800, 0802-0809, 0900, 0902-0904, 0906-0909) Brummen (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000-0005, 0007-0009, 0102, 0108-0109)	
Achterhoek		<i>i seguenti comuni:</i> Gorssel (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0001-0002, 0006, 0008-0009, 0100-0101, 0106-0109) Warnveld (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000, 0008-0009) Zutphen (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0001-0002, 0005, 0007, 0100, 0200, 0300) Vorden Hengelo Lochem Borculo Ruurlo Neede Eibergen Groenlo Lichtenvoorde (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000-0005, 0007-0009, 0100-0102, 0107-0109) Winterswijk Aalten (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000, 0003, 0009, 0100, 0106-0108, 0201-0203) Doetinchem (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0000, 1100, 3000, 4000, 5000, 5900, 6000, 6800, 6900, 7000, 8000, 8100, 8800, 8900, 9000, 9100, 9200, 9300, 9500, 9700, 9800, 9900) Zelhem (soltanto le zone di censimento (CBS-telgebieden): 0002-0009, 0011)	137 000
Utrecht		<i>i seguenti comuni:</i> Amersfoort (soltanto i codici postali: 3815-3815 VV, 3816-3816 BW, 3835 PA-PD, 3836) Amerongen (soltanto i codici postali: 3922 GG-GK, 3931, 3958 AA-JD, 3959-3959 BJ) Leersum (soltanto i codici postali: 3931, 3956-3956 XW) Leusden (soltanto i codici postali: 3707, 3791-3791 VX, 3818, 3831-3831 WZ, 3832-3832 RX, 3833 GN-LD, 3835 PG-PT, 3931-3931 XD)	30 100

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Utrecht (segue)		Maarn Renswoude Rhenen (soltanto i codici postali: 3911-3911 XD, 3921 AH-EB) Woudenberg	
Noordoost-Noord- Brabant		<i>i seguenti comuni:</i> Veghel Uden Boekel Sint Anthonis Mill en Sint Hubert Boxmeer Landerd Bernheze Schijndel (soltanto i codici postali: 5481 AA-AE, 5481 AG-AH, 5481 AJ-AL, 5481 AN, 5481 AP, 5481 AR, 5481 BC, 5481 BE, 5481 BH, 5481 BJ-BN, 5481 BP, 5481 BR-BT, 5481 BV-BX, 5481 BZ, 5481 CA- CD, 5481 CJ, 5481 CK, 5481 CZ, 5481 EB, 5481 ED-EE, 5481 EG-EH, 5481 EJ-EL, 5481 JD, 5481 JE, 5481 JG, 5481 KA-KC, 5481 MH, 5481 PK, 5481 PM-PN, 5481 PP, 5481 SB, 5481 SC, 5481 SE, 5481 SG, 5481 SJ-SM, 5481 VB-VE, 5481 VG-VH, 5481 VJ-VN, 5481 VP, 5481 VS, 5481 XA-XB, 5481 XD-XE, 5481 XG-XH, 5481 XJ-XN, 5481 XP, 5481 XR- XS, 5481 XW, 5481 XX, 5481 XZ 5482 AA-AE, 5482 AG-AH, 5482 AJ-AN, 5482 AP, 5482 BA-BE, 5482 BG-BH, 5482 BJ- BN, 5482 BP, 5482 BR-BT, 5482 BV-BX, 5482 CA-CE, 5482 CG-CH, 5482 CJ-CN, 5482 CP, 5482 CR-CT, 5482 CV-CX, 5482 DA- DE, 5482 DL, 5482 DX, 5482 EA-EE, 5482 EH, 5482 EJ-EN, 5482 EP, 5482 ER-ET, 5482 EV-EX, 5482 EZ, 5482 GA-GE, 5482 GG-GH, 5482 GJ- GN, 5482 GP, 5482 GR-GT, 5482 GV-GX, 5482 GZ, 5482 HA-HE, 5482 HG-HH, 5482 HK-HN, 5482 HP, 5482 HR-HS, 5482 HZ, 5482 JA-JD, 5482 JG-JH, 5482 JJ-JN, 5482 JP, 5482 JR-JT, 5482 JV-JX, 5482 JZ, 5482 KA-KE, 5482 KG-KH, 5482 KJ, 5482 KK-KN, 5482 KP, 5482 KR, 5482 LA-LE, 5482 LG-LH, 5482 LJ- LN, 5482 LP, 5482 LR-LT, 5482 LV-LX, 5482 LZ, 5482 MZ, 5482 NE, 5482 NJ, 5482 NL-NM, 5482 RH, 5482 SB-SC, 5482 SE, 5482 SG, 5482 SX, 5482 SW, 5482 TA-TB, 5482 TD-TE, 5482 TG-TH, 5482 TJ-TM, 5482 TX, 5482 TZ, 5482 VA-VE, 5482 VG-VH, 5482 VJ-VN, 5482 VR, 5482 VV-VX, 5482 VZ, 5482 WA-WE, 5482 WG-WH, 5482 WK-WL, 5482 WN, 5482 WP, 5482 WZ, 5482 XA-XE, 5482 XG, 5482 XK-XN, 5482 XS-XT, 5482 XV- ZX, 5482 ZA, 5482 ZE, 5482 ZG-ZH, 5482 ZL- ZN, 5482 ZP, 5482 ZR-ZT, 5482 ZV-ZX, 5482 ZZ)	188 000

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Noord-Limburg		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Venray (soltanto i codici postali: 5801 AA-BS, 5801 BW-BZ, 5801 CA-CZ, 5801 DC-DE, 5801 DM, 5801 DP, 5801 DV- DZ, 5801 EA-EE, 5801 EJ-EZ, 5801 GB-GC, 5801 GE-GG, 5801 GJ, 5801 GL-GZ, 5801 HA- KS, 5801 LB-LE, 5801 MA-MC, 5801 ME, 5801 MK, 5801 PJ-RZ, 5801 SB-SJ, 5801 SL-SN, 5801 SR-SZ, 5801 TA-TP, 5801 TT-TZ, 5801 VB-VM, 5801 VR-VZ, 5801 XA-XZ, 5802 AA-AJ, 5802 AL-BW, 5802 CA-CW, 5802 CZ, 5802 DA, 5802 EA-EX, 5802 GA-GL, 5802 GS-GV, 5802 HA-HR, 5802 JA-JW, 5802 KA-KS, 5802 LA-LX, 5802 MA, 5802 NA- NT, 5803 AA-BW, 5803 CA-CD, 5803 CH-CW, 5803 DC-DJ, 5803 EK-EL, 5803 GA, 5803 HA- HV, 5803 HZ, 5803 JC-KZ, 5803 LA-LC, 5803 LE, 5803 LJ-LZ, 5803 MA, 5803 MZ, 5804 AA-BX, 5804 CD-CH, 5804 CN, 5807 AA-AV, 5807 BA-BW, 5807 BZ, 5807 CC, 5807 EA, 5807 ED-EE, 5807 EL-EM, 5807 EP-ES, 5807 EW, 5812 PB, 5815 CN, 5815 CR-CS, 5815 CV, 5815 EH-EJ, 5817 AA, 5817 AC-AH, 5817 AK-AL)</p> <p>Horst</p> <p>Sevenum</p> <p>Grubbevorst</p> <p>Venlo (soltanto i codici postali: 5928 LC-LL, 5928 MX, 5928 NA-PZ, 5928 RA- RE, 5928 WK, 5971 NP, 5975 PP, 5975 PV)</p> <p>Helden</p> <p>Meijel</p>	66 300
Midden-Limburg		<p><i>il seguente comune:</i></p> <p>Nederweert (esclusi i codici postali: 6031 BK-BZ, 6031 CA-CZ, 6031 EA-EL, 6031 EN-ER, 6031 GA-GW, 6031 LC-LP, 6031 NN-NZ, 6031 PA-PZ, 6031 RA, 6031 RC- RH, 6031 RS, 6031 TA-TE, 6031 TZ, 6031 VA- VZ, 6031 WB-WL, 6031 XA-XG, 6031 XJ-XL, 6031 XN-XZ)</p>	6 500

## Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 9, lettera c), del regolamento (CE) n. 1260/1999

Oost-Groningen	<p><i>il seguente comune:</i></p> <p>Bellingwedde</p>		142 583
Delfzijl en omge- ving		<p><i>il seguente comune:</i></p> <p>Delfzijl</p>	30 743

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Overig Groningen		<i>i seguenti comuni:</i> Groningen Leek Hoogezand/Sappemeer Slochteren (soltanto Rengerspark (codice postale 9615)) Eemsmond (soltanto «gehuchten»: Eemshaven — codice postale 9979, Uithuizermeeden — 9982, Roodeschool — 9983, Oudeschip — 9984)	226 255
Noord-Friesland		<i>i seguenti comuni:</i> Boarnsterhim Franekeradeel Harlingen Leeuwarden Menaldumadeel	155 220
Zuidwest-Friesland		<i>i seguenti comuni:</i> Lemsterland Sneek Wymbritseradiel	56 992
Zuidoost-Friesland		<i>i seguenti comuni:</i> Heerenveen Opsterland Skarsterlan Smallingerland Weststellingwerf	168 451
Noord-Drenthe		<i>i seguenti comuni:</i> Assen Noordenveld	84 537
Zuidoost-Drenthe		<i>i seguenti comuni:</i> Emmen Coevorden (soltanto i codici postali che iniziano per: 7741, 7742, 7751, 7753, 7754 M, 7754 N, 7755, 7756, 7844, 7845 TD, 7845 TG, 7864 P, 7864 TH, 7864 TJ, 7864 TK, 7918, esclusi 7754 MG e 7754 MJ)	123 188
Zuidwest-Drenthe		<i>i seguenti comuni:</i> De Wolden Hoogeveen Meppel	100 656

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 dicembre 1999

**che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 in Belgio**

*[notificata con il numero C(1999) 4944]*

**(Il testi in lingua francese e olandese sono i soli facenti fede)**

(2000/119/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, recante disposizioni generali sui Fondi strutturali<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4, primo comma,

previa consultazione del comitato per lo sviluppo e la riconversione delle regioni, del comitato per le strutture agricole e dello sviluppo rurale e del comitato del settore della pesca e dell'acquacoltura,

considerando quanto segue:

- (1) secondo l'articolo 1, primo comma, punto 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali è destinato a favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali;
- (2) a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (CE) n. 1260/1999, la Commissione e gli Stati membri provvedono affinché gli interventi vengano effettivamente concentrati verso le zone della Comunità più gravemente colpite e nell'ambito geografico più appropriato;
- (3) la decisione 1999/503/CE della Commissione<sup>(2)</sup> ha definito, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, un massimale della popolazione per Stato membro nel quadro dell'obiettivo n. 2 per il periodo dal 2000 al 2006; per il Belgio, il massimale in questione è di 1 269 000 abitanti;
- (4) a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1260/1999, in base alle proposte di ognuno degli Stati membri la Commissione, in stretta concertazione con lo Stato membro interessato e tenendo conto delle priorità nazionali, definisce l'elenco delle zone interessate dal-

l'obiettivo n. 2, senza pregiudizio del sostegno transitorio di cui all'articolo 6, paragrafo 2, di tale regolamento;

- (5) l'articolo 4, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 1260/1999 prevede che l'elenco delle zone a cui si applica l'obiettivo n. 2 sia valido per sette anni a decorrere dal 1º gennaio 2000; tuttavia, su proposta di uno Stato membro e in caso di grave crisi in una regione, la Commissione può modificare l'elenco delle zone nel corso del 2003, secondo il disposto dei paragrafi da 1 a 10, senza aumentare la percentuale di popolazione interessata all'interno di ciascuna regione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, di tale regolamento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

**Articolo 1**

L'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali in Belgio per il periodo dal 2000 al 2006 figura in allegato.

L'elenco di tali zone può essere modificato nel corso del 2003.

**Articolo 2**

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 dicembre 1999.

*Per la Commissione*

Michel BARNIER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 194 del 27.7.1999, pag. 58.

## ALLEGATO

## ELENCO DELLE ZONE A CUI SI APPLICA L'OBIETTIVO 2 DEI FONDI STRUTTURALI IN BELGIO

Periodo: 2000-2006

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	

## Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1260/1999

Dinant		tutta la regione	97 600
Philippeville		tutta la regione	60 600

## Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1260/1999

Région Bruxelles-Capitale/Brussels Hoofdstedelijk Gewest	<p>i seguenti comuni:</p> <p>Anderlecht (soltanto i seguenti settori statistici: A07-Birmingham B10-Rosée-Est/Dauw-Oost B11-Rosée-Ouest/Dauw-West B17-Abattoir/Slachthuis B20-Conseil-Nord/Raad-Noord B22-Brogneze-Sud/Brogneze-Zuid B23-Conseil-Sud/Raad-Zuid B241 Révision-Sud/Herziening-Zuid B25-Révision-Nord/Herziening-Noord B31-Albert I-immeubles/Albert I-flatgebouwen B321 Albert I-Quartier/Albert I-buurt B332 Goujons/Grondels B372 Deux Gares/Tweestations)</p> <p>Bruxelles/Brussel (soltanto i seguenti settori statistici: A02-Saint-François Xavier/Sint-Franciscus Xaverius A03-Bon Secours — Palais du Midi/Bijstand — Zuidpaleis A04-Notre-Dame de la Chapelle/Kapellekerk A21-Anneessens (place)/Anneessensplein A22-Senne (rue de la)/Zennestraat A23-Nouveau marché au grain/Nieuwe Graanmarkt Varkensmarkt A32-Congrès-Gare/Congresstation A70-Blaes (rue)-Sud/Blaesstraat-Zuid A71-Blaes (rue)-Centre/Blaesstraat-Centrum A72-Saint-Thomas (institut)/Sint-Thomas (instituut) A822 Rue des commerçants/Koopliedenstraat A83-E. Jacqmain (boulevard)-Ouest/E. Jacqmainlaan-West D600 Parvis Saint-Roch/Sint-Rochus Voorplein D610 Anvers (chaussée d')-Sud/Antwerpse Steenweg-Zuid</p>		146 167
--	--	--	---------

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Région Bruxelles- Capitale/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (segue)		<p>D62-Anvers (chaussée d')-Nord/Antwerpse Steenweg-Noord</p> <p>D631 Allée verte — Bassin Vergote/Groendreef — Vergote Dok</p> <p>D64-Masui (place)-Nord/Masuiplein-Noord</p> <p>D672 Quai de Willebroeck/Willebroekse Kaai</p> <p>D69-Tour et taxis/Turn en Taxi)</p> <p>Forest/Vorst (soltanto i seguenti settori statistici: A373 Charroi (rue de)/Gerijstraat A41-Pont de Luttre-Ouest/Luttrebrug-West A60-Saint-Antoine/Sint-Antonius)</p> <p>Saint-Gilles/Sint-Gillis (soltanto i seguenti settori statistici: Zuid A13-Dethy (rue)/Dethystraat A201 Angleterre (rue d')/Engelandstraat A22-Régies/Regies A23-Roi (avenue du)/Koningslaan A252 Danemark (rue de)/Denemarkenstraat A291 Gare du Midi/Zuidstation A422 Crickx (rue)/Crickxstraat A612 Jamar A623 France (rue de/Frankrijkstraat)</p> <p>Molenbeek-Saint-Jean/Sint-Jans-Molenbeek (sol- tanto i seguenti settori statistici: A00-Centre/Centrum A011 Canal-Sud/Kanaal-Zuid A02-Brunfaut (quartier)/Brunfautwijk A03-Ransfort A041 Quatre Vents/Vier Winden A05-Saint-Joseph/Sint-Jozef A10-Duchesse de Brabant/Hertogin van Brabant A11-Industrie Zuid A13-Birmingham-Nord/Birmingham-Noord A141 Indépendance/Onafhankelijkheid A152 Étangs noirs/Zwarte Vijvers A172 Gare Ouest/Weststation A21-Marie-José Blocs/Marie-José-Blokken A28-Chemin de fer/Spoorweg A60-Laekenveld/Lakenveld A611 Mexico A63-Dubrucq-Nord/Dubrucq-Noord A672 Ulens A71-Piers A72-Lavallée A732 Canal-Nord/Kanaal-Noord)</p> <p>Saint-Josse-ten-Noode/Sint-Joost-ten-Noode (sol- tanto i seguenti settori statistici: A05-Houwaert A10-Saint-François/Sint-Franciscus</p>	

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Région Bruxelles- Capitale/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (segue)		A12-Saint-Lazare/Sint-Lazarus A13-Rogier A14-Prairie/Weide A18-Jardin botanique/Kruidtuin A20-Nord/Noord A30-Manhattan A41-Bossuet)  Schaerbeek/Schaarbeek (soltanto i seguenti settori statistici: A021 Houffalize (place)/Houffalizeplein A04-L'Olivier (rue)/L'Olivierstraat A05-Royale Sainte-Marie (rue)/Koninklijke Sint-Mariastraat Brabantstraat A41-Vanderlinden (rue)/Vanderlindenstraat A421 Palais (rue de)/Paleizenstraat A43-Gare du Nord/Noordstation A44-Reine (avenue)/Koninginnelaan A45-Stephenson (place)/Stephensonplein A612 Brichaut (rue de)/Brichautstraat)	
Antwerpen		il seguente comune: Antwerpen (soltanto i seguenti settori statistici: C41-Dambruggestraat -N. (Stationswijk) C42-De Zavel (Noordwijk) C43-St. Willebrordus (Noordwijk) C44-Potgieterstraat (Noordwijk) C45-Stuivenbergziekenhuis (Noordwijk) C24-Provinciestraat (Stationswijk) H40-St.-Amandus (Noordwijk) H41-Stuivenberg-West H43-St.-Jansplein — Trapstraat (Noordwijk) H44-Stuivenbergplein H83-Slachthuiswijk H84-Dam (Dam-Schijnpoort) H89-Dam — Lobroekdok (Schijnpoort) J83-Duboisstraat (Noordwijk) J80-Luchtbal-Zuid J81-Luchtbal-Noord J820-IJzerenlaan (Dam-Schijnpoort) S00-Borgerhout-Gemeentehuis S01-Fonteinstraat S02-Den Bleekhof S03-Kroonstraat-West S04-Het Laar S05-Kattenberg S30-De Peperbus S31-St.-Anna Q001-Oud-Merksem Q021-Laatos Q052-Eigen Heerd Q072-Duivelshoek Q49-Sportpaleis Q17-Merksem-Dokken)	63 827

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Gent		<p><i>il seguente comune:</i></p> <p>Gent (soltanto i seguenti settori statistici: A040-Briel A10-Sint-Macharius A50-Drongensteenweg A531-Rooigem A542-Groendreef A60-Voormuide A62-Ham A63-Tolhuis A64-Blaistantvest A801-Wondelgemstraat A812-Rabot A873-Rabot Station C72-Muidebrug C772-Vormingsstation-Oost C800-Muide E32-Dampoort)</p>	33 282
Verviers		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Dison Herve (soltanto la zona industriale di Petit-Rechain/Chaineux) Verviers Welkenraedt (soltanto la zona industriale di Pleneses) Thimister-Clermont (soltanto la zona industriale di Pleneses)</p>	67 285

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Oostende		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Bredene (tranne il settore statistico A21-Bredene-aan-Zee-West Villawijk)</p>	11 456
Veurne		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Nieuwpoort (tranne gli ex comuni di Sint-Joris e Ramskapelle)</p>	8 722

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 9, lettera c), del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Turnhout		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Balen Dessel Mol</p>	58 864
----------	--	--	--------

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Hasselt		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Beringen (soltanto gli ex comuni di Beringen, Paal e Beverlo)</p> <p>Genk (soltanto l'ex comune di Waterschei-Zwartberg e i seguenti settori statistici: A370-Winterslag Koolmijn A391-Zonhoveneide A500-Oud-Termien A579-Industriezone-Zuid A590-De Maten A775-Klein Langerlo A490-Domein Bokrijk A41-Hasseltweg)</p> <p>Ham (soltanto l'ex comune di Oostham)</p> <p>Heusden-Zolder</p> <p>Diepenbeek (soltanto i seguenti settori statistici: A291-Ginderover — LUC A20-Royerheide A490-Bijenberg)</p> <p>Tessenderlo (soltanto il settore statistico A10-Hulst Industriezone)</p> <p>Zutendaal (soltanto i seguenti settori statistici: A074-Industriezone e A085-Zoete Dal — Vliegveld)</p> <p>Sint-Truiden (soltanto i seguenti settori statistici: A072-Industriezone Schurhoven A100-Bevingen A199-Industrieterrein Brustem A413-Zepperenweg — Bouterhoven H090-Ordingen verspreide bewoning)</p>	86 206
Maaseik		<p><i>i seguenti comuni:</i></p> <p>Lommel (soltanto i seguenti settori statistici: A826-Balendijk A262-Blauwe Meer A270-Pidpa A291-Kattenbosserheide — Testgebied A40-Lommel-Werkplaatsen A41-Glasfabriek A422-Stevensvenne A433-Blauwe Kei A471-Maatheide-Dorperheide A492-Blauwe Kei-Russendorp A837-Heserbergen A872-Philips A200-Kattenbos)</p> <p>Houthalen-Helchteren (soltanto l'ex comune di Houthalen)</p> <p>Dilsen-Stokkem (soltanto gli ex comuni di Dilsen, Rotem e Lanklaar)</p>	42 749

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Tongeren		<i>i seguenti comuni:</i> Bilzen Borgloon Heers Herstappe Hoeselt Kortessem Tongeren Voeren Maasmechelen (soltanto gli ex comuni di Mechelen-aan-de-Maas, Opgrimbie ed Eisden)	123 522
Brugge		<i>i seguenti comuni:</i> Blankenberge (soltanto Blankenberge-Centrum (31004A)) Brugge (soltanto Zeebrugge/Lissewege (31005B)) Knokke (soltanto i seguenti settori statistici: B00-Heist-Centrum B02-Molenhoek — Station B03-De Bolle B04-Tuinwijk B091-Heist — Polders B10-Heist — Zeedijk)	23 835
Oostende		<i>i seguenti comuni:</i> Middelkerke (soltanto i seguenti settori statistici: A031-Middelkerke Bad en Casino A052-Middelkerke Bad — West A080-Duinen A210-Middelkerke-West A260-Jonckhofwijk H20-Westende-Bad — H. Jasparlaan-Noord H21-Westende-Bad — H. Jasparlaan-Zuid J00-Lombardsijde-Centrum J08-Duinen J091-Lombardsijde — Polder)  Oostende (soltanto i seguenti settori statistici: A001-Oostende-Centrum A01-Post — Mercatordok A03-Langestraat A041-Albert-I-Promenade-Oost A10-Hazegras A19-Maria Hendrikapark A242-Albert-I-Promenade-West	26 070

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Oostende (segue)		A501-H. Hartplein A59-Renbaan A572-Troonstraat B-Oostende-Haven F721-Mariakerke — Strandplein F749-Raversijdestraat F780-Mariakerke — Duin F900-Raversijde-Oost F92-Raversijde-West F939-Raversijde — Vliegveld)  De Haan (soltanto i seguenti settori statistici: A11-De Haan — Noordhoek A12-De Haan — Concessie Klemmekerk A18-De Haan — Duinen — Golf B11-De Haan — Concessie Vlissegem B183-De Haan — Nieuwmuister B19-De Haan Duinen — Zwarte Kiezel C02-Zeedijk C08-Wenduine Duinen-West C091-Wenduine Polders)	
Veurne		<i>i seguenti comuni:</i> De Panne (soltanto i seguenti settori statistici: A00-De Panne-Centrum A010-Veurnestraat-Duinenstraat A052-Westhoek A10-Zeedijk A12-Westende)  Koksijde (soltanto i seguenti settori statistici: A00-Koksijde-Dorp A09-Vliegveld A10-Koksijde-Bad A11-Hoge Blekker A19-Doornpanne A20-Sint-Idesbald — Kern A22-Sint-Idesbald — West B10-Oostduinkerke-Bad B11-Blekker Duinpark — Sint-Andries B191-Zeeberm B21-Groenendijk-Bad B262-Karthuizerduinen)	13 552
Huy		<i>i seguenti comuni:</i> Amay Villers-le-Bouillet (soltanto le sezioni B6-B7-Cabentes, B1-Fays, A1-Vieux-Clocher, A2-Zoning industriel de Villers) Wanze (soltanto la zona industriale di Vinalmont) Engis	19 387

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Luik		<i>i seguenti comuni:</i> Beyne-Heusay Herstal Liège Oupeye (soltanto gli ex comuni di Hermée, Hermalle, Oupeye e Vivegnis) Saint-Nicolas Seraing Grâce-Hollogne Flémalle	385 870

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 dicembre 1999

**che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 in Finlandia**

*[notificata con il numero C(1999) 4945]*

**(Il testo in lingua finlandese è il solo facente fede)**

(2000/120/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, recante disposizioni generali sui Fondi strutturali<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4, primo comma,

previa consultazione del comitato per lo sviluppo e la riconversione delle regioni, del comitato per le strutture agricole e dello sviluppo rurale e del comitato del settore della pesca e dell'acquacoltura,

considerando quanto segue:

- (1) secondo l'articolo 1, primo comma, punto 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali è destinato a favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali;
- (2) a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (CE) n. 1260/1999, la Commissione e gli Stati membri provvedono affinché gli interventi vengano effettivamente concentrati verso le zone della Comunità più gravemente colpite e nell'ambito geografico più appropriato;
- (3) la decisione 1999/503/CE della Commissione<sup>(2)</sup> ha definito, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, un massimale della popolazione per Stato membro nel quadro dell'obiettivo n. 2 per il periodo dal 2000 al 2006; per la Finlandia, il massimale in questione è di 1 582 000 abitanti;
- (4) a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1260/1999, in base alle proposte di ognuno degli Stati membri la Commissione, in stretta concertazione con lo Stato membro interessato e tenendo conto delle priorità nazionali, definisce l'elenco delle zone interessate dal-

l'obiettivo n. 2, senza pregiudizio del sostegno transitorio di cui all'articolo 6, paragrafo 2, di tale regolamento;

- (5) l'articolo 4, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 1260/1999 prevede che l'elenco delle zone a cui si applica l'obiettivo n. 2 sia valido per sette anni a decorrere dal 1º gennaio 2000; tuttavia, su proposta di uno Stato membro e in caso di grave crisi in una regione, la Commissione può modificare l'elenco delle zone nel corso del 2003, secondo il disposto dei paragrafi da 1 a 10, senza aumentare la percentuale di popolazione interessata all'interno di ciascuna regione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, di tale regolamento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

**Articolo 1**

L'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali in Finlandia per il periodo dal 2000 al 2006 figura in allegato.

L'elenco di tali zone può essere modificato nel corso del 2003.

**Articolo 2**

La Finlandia è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 dicembre 1999.

*Per la Commissione*

Michel BARNIER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 194 del 27.7.1999, pag. 58.

## ALLEGATO

**ELENCO DELLE ZONE A CUI SI APPLICA L'OBIETTIVO 2 DEI FONDI STRUTTURALI IN FINLANDIA****Periodo: 2000-2006**

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Varsinais-Suomi	<i>la seguente sottoregione:</i> Vakka-Suomen	42 015
Satakunta	<i>le seguenti sottoregioni:</i> Rauman Porin	177 914
Kanta-Häme	<i>tutta la regione</i>	164 914
Pirkanmaa	<i>le seguenti sottoregioni:</i> Etelä-Pirkanmaan Itä-Pirkanmaan Koillis-Pirkanmaan Pohjois-Pirkanmaan	88 772
Päijät-Häme	<i>tutta la regione</i>	197 443
Kymenlaakso	<i>la seguente sottoregione:</i> Kotka-Haminan	89 600
Etelä-Karjala	<i>le seguenti sottoregioni:</i> Lappeenrannan Imatran	111 010

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Keski-Suomi	<i>le seguenti sottoregioni:</i> Jyväskylän Kaakkosen Keski-Suomen Keuruun Jämsän Äänekosken	222 087
Keski-Pohjanmaa	<i>la seguente sottoregione:</i> Kokkolan	52 694

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Etelä-Pohjanmaa		<i>le seguenti sottoregioni:</i> Suupohjan Eteläisten seinänaapurien Kuusiokuntien Järviseudun	108 779
Pohjanmaa		<i>il seguente comune:</i> Maksamaa	1 133
Pohjois-Pohjanmaa		<i>la seguente sottoregione:</i> Ylivieskan <i>il seguente comune:</i> Hailuoto	41 153
Varsinais-Suomi		<i>la seguente sottoregione:</i> Åboland-Turunmaan <i>i seguenti comuni:</i> Rymättylä Velkua	25 325
Satakunta		<i>la seguente sottoregione:</i> Pohjois-Satakunnan	30 776
Etelä-Karjala		<i>le seguenti sottoregioni:</i> Länsi-Saimaan Kärikuntien	27 094

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Pohjois-Pohjanmaa		<i>il seguente comune:</i> Oulu	115 493
Varsinais-Suomi		<i>il seguente comune:</i> Turku (soltanto le zone urbane di Varissuo, Pääskyvuori, Lauste, Halinen, Kurala, Itäharju, Kohmo, Huhkola, Vaala, Skanski, Kupittaa)	29 221
Pirkanmaa		<i>il seguente comune:</i> Tampere (soltanto la zona urbana di Hervanta)	20 654

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	

## Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 9, lettera b), del regolamento (CE) n. 1260/1999

Pohjanmaa		<i>i seguenti comuni:</i> Maalahti (soltanto le isole) Mustasaari (soltanto le isole, anche Köklot, Raippaluoto e Värlax (*)) Oravainen (soltanto le isole, anche Ovkangar (*)) Luoto (soltanto le isole, anche Eugmo (*))	4 614
Uusimaa (Maakunta)		<i>i seguenti comuni:</i> Inkoo (soltanto le isole, anche Storramsjö-Hirdal, Barö, Rafsö, Degerö e Stavö (*)) Tammisaari (soltanto le isole, anche Bromarv, Trollshovda, Lindö, Svedja-Öby e Odensö-Norrby-Båsa (*))	2 529
Itä-Uusimaa		<i>i seguenti comuni:</i> Porvoo (soltanto le isole, anche Emäsalo, Vässölandet e Tirmo-Fagersta (*)) Sipoo (soltanto le isole, anche Kitö e Löparö (*)) Pernaja (soltanto le isole, anche Sarvsalö, Kabböle-Isnäs, Tjuvo e Strömsland (*)) Ruotsinpyhtää (soltanto le isole, anche Vahterpää e Gåddbergsö (*))	2 866
Varsinais-Suomi		<i>i seguenti comuni:</i> Halikko (soltanto le isole, anche Angelniemi e Angelnsaari (*)) Särkisalo (soltanto le isole, anche Isoluoto e Kaukassalo (*)) Askainen (soltanto le isole, anche Lempisaari e Livonsaari (*)) Merimasku (soltanto le isole, anche Otavan saari (*)) Piikkiö (soltanto le isole)	2 294
Ahvenanmaa/Åland	<i>il seguente comune:</i> Mariehamn		15 091

(\*) Isole ed altre aree collegate al continente tramite reti stradali fisse.

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 dicembre 1999

**che definisce l'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali per il periodo dal 2000 al 2006 in Danimarca**

*[notificata con il numero C(1999) 4946]*

**(Il testo in lingua danese è il solo facente fede)**

(2000/121/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, recante disposizioni generali sui Fondi strutturali<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4, primo comma,

previa consultazione del comitato per lo sviluppo e la riconversione delle regioni, del comitato per le strutture agricole e dello sviluppo rurale e del comitato del settore della pesca e dell'acquacoltura,

considerando quanto segue:

- (1) secondo l'articolo 1, primo comma, punto 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali è destinato a favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali;
- (2) a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (CE) n. 1260/1999, la Commissione e gli Stati membri provvedono affinché gli interventi vengano effettivamente concentrati verso le zone della Comunità più gravemente colpite e nell'ambito geografico più appropriato;
- (3) la decisione 1999/503/CE della Commissione<sup>(2)</sup> ha definito, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1260/1999, un massimale della popolazione per Stato membro nel quadro dell'obiettivo n. 2 per il periodo dal 2000 al 2006; per la Danimarca, il massimale in questione è di 538 000 abitanti;
- (4) a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1260/1999, in base alle proposte di ognuno degli Stati membri la Commissione, in stretta concertazione con lo Stato membro interessato e tenendo conto delle priorità nazionali, definisce l'elenco delle zone interessate dal-

l'obiettivo n. 2, senza pregiudizio del sostegno transitorio di cui all'articolo 6, paragrafo 2, di tale regolamento;

- (5) l'articolo 4, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 1260/1999 prevede che l'elenco delle zone a cui si applica l'obiettivo n. 2 sia valido per sette anni a decorrere dal 1º gennaio 2000; tuttavia, su proposta di uno Stato membro e in caso di grave crisi in una regione, la Commissione può modificare l'elenco delle zone nel corso del 2003, secondo il disposto dei paragrafi da 1 a 10, senza aumentare la percentuale di popolazione interessata all'interno di ciascuna regione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, di tale regolamento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

**Articolo 1**

L'elenco delle zone cui si applica l'obiettivo n. 2 dei Fondi strutturali in Danimarca per il periodo dal 2000 al 2006 figura in allegato.

L'elenco di tali zone può essere modificato nel corso del 2003.

**Articolo 2**

Il Regno di Danimarca è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 dicembre 1999.

*Per la Commissione*

Michel BARNIER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 194 del 27.7.1999, pag. 58.

## ALLEGATO

**ELENCO DELLE ZONE A CUI SI APPLICA L'OBBIETTIVO 2 DEI FONDI STRUTTURALI IN DANIMARCA****Periodo: 2000-2006**

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Bornholms amt		tutta la regione	44 359
---------------	--	------------------	--------

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Nordjyllands amt		<i>i seguenti comuni:</i> Hirtshals Læsø Skagen	29 560
------------------	--	--	--------

**Zone conformi alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 9, lettera c), del regolamento (CE) n. 1260/1999**

Vestsjællands amt		<i>i seguenti comuni:</i> Skælskør (soltanto le isole di Agersø e Omø) Bjergsted (soltanto le isole di: Nekselø e Sejerø) Holbæk (soltanto l'isola di Ørø)	1 870
Storstrøms amt		<i>i seguenti comuni:</i> Holeby Højreby Maribo Møn Nakskov Nykøbing-Falster Nysted Nørre Alslev Ravnsborg Rudbjerg Rødby Sakskøbing Stubbekøbing Sydfalster	126 044

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Fyns amt		<i>i seguenti comuni:</i> Egebjerg Faaborg (tranne le zone di Brahetrolleborg e Øster Hæsingeh) Gudme Marstal Rudkøbing Svendborg Sydlangeland Tranekær Ærøskøbing Assens (soltanto l'isola di Baagø)	95 365
Sønderjyllands amt		<i>i seguenti comuni:</i> Åbenrå (soltanto l'isola di Barsø) Haderslev (soltanto l'isola di Årø)	216
Ribe amt		<i>il seguente comune:</i> Ribe (soltanto l'isola di Mandø)	75
Vejle amt		<i>il seguente comune:</i> Juelsminde (soltanto le isole di: Hjarnø, Endelave)	286
Ringkøbing amt		<i>i seguenti comuni:</i> Thyholm Struer (soltanto l'isola di Venø)	3 933
Århus amt		<i>i seguenti comuni:</i> Samsø Grenå (soltanto l'isola di Anholt) Odder (soltanto l'isola di Tunø)	4 533
Viborg amt		<i>i seguenti comuni:</i> Morsø Sundsøre Sydthy Aalestrup	49 107

Regione di livello NUTS III	Zone ammissibili		Popolazione della regione di livello NUTS III appartenente alle zone ammissibili (abitanti)
	Tutta la regione di livello NUTS III tranne	Soltanto le seguenti zone della regione di livello NUTS III	
Nordjyllands amt		<i>i seguenti comuni:</i> Aalborg (soltanto l'isola di Egholm) Arden Brovst Brønderslev Dronninglund Farsø Fjerritslev Frederikshavn Hobro Løgstør Løkken-Vrå Nørager Pandrup Sindal Sæby	182 370

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 gennaio 2000

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

[notificata con il numero C(1999) 5067]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/122/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

vista la domanda di approvazione della decisione delle autorità tedesche in data 5 ottobre 1999 e previa consultazione di dette autorità,

previa consultazione del Comitato consultivo,

considerando quanto segue:

**1. Il campo di applicazione della deroga notificata dal governo della Repubblica federale di Germania**

**1.1. La notifica presentata dalle autorità tedesche**

(1) Con lettera registrata dalla Commissione il 5 ottobre 1999, le autorità tedesche hanno notificato una domanda di approvazione della decisione del governo della Repubblica federale di Germania in data 30 settembre 1999 che concede all'aeroporto di Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH) una deroga intesa a:

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

per le categorie di servizi di cui all'allegato della direttiva, punto 4.1 relativamente, sia all'arrivo che alla par-

tenza o in transito, alla movimentazione fisica delle merci tra l'aerostazione e l'aereo; numero 5.4 per il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, nonché il trasporto dei passeggeri e dei bagagli tra il terminale e l'aereo, punti 5.5 e 5.6.

Questa deroga, sulla base dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e d), della direttiva, è accordata dal 1º gennaio 2000 al 31 dicembre 2001. Essa segue la decisione della Commissione del 14 gennaio 1998<sup>(2)</sup> concernente una deroga concessa dalle autorità della Repubblica federale di Germania il 9 ottobre 1997.

(2) La Commissione, in applicazione dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, ha pubblicato un estratto di questa notifica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*<sup>(3)</sup> del 26 ottobre 1999 e invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

(3) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, il governo tedesco è stato consultato dalla Commissione sul progetto di valutazione della Commissione il 24 novembre 1999 e le autorità tedesche hanno comunicato le loro osservazioni con lettera del 29 novembre 1999.

**Base della deroga**

(4) Le regole generali di accesso al mercato dell'assistenza a terra sono definite negli articoli 6 e 7 della direttiva. Queste regole stabiliscono chiaramente un principio di apertura il più vasto possibile per la maggior parte delle categorie di servizi di assistenza. Per un aeroporto con un volume di traffico come quello di Düsseldorf, la direttiva prevede un riconoscimento del diritto di auto-assistenza dal 1º gennaio 1998 e l'apertura a terzi del mercato dell'assistenza dal 1º gennaio 1999. A causa della situazione e della missione particolare di un aeroporto, in particolare dei problemi di sicurezza, ma anche

<sup>(1)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>(2)</sup> GU L 173 del 18.6.1998, pag. 45.

<sup>(3)</sup> GU C 307 del 26.9.1999, pag. 3.

di spazio e di capacità, che possono presentarsi in alcune zone della maggior parte degli aeroporti, la direttiva non impone un'apertura totale del mercato bensì richiede un minimo di apertura in materia di autoassistenza e di assistenza a terzi per quattro categorie di servizi sul lato pista, ossia in una zona particolarmente sensibile dell'aeroporto. Queste categorie concernono le operazioni in pista, l'assistenza bagagli, l'assistenza carburante e alcune operazioni di assistenza merci e posta.

(5) L'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio ha anche tenuto conto del fatto che, in alcuni casi molto particolari, gravi problemi di spazio e di capacità impegnano l'apertura del mercato al livello previsto. In questi casi, possono essere concesse deroghe su base temporanea per dare all'aeroporto il tempo di superare queste difficoltà. Le deroghe possono quindi avere soltanto carattere eccezionale e non hanno l'obiettivo di garantire in maniera generale agli aeroporti un periodo supplementare di adeguamento rispetto a quello già previsto all'articolo 1 della direttiva.

(6) Una deroga può essere concessa sulla base unicamente di difficoltà specifiche di spazio e di capacità. Su questa base le autorità tedesche avevano concesso, il 9 ottobre 1997, una prima deroga che è stata oggetto di una decisione della Commissione in data 14 gennaio 1998<sup>(4)</sup> che ha confermato la deroga pur limitandola ad un periodo limitato, fino al 1º gennaio 2000.

Ugualmente su questa base e su quella dell'articolo 9, paragrafo 6, della direttiva, le autorità tedesche hanno concesso la deroga oggetto della presente decisione, in conformità con il paragrafo 3 della regolamentazione tedesca «Verordnung über Bodenabfertigungsdienst auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften»<sup>(5)</sup> che recepisce nel diritto nazionale la direttiva 96/67/CE.

## 1.2. La situazione dell'assistenza all'aeroporto di Düsseldorf

(7) In applicazione della deroga in data 17 aprile 1998, accordata dalle autorità tedesche a seguito della decisione della Commissione, del 14 gennaio 1998, le attività elencate nella deroga oggetto della presente decisione beneficiano già di una deroga che consente all'aeroporto di vietare l'autoassistenza e di riservare all'aeroporto l'esercizio delle attività relative all'assistenza merci, al trasporto di passeggeri e bagagli tra l'aereo e il terminale (5.4), all'avviamento (5.5) e allo spostamento dell'aereo (5.6). La deroga, oggetto della presente decisione, proroga quindi la deroga concessa per queste attività.

<sup>(4)</sup> GU L 173 del 18.6.1998, pag. 45.

<sup>(5)</sup> Bundesgesetzblatt 1997 Teil I Nr. 82, 16 Dezember 1997, S. 2885.

(8) La deroga che accordava finora restrizioni soltanto a due utenti e due prestatori imposte dalla decisione delle autorità tedesche del 17 aprile 1998 e concernenti la pulizia degli aerei (6.1) la climatizzazione e la rimozione di neve e ghiaccio (6.2) e la sistemazione della cabina (6.3) non è oggetto di una nuova domanda di deroga e queste attività saranno quindi aperte alla concorrenza, senza restrizioni, a decorrere dal 1º gennaio 2000.

## 2. Le difficoltà invocate dalle autorità tedesche

(9) La deroga delle autorità tedesche è basata sui problemi di spazio e di capacità provocati dall'incendio del terminale dell'11 aprile 1996 rispetto all'aumento delle esigenze che comporterà l'apertura del mercato a diversi operatori nonché sui problemi registrati al momento dell'applicazione del piano di ricostruzione e ristrutturazione previsto.

(10) Essa si basa sugli argomenti presentati nella documentazione stabilita dall'aeroporto di Düsseldorf:

- Nachtrag zum Maßnahmenplan des Antrages auf Verlängerung der Freistellung der Flughafen Düsseldorf GmbH, September 1999
- Antrag auf Verlängerung der Freistellung der Flughafen Düsseldorf GmbH, Juli 1999
- Documentation des Maßnahmenplans, Oktober 1998 und April 1999
- Etude Netherlands Airport Consultant BV «Consequences of liberalizing groundhandling to permit several service providers», July 1997.

(11) Non occorre ripetere quanto già indicato nella decisione della Commissione del 14 gennaio 1998<sup>(6)</sup> e cioè che i dati da cui risultano i problemi di spazio derivano unicamente dall'incendio del 1996 e che non è invocato alcun problema strutturale per giustificare la presente situazione e la conseguente deroga.

## 2.1. Le conseguenze dell'incendio dell'11 aprile 1996

(12) L'incendio ha distrutto l'edificio centrale del terminale e reso i tre moli (A, B e C) inutilizzabili. L'impossibilità di passare attraverso l'edificio centrale ha avuto come conseguenza di:

<sup>(6)</sup> GU L 173 del 18.6.1998, pag. 45.

- usare diverse posizioni prossime, in particolare tutte quelle del molo B come posizioni distanti unicamente, con un conseguente forte aumento di trasporto dei passeggeri con autobus sull'area di stazionamento;
  - concentrare in un primo tempo tutti gli arrivi sul molo C, l'unico che dispone del sistema di consegna dei bagagli;
  - installare provvisoriamente a est e a ovest dei moduli (D ed E) per l'imbarco dei passeggeri; queste costruzioni occupano spazio sul terreno e comportano trasporti piuttosto lunghi in autobus;
  - chiudere completamente tre posizioni (50, 51 e 60) per permettere la ricostruzione del molo B e depositare il materiale necessario per questi lavori.
- (13) Il molo C e la parte corrispondente dell'edificio centrale sono stati rimessi in funzione a partire dal novembre 1996, consentendo di riattivare il sistema di consegna dei bagagli all'arrivo. Sono stati installati a questo livello tre nastri trasportatori in più per i bagagli, a detrimenti degli spazi di stazionamento di materiale.

(14) Secondo il dossier presentato dalle autorità tedesche in occasione della prima deroga, il molo A doveva a sua volta essere aperto nella primavera 1998, con la riapertura completa di 7-8 posizioni in modo da non dover più trasportare i passeggeri in arrivo su questo molo al molo C per ricevere i bagagli e permettere così di ridurre le frequenze di trasporto dei passeggeri in autobus. Nello stesso tempo, l'equipaggiamento per l'imbarco dei passeggeri del molo A sarebbe notevolmente ridotto riducendo i problemi di congestione sull'area di stazionamento e liberando spazio per lo stazionamento di nuovi equipaggiamenti di assistenza.

(15) I lavori sul molo B dovrebbero invece terminare nel giugno dell'anno 2001. Questi lavori sono di grande portata e riguardano la parte maggiore dell'aeroporto. Il molo B ha dovuto essere completamente raso al suolo così come una gran parte corrispondente del terminale. Questo molo e la parte centrale del terminale saranno completamente rifatti con un ingrandimento del terminale e un allargamento del molo su tutta la sua lunghezza nonché con l'aggiunta di un livello supplementare che consentirà così un adeguamento ai flussi Schengen e non-Schengen. Anche se l'incendio è avvenuto nel 1996, i tempi necessari per le perizie di assicurazione, gli studi di progetto e la demolizione hanno portato, tre anni più tardi, ad una situazione ancora molto provvisoria che comporta un disturbo considerevole sia per l'accesso dei passeggeri alle sale di imbarco sia per il traffico delle apparecchiature di assistenza sull'area di stazionamento. L'uso di numerose posizioni prima «in contatto» come posizioni distanti obbliga l'aeroporto a effettuare un gran numero di spostamenti in autobus. Si sono rese necessarie inoltre apparecchiature supplementari

per il trasporto di bagagli, con conseguenze sulla circolazione e lo stazionamento. La moltiplicazione dei materiali ed il relativo obbligo di girare ogni volta attorno alla zona dei lavori rende problematica la circolazione sui bordi del terminale. In questa parte dell'aeroporto lo spazio è completamente utilizzato, soprattutto a livello dei due moduli provvisori di partenza (D ed E).

(16) Il piano globale di ristrutturazione presentato dalle autorità tedesche in occasione della prima deroga del 1998, prevedeva un'operabilità delle infrastrutture nel 2002, ma doveva però permettere un'apertura del mercato dell'assistenza a decorrere dall'inizio del 2001. La decisione della Commissione del 14 gennaio 1998 imponeva all'aeroporto di aprire il mercato in maniera prematura già il 1º gennaio 2000, a causa in particolare dello spazio che avrebbe dovuto essere sgomberato progressivamente con l'apertura dei moli A e C, per il progresso dei lavori sul molo B e sulla nuova area di stazionamento ovest.

(17) Secondo le autorità tedesche, un'apertura di questo tipo non è più possibile nei termini stabiliti, a causa dei problemi registrati nello svolgimento dei vari lavori.

## 2.2. Le difficoltà registrate nel corso dei lavori di ricostruzione

### 2.2.1. Molo A

(18) Secondo il rapporto presentato dalle autorità tedesche, anche se una gran parte del molo è stata rimessa in funzione già nell'aprile 1998, come previsto nel piano di ristrutturazione, la demolizione dell'area provvisoria per le partenze non poteva iniziare fino all'entrata in funzione del molo A, in modo da poter completare i lavori sull'area di stazionamento a livello di questo molo e delle passerelle corrispondenti, parallelamente alla progressiva liberazione degli spazi.

(19) D'altra parte, per consentire ai passeggeri di raggiungere il terminale dell'aeroporto passando per il molo A senza dover più passare dal terminale C e poiché l'avanzamento dei lavori comportava lo spostamento dei nastri 9-12, diventava necessario creare a questo livello una struttura per gli arrivi. Queste misure sono state prese dietro insistenti richieste della compagnia Lufthansa e dei suoi partner, principali utenti di questo molo, per migliorare le condizioni dei loro passeggeri.

(20) Per il riassetto di questa parte est del molo A, è stato necessario trasformare la posizione 80 in zona di raccolta bagagli e costruire a questo livello un locale di ricevimento dei bagagli per i passeggeri. La sala arrivi è stata collegata con il resto dell'aerostazione con un tunnel per i passeggeri a livello della porta 37 (sale 5/6).

(21) La costruzione di queste strutture supplementari sull'area di stazionamento ha comportato un peggioramento della situazione del traffico in questa zona, soprattutto per il trasporto dei bagagli con il progressivo aumento del volume di traffico prodotto dalla riapertura delle posizioni.

(22) Secondo le autorità tedesche, questa riorganizzazione a livello del molo A, giustamente chiesta dai trasportatori, ma anche supplementare e non prevista, non ha consentito di migliorare la situazione come anticipato nella prima decisione della Commissione. A causa di circostanze esterne e di esigenze operative, vi è stata una riduzione di 500 m<sup>2</sup> degli spazi per lo stazionamento delle apparecchiature. Questa riduzione si è inoltre accompagnata alla chiusura della posizione 80 e ad una restrizione per lo spazio adiacente.

### 2.2.2. **Molo B**

(23) I piani dei lavori presentati in occasione della prima deroga e concernenti la costruzione del molo B e della parte del terminale centrale ad esso associata, non corrispondono più alla situazione attuale a questo livello. I progetti prevedevano una zona di costruzione ridotta per ottimizzare le superfici destinate allo stazionamento del materiale di assistenza.

(24) I piani di misure per superare le difficoltà relative alle attività di assistenza rientrano nel progetto più vasto di ricostruzione e ampliamento «Airport 2000 plus». Parallelamente al progresso dei lavori è risultato necessario per le autorità aeroportuali effettuare un riadattamento per rispondere alle esigenze in materia di assistenza ai passeggeri. Ciò si è tradotto in una riconfigurazione del molo B, con la conseguenza, in particolare, di un'ulteriore carenza di spazio per lo stazionamento delle apparecchiature durante tutto il periodo restante dei lavori. Questa carenza, a livello di questo molo è valutata a 3 000 m<sup>2</sup>. La riorganizzazione rende inoltre impossibile la riapertura nei tempi stabiliti, sotto questo molo, del nodo stradale che è indispensabile per una migliore circolazione sull'area di stazionamento.

(25) Secondo le autorità tedesche, la nuova deroga per un periodo fino al 31 dicembre 2001 è giustificata da questa estensione dei lavori sul molo B che non potrà essere ultimata prima del luglio 2001 e non potrà quindi essere operativa prima della fine dell'autunno 2001.

### 2.2.3. **La nuova area di stazionamento ovest**

(26) Il progetto «Airport 2000 plus» comprende anche un'estensione dell'area di stazionamento che dovrebbe consentire di sviluppare nuove posizioni aerei e anche di permettere la sosta del materiale di assistenza. L'estensione principale riguarda la creazione sulla parte ovest di una nuova area di stazionamento, metà della quale adibita a nuove posizioni agli aerei e l'altra metà al

deposito di materiale di assistenza su più di 14 000 m<sup>2</sup>. Questi lavori però nel piano di misure presentato all'epoca, figuravano soltanto come complemento di altre misure intese a superare le difficoltà menzionate in quanto i lavori, secondo la documentazione presentata all'epoca, dovevano terminare soltanto alla fine dell'anno 2000, ossia dopo il periodo di deroga concesso dalla Commissione nella sua decisione del 14 gennaio 1998.

(27) La costruzione di questa nuova zona è però ritardata a causa di problemi tecnici di drenaggio e di complicazioni amministrative relativamente all'autorizzazione rilasciata dal ministero per la protezione delle acque. Secondo la documentazione presentata dalle autorità tedesche, questi ritardi, nell'ipotesi più ottimista non consentiranno una messa in servizio prima della fine dell'anno 2001.

(28) La deroga è quindi basata sull'impossibilità per l'aeroporto di trovare in generale dello spazio supplementare a causa degli adeguamenti resisi necessari per le infrastrutture supplementari del molo A al fine di migliorare, su richiesta dell'utenza, le condizioni dei passeggeri e a causa della ristrutturazione del molo B.

(29) Rispetto alle previsioni iniziali, la carenza di spazio sui tre moli è aumentata di più di 3 500 m<sup>2</sup>. È stato invece possibile guadagnare 1 600 m<sup>2</sup> grazie a ristrutturazioni sull'area di stazionamento attorno agli edifici amministrativi e 2 000 m<sup>2</sup> sull'area di stazionamento ovest (parte merci) a livello della zona di sbrinamento cui si aggiungono 300 m<sup>3</sup> sulla parte est dell'area di stazionamento. Su tutto l'aeroporto, è stato possibile guadagnare soltanto 350 m<sup>2</sup> rispetto alla situazione all'inizio dell'anno 1998<sup>(7)</sup>, cosa che non permette un'apertura del mercato al livello previsto.

### 3. **Le osservazioni delle parti interessate**

(30) A seguito della pubblicazione a cura della Commissione di un estratto della notifica delle autorità tedesche e conformemente al disposto dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, le parti interessate sono state invitate a esprimere il loro parere.

Secondo un vettore, le cifre presentate dall'aeroporto nella documentazione di deroga non dimostrano la necessità di modificare il piano di misure né la mancanza di spazio. Per il vettore è sorprendente che l'aeroporto non dichiari una carenza di uffici e sarebbe possibile disporre di spazi supplementari usando le superfici diventate libere a livello delle vecchie baracche militari e quelle che saranno liberate con il minore fabbisogno di materiale dell'aeroporto a seguito dell'arrivo di un nuovo prestatore. Secondo questo utente, il nuovo prestatore

<sup>(7)</sup> Antrag auf Verlängerung der Freistellung der Flughafen Düsseldorf GmbH, July 1999, Tabelle 2, S. 11.

non potrà però disporre di molte superfici e dovrà quindi usare apparecchiature ridotte e specializzate in alcuni tipi di aerei, con una conseguente riduzione delle sue possibilità di mercato. L'utente propone anche un uso comune («pool») di determinate apparecchiature o una ripresa di materiale da parte del nuovo operatore. L'utente ritiene infine che la percentuale del 40% di quote di mercato indicata dallo studio NACO al momento della prima decisione della Commissione sia troppo ottimista e che è plausibile un'ipotesi basata soltanto sull'1% delle quote di mercato per questo secondo prestatore.

#### 4. Valutazione della deroga in base alle disposizioni della direttiva 96/67/CE

##### 4.1. Le norme vigenti in materia di assistenza

###### 4.1.1. Le possibilità di limitare l'accesso al mercato

- (31) La direttiva 96/67/CE del Consiglio prevede un'apertura differenziata del mercato in funzione delle modalità di prestazione dei servizi di assistenza (autoassistenza o prestazione a terzi) e del volume di traffico dell'aeroporto.
- (32) I principi generali sull'esercizio dell'assistenza per le categorie di servizi indicate dalle autorità tedesche sono definiti all'articolo 6, paragrafo 2, e dall'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva. Tali principi sono stati recepiti nelle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 2, del provvedimento tedesco che attua la direttiva. Ai sensi delle disposizioni della direttiva, gli Stati membri possono riservare l'esercizio dell'autoassistenza ad almeno due utenti. Questi ultimi devono essere scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Analogamente, il numero di prestatore dell'assistenza a terzi può essere limitato a due: la selezione dei prestatore deve quindi avvenire mediante bando di gara. Conseguentemente, in applicazione dell'allegato 5 del provvedimento «Verordnung über Bodenabfertigungsdienst auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften»<sup>(8)</sup> del 10 dicembre 1997 che recepisce la direttiva nel diritto tedesco, l'aeroporto di Düsseldorf è tenuto ad aprire il mercato dell'assistenza a terzi ad un altro prestatore di servizi e dovrà altresì permettere l'esercizio dell'autoassistenza a due utenti per le attività per cui è consentito limitare il numero di prestatore o utenti a norma degli articoli 6.2 e 7.2 della direttiva.
- (33) Tuttavia, laddove per difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibili, specialmente in funzione della con-

gestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile autorizzare l'esercizio del diritto all'autoassistenza o la prestazione di assistenza a terzi ai livelli previsti dalla direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e d), ammettere un solo operatore a prestare assistenza a terzi e vietare o limitare a un solo utente l'esercizio del diritto all'autoassistenza.

- (34) Ai termini dell'articolo 9, paragrafo 6, della direttiva, la durata delle deroghe consentite è limitata e ogni nuova deroga deve essere oggetto di una nuova procedura. Le deroghe concesse nel quadro dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera d), non possono tuttavia superare tre anni. Quelle consentite nel quadro dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b) e intese a riservare ad un unico prestatore i servizi a terzi non possono superare due anni e possono essere prorogate soltanto una volta per un periodo massimo di due anni. La presente deroga è stata accordata dalle autorità tedesche in questo contesto.

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

- specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e le difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibile che la giustificano;
- essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare dette difficoltà.

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

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

- (35) Come ricordato dalla Commissione nelle sue decisioni del 14 gennaio 1998, relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf<sup>(9)</sup>, l'obiettivo principale della direttiva è la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. Le limitazioni imposte a terzi costituiscono restrizioni alla libera prestazione di servizi da parte di tali soggetti. Per analogia con le misure statali che limitano la libera prestazione di servizi<sup>(10)</sup>, le misure suscettibili di precludere o di vietare la libera iniziativa dei prestatore di servizi — o come nel caso di specie quella degli utenti che intendono praticare per conto proprio l'assistenza — anche

<sup>(8)</sup> Decisioni della Commissione del 14 gennaio 1998, GU L 173 del 18.6.1998, pag. 32 e pag. 45.

<sup>(10)</sup> Sentenze del 25 luglio 1991, Médiawet, Racc. 1991, pag. 4007, e C-76/90, Säger/Dennemeyer, Racc. 1991, pag. 4221.

se si applicano indistintamente ai prestatori o utenti nazionali e a quelli di altri Stati membri, devono essere giustificate da esigenze imperative di interesse pubblico che non siano di natura economica e devono inoltre essere proporzionate agli obiettivi perseguiti.

#### 4.1.2. Procedura

(36) Le autorità tedesche si sono impegnate a subordinare l'entrata in vigore della decisione di deroga alla decisione della Commissione.

(37) Come nel caso delle due decisioni relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf<sup>(11)</sup>, la Commissione deve basare la sua valutazione sui punti seguenti:

- la sussistenza e l'entità delle difficoltà addotte a motivazione della deroga e l'impossibilità dell'apertura del mercato al livello previsto dalla direttiva; a questo proposito possono essere presi in considerazione solo i problemi di spazio e/o di capacità;
- un piano di misure adeguate per superare le difficoltà addotte, credibile, non subordinato a condizioni e contenente un calendario di attuazione di tali misure;
- la conformità ai criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, relativi al rispetto degli obiettivi della stessa, all'assenza di distorsioni della concorrenza e alla portata della misura.

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

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

(40) A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva, la Commissione ha effettuato un esame approfondito delle carenze di spazio e di capacità addotte, dell'adeguatezza

della decisione adottata dalle autorità tedesche rispetto a tali carenze e delle misure proposte per superarle. Nella sua valutazione, la Commissione si è basata sulla documentazione fornita dalle autorità tedesche come pure su un sopralluogo effettuato all'aeroporto di Düsseldorf il 20 ottobre 1999, nonché sulla perizia tecnica effettuata su sua richiesta dalla società Aerotec. La Commissione ha infine tenuto conto delle osservazioni presentate dall'aeroporto e dal governo tedesco sull'analisi da essa fatta e, più in particolare, di quelle concernenti le difficoltà di spazio dovute al ritardo nella riorganizzazione del terminale a causa delle modifiche che è stato necessario apportare ai piani di esecuzione dei lavori.

#### 4.2. Esame delle difficoltà addotte dalle autorità tedesche

##### 4.2.1. Cronistoria

(41) Come già ricordato non è necessario riprendere la questione dell'assenza di problemi strutturali di spazio sull'aeroporto di Düsseldorf e dell'impossibilità di aprire il mercato al livello previsto dalla direttiva, come indicato dalle autorità tedesche, legata unicamente ai problemi causati dall'incendio nell'aprile 1996.

(42) Nella sua decisione del 14 gennaio 1998, la Commissione ha d'altra parte riconosciuto, all'epoca, una carenza di spazio sull'aeroporto che giustificava la concessione di una deroga per i servizi chiesti.

(43) Bisogna anche notare che la presente deroga non concerne più, come era il caso nella precedente notifica oggetto della decisione della Commissione del 14 gennaio 1998, le categorie di servizi menzionate al punto 6 dell'allegato della direttiva, ossia la pulizia esterna e interna e la rimozione della neve e del ghiaccio. La possibilità per le autorità aeroportuali di disporre oggi di alcune vecchie baracche dell'esercito britannico sui bordi dell'aeroporto e la creazione della zona di sbrinamento sulla parte est dell'area di stazionamento permettono a queste autorità di rispettare le condizioni della direttiva aprendo liberamente il mercato a queste attività. La scelta di aprire queste attività alla concorrenza — e non quelle oggetto della presente deroga — è giustificata dalla nuova zona di sbrinamento, dalla ridotta superficie sgomberata e dalla mobilità delle apparecchiature usate per queste attività. Le vecchie baracche militari si trovano infatti all'esterno della cinta riservata all'aeroporto e i veicoli devono in particolare attraversare una strada molto frequentata e ciò non si presta ai macchinari pesanti e lenti adibiti alle operazioni sull'area di stazionamento, come le operazioni di spinta degli aerei.

(44) L'esame della Commissione nel quadro della presente deroga deve quindi limitarsi alle modifiche avvenute in materia di spazio e di capacità dopo la decisione della

<sup>(11)</sup> Cfr. nota 9.

Commissione del 14 gennaio 1998 e alla giustificazione prodotta dalle autorità tedesche circa l'impossibilità per l'aeroporto di Düsseldorf di realizzare completamente il piano previsto e le condizioni imposte da detta decisione.

#### 4.2.2. *Conseguenze delle modifiche avvenute nella ricostruzione dell'aeroporto*

(45) Come già ricordato, i problemi indicati derivano dall'incendio dell'aprile 1996 e i lavori in corso — pur rientrando in un progetto più vasto di estensione delle infrastrutture — derivano direttamente da questo incendio. Di conseguenza, questi lavori non concernono un ampliamento attraverso la semplice aggiunta di nuove infrastrutture o il rinnovamento di un terminale, bensì concernono innanzitutto la ricostruzione quasi completa di un edificio andato distrutto. Da ciò derivano difficoltà molto particolari, dovute soprattutto al fatto che è necessario:

- procedere innanzitutto alla distruzione degli edifici — e quindi anche all'evacuazione della maggior parte delle infrastrutture esistenti prima di cominciare la ricostruzione (soprattutto per il molo B e la parte centrale corrispondente);
- procedere per tappe (molo B e parte del terminale associata, prima di iniziare la distruzione della parte centrale del terminale) e combinare sullo stesso cantiere, operazioni di distruzione e innalzamento;
- eseguire questi lavori nella parte centrale di un aeroporto che deve rimanere operativo.

(46) L'insieme di queste operazioni necessita una logistica molto avanzata ed eventuali problemi su una parte dei lavori o del terminale possono ripercuotersi sull'intero programma. È d'altra parte evidente, dopo l'ispezione effettuata nel quadro di questa deroga il 20 ottobre 1999, che tutto il funzionamento dell'aeroporto risente della presenza di questi lavori e che l'insieme dello spazio lasciato libero dai lavori sull'area di stazionamento è stato utilizzato per costruire strutture temporanee che forniscono servizi di base agli utenti e ai loro passeggeri. In questo senso, oltre ai moduli di partenza D ed E, sono state aggiunte costruzioni che facilitano l'arrivo dei passeggeri e dei loro bagagli, soprattutto al punto A, su richiesta dei vettori. Il trasporto dei bagagli è analogamente assicurato in parte da veicoli speciali, dotati di nastri trasportatori integrali che scaricano direttamente sui nastri trasportatori diretti alla sala di arrivo dei bagagli. Questi veicoli sono pesanti ed ingombranti, ma permettono di ridurre la congestione delle zone di traffico e di scarico che comporterebbe l'uso dei veicoli convenzionali.

(47) L'esame delle condizioni di spazio necessarie alle operazioni di assistenza deve essere successivamente svolto in maniera approfondita a livello di ciascun molo e delle parti del terminale interessate ai lavori nonché a livello della parte ovest dell'area di stazionamento.

#### Molo A

(48) La documentazione presentata dalle autorità tedesche al momento dell'esame della prima deroga prevedeva l'operatività di questo molo nella primavera 1998. La diminuzione delle operazioni sull'area di stazionamento in questo punto avrebbe liberato spazio per lo stazionamento di apparecchiature di assistenza. A causa della nuova possibilità per i passeggeri di sbarcare al molo A, è diventato però necessario, su richiesta pressante delle compagnie aeree che operano su questo molo, prevedere una struttura di arrivo dei passeggeri a questo livello. La Commissione riconosce che un tale approccio, oltre a rispondere ad un'esigenza operativa per facilitare le condizioni di accesso dei passeggeri, contribuisce anche ad alleggerire in parte il traffico sull'area di stazionamento, ponendo fine ai trasferimenti in autobus fino al molo C divenuti necessari dopo l'incendio.

(49) Tuttavia questa risistemazione ha necessitato la costruzione della struttura di arrivo e correlativamente la chiusura della posizione più vicina (posizione 80). L'arrivo dei passeggeri a livello della nuova struttura del molo A ha inoltre comportato l'arrivo dei loro bagagli nello stesso posto e non più al molo C, sostituendo così il traffico per autobus dei passeggeri sull'area di stazionamento con traffico di bagagli in questa zona. Nel corso dell'ispezione effettuata dai servizi della Commissione è stato constatato un pieno utilizzo dello spazio disponibile, in particolare sulla vecchia posizione 80.

(50) La riduzione del numero di movimenti di autobus derivante dall'accesso diretto al molo A è stata quindi in gran parte compensata dall'arrivo dei bagagli verso la nuova installazione. A ciò è aggiunta la chiusura della posizione 80 e una riduzione dello spazio corrispondente nell'area adiacente. Si può quindi concludere che vi è stato un relativo peggioramento della situazione in questa zona dell'aeroporto.

#### Molo B

(51) La riconfigurazione del molo a seguito della decisione di adattare il progetto «Airport 2000 plus» all'evoluzione delle esigenze degli utenti, dei loro passeggeri e all'agevolazione del loro percorso si è tradotto in particolare in un allargamento del molo e successivamente della cinta di costruzione. La perizia effettuata dai servizi della Commissione indica che:

- lo stato dei lavori rende impossibile la sostituzione, anche parziale, delle superfici di cantiere con spazi

di stazionamento per il materiale di assistenza per il 1º gennaio 2000 — data di scadenza dell'attuale deroga — come previsto nella decisione del 14 gennaio 1998. La ricostruzione del molo infatti è appena iniziata e il nodo stradale potrà essere aperto alla circolazione soltanto tra diversi mesi;

- il perimetro del cantiere è stato ridotto al minimo e consente di garantire condizioni di sicurezza. A parte la strada per il traffico dei macchinari di cantiere, lo spazio permette soltanto il deposito di una quantità molto ridotta di materiale da costruzione;
- gli aerei sono separati dalla zona di cantiere soltanto dalla strada di servizio per le apparecchiature di assistenza e a tale livello non è possibile prevedere alcuno stazionamento supplementare.

- (52) Sulla base di questi nuovi dati è quindi chiaro che non è prevedibile poter guadagnare spazio a livello del molo B almeno prima della fine dei lavori, cioè all'inizio dell'estate 2000, prima di procedere ai lavori di finitura interna per l'entrata in servizio che è pianificata per l'autunno 2001.
- (53) Il completamento della costruzione del molo B dovrebbe essere seguito dalla costruzione di passerelle sull'area di stazionamento, cosa che limiterà notevolmente il movimento e il deposito delle apparecchiature in questo punto per un periodo stimato a cinque mesi.
- (54) A livello del molo B, sembra quindi impossibile liberare spazio supplementare sui 7 500 m<sup>2</sup> occupati.

#### L'area di stazionamento

- (55) L'estensione dell'area di stazionamento rientrava nel piano di misure presentato in occasione della prima deroga.
- (56) In un primo tempo era prevista un'estensione a est nel corso del 1999 con l'obiettivo principale di creare una zona di sbrinamento. La nuova superficie liberata, all'incirca 4 000 m<sup>2</sup>, può essere assegnata allo stazionamento di apparecchiature di assistenza soltanto al di fuori dei periodi di sbrinamento e durante tutto l'anno sono utilizzabili soltanto alcune centinaia di metri quadrati. Come menzionato, la creazione della zona di sbrinamento e l'occupazione di alcune vecchie baracche dell'esercito britannico hanno permesso alle autorità aeroportuali di prevedere un'apertura alla concorrenza delle operazioni in pulizia e sbrinamento dell'aereo. La scelta delle operazioni di cui si tratta — oggetto del punto 6 dell'allegato della direttiva — è giustificata dalla creazione della zona di sbrinamento, dalla ridotta superficie liberata e dalla mobilità dei veicoli che devono essere parcheggiati al di fuori della zona e attraversare una via a intenso traffico.

(57) Il piano di misure presentato in occasione della prima deroga prevedeva anche — ma soltanto in una seconda fase — la creazione di una nuova area di stazionamento nella zona ovest. Tale area di stazionamento, molto ampia, doveva servire per metà a nuove posizioni aeree e per l'altra metà al deposito di materiale di assistenza (su più di 14 000 m<sup>2</sup>).

Anche se l'autorizzazione alla costruzione di questa nuova area di stazionamento non è un problema di per sé, l'entità dei lavori in causa richiede una modifica importante dell'intero sistema di drenaggio su tutta la parte ovest dell'aeroporto; ciò comporta un ritardo nella costruzione nonché la necessità di ottenere l'autorizzazione delle autorità competenti per la protezione delle acque, cosa che a sua volta deve essere preceduta da test ambientali. Questi test e l'insieme della documentazione da fornire non lasciano sperare in un'autorizzazione prima della primavera 2000.

#### 4.3. Il piano di misure

- (58) In conformità con le disposizioni dell'articolo 89, paragrafo 2, della direttiva, la documentazione fornita dalle autorità tedesche è accompagnata da un piano di misure per superare le difficoltà addotte.

- (59) La costruzione della nuova area di stazionamento nella parte ovest — inizialmente pianificata per la fine dell'anno — permetterebbe di fornire più di 14 000 m<sup>2</sup> per il parcheggio di apparecchiature di assistenza. I problemi registrati nei lavori di drenaggio rendono incerte le date concernenti i lavori su quest'area di stazionamento.

Il piano di misure inteso a superare le difficoltà addotte deve essere credibile e certo e contenere un calendario di esecuzione. La mancanza di certezze circa la realizzazione di questo progetto nei tempi stabiliti impedisce alla Commissione di tener conto di quest'unico progetto come piano di misure ai sensi dell'articolo 9 della direttiva.

- (60) Le autorità tedesche presentano inoltre altre misure per superare le difficoltà. Esse sono legate alla realizzazione dei lavori sul molo B e sulla parte centrale del terminale. L'impegno da parte del consorzio preposto alla centralizzazione delle operazioni di costruzione a terminare i lavori entro l'autunno 2000 condiziona la liberazione degli spazi necessari per le future apparecchiature di assistenza. Si tratta di un impegno fermo e legato a penalità di ritardo considerevoli. Attualmente il cantiere opera 24 ore su 24 e vi lavorano 600 persone/giorno; questo numero dovrebbe salire a partire dal gennaio 2000 a 1 000 persone/giorno. Non appena il terminale sarà operativo, alla fine del periodo di deroga, lo spazio liberato non soltanto attorno al molo B consentirà di accogliere materiale di assistenza. Le autorità aeropor-

tuali però non prevedono più la demolizione dei due moduli provvisori di partenza (D ed E), ma la loro conversione per apparecchiature di assistenza. La superficie e l'altezza di questi moduli permettono infatti una conversione rapida.

- (61) Questa soluzione alternativa, indipendente dalla realizzazione dell'area di stazionamento ovest e di qualsiasi altra autorizzazione amministrativa, consentirà di aprire il mercato al livello previsto dalla direttiva alla fine del periodo di deroga e può quindi essere considerata come un piano di misure ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

#### 4.4. Il rispetto dei criteri definiti all'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva

- (62) La deroga notificata dalle autorità tedesche concerne le operazioni relative al carico e scarico delle merci, le diverse operazioni sull'area di stazionamento (guida dell'aereo, assistenza allo stazionamento, allo spostamento e all'avviamento) e il trasporto dei passeggeri e dei bagagli. Queste operazioni richiedono in genere molto materiale, talvolta lento e pesante (veicoli di spinta), che deve essere parcheggiato in prossimità delle posizioni aeree e non può essere stazionato, come è stato proposto, nella zona delle vecchie baracche militari, ossia al di fuori della zona riservata dell'aeroporto e accanto ad una via ad alto traffico. Bisogna anche tener conto dell'impatto dell'arrivo di un secondo prestatore sul traffico già molto congestionato attorno ai moli.

- (63) Lo studio dei piani di volo e delle operazioni di assistenza in causa induce la Commissione a stimare che l'arrivo di un secondo prestatore comporterebbe un fabbisogno di spazio supplementare di quasi il 22%, nell'ipotesi più realista in cui tale prestatore trattasse il 15% circa del mercato. Non spetta alla Commissione, una volta decisa l'apertura effettiva del mercato, limitare ufficialmente, come è stato suggerito, le quote di mercato del futuro prestatore imponendo una limitazione e una specializzazione del suo materiale a causa della mancanza di superficie disponibile. È possibile soltanto una valutazione dell'impatto dell'arrivo di operatori da parte della Commissione. Come inoltre ricordato dalla Commissione nelle sue diverse decisioni, l'arrivo di un nuovo operatore ha delle conseguenze sul fabbisogno di materiale dell'operatore già presente soltanto quando il nuovo operatore detiene quote di mercato che possono essere valutate tra il 10 e il 15%. Al di là di questa soglia, tutto il materiale del nuovo operatore deve essere considerato come supplementare a quello dell'aeroporto.

Nel caso dell'autoassistenza di un utente, questo fabbisogno supplementare di spazio sarebbe del 25% nel caso della compagnia LTU (con una riduzione del 5% sol-

tanto delle apparecchiature dell'aeroporto) affinché questa compagnia possa far fronte al suo traffico nelle sue ore di punta. Nel caso della Lufthansa, il fabbisogno di apparecchiature sarebbe pari a circa il 50% del totale di quello attualmente utilizzato dall'aeroporto. La riduzione del fabbisogno dell'aeroporto sarebbe dell'ordine del 25%, cosa che comporterebbe un fabbisogno supplementare di spazio pari al 25%.

- (64) Non sembra quindi possibile, alla luce dei problemi acuti di spazio sull'aeroporto, permettere l'arrivo di un secondo prestatore o utente sull'aeroporto per le operazioni oggetto della deroga e l'apertura unicamente delle operazioni di pulizia e sbrinamento è pienamente giustificata. La deroga concessa dalle autorità tedesche non sembra quindi più estesa del necessario per i servizi di cui si tratta.

Analogamente, alla luce delle difficoltà registrate nell'esecuzione dei diversi lavori e delle grosse modifiche da essi provocati, la pianificazione presentata dei lavori di completamento, soprattutto per il molo B e la parte centrale del terminale, mostra una corrispondenza tra le difficoltà effettivamente registrate e il periodo di deroga.

È quindi dimostrato il rispetto dei principi definiti dall'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

## 5. Conclusioni

- (65) La deroga delle autorità tedesche concernente l'aeroporto di Düsseldorf è basata sulle conseguenze dell'incendio dell'aprile 1996 che ha distrutto la maggior parte del terminale e completamente disorganizzato il funzionamento dell'aeroporto. La ricostruzione che rientra in un programma più ambizioso di sviluppo, è resa particolarmente difficile dal fatto che deve avvenire per lotti, essere preceduta da una demolizione e si situa nella parte centrale di un aeroporto che deve continuare ad essere operativo.

- (66) All'entità e alla complessità dei lavori e al collegamento indispensabile tra le loro varie fasi si sono aggiunte difficoltà di ordine tecnico e operativo che hanno ritardato la messa in funzione completa dei vari moli e impedito una liberazione degli spazi per il materiale di assistenza come era stato inizialmente pianificato. L'uso completo degli spazi — per il materiale di assistenza e per il materiale indispensabile alla costruzione — e le difficoltà già presenti in materia di stazionamento e circolazione sull'area di stazionamento, rendono impossibile l'arrivo di un nuovo operatore, autoassistente o prestatore di

servizi — prima della fine del periodo oggetto della deroga,

**Articolo 2**

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

**Articolo 1**

Fatto a Bruxelles, il 5 gennaio 2000.

La deroga concessa il 30 settembre 1999 all'aeroporto di Düsseldorf sulla base dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e d), della direttiva è notificata alla Commissione il 5 ottobre 1999 è approvata.

*Per la Commissione*  
Loyola DE PALACIO  
*Membro della Commissione*

---

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 gennaio 2000

## relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Funchal

[notificata con il numero C(1999) 5194]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/123/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

vista la decisione delle autorità portoghesi notificata alla Commissione in data 11 ottobre 1999 e dopo aver consultato le predette autorità,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

## 1. Campo di applicazione della deroga notificata dal governo del Portogallo

## 1.1. Notifica inviata dalle autorità portoghesi

(1) Con lettera protocollata dalla Commissione l'11 ottobre 1999, le autorità portoghesi hanno notificato una domanda di approvazione della decisione del governo del Portogallo che prevede una deroga a favore dell'aeroporto Funchal intesa a:

- limitare a due il numero di utenti autorizzati a praticare l'autoassistenza per le categorie di servizi indicati al punto 2 dell'allegato alla direttiva,
- riservare a un solo utente l'esercizio dell'autoassistenza per le categorie di servizi indicati ai punti 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 e 5.6, dell'allegato alla direttiva.

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

(2) A norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, la Commissione ha pubblicato un estratto della decisione notificata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*<sup>(2)</sup> del 25 novembre 1999, invitando i soggetti interessati a presentare le loro osservazioni.

(3) A norma dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, la Commissione ha consultato il governo portoghese sul progetto di valutazione della Commissione in data 8 dicembre 1999.

## Fondamento della deroga

(4) Le norme generali relative all'accesso al mercato dell'assistenza a terra sono definite agli articoli 6 e 7 della direttiva. Esse affermano il principio della più ampia liberalizzazione possibile per la maggior parte delle categorie di servizi di assistenza a terra. Per un aeroporto con un volume di traffico come quello di Funchal (1,7 milioni di passeggeri nel 1997), la direttiva prevede il riconoscimento del diritto all'esercizio dell'autoassistenza a decorrere dal 1º gennaio 1998. Tuttavia, a causa della situazione e della funzione particolare di un aeroporto, segnatamente dei problemi di sicurezza tecnica e di sicurezza pubblica, ma anche di spazio e di capacità, che possono caratterizzare alcuni settori nella maggioranza degli aeroporti, la direttiva non impone una liberalizzazione totale del mercato, ma prevede un'apertura minima tanto in materia di autoassistenza che di assistenza a terzi per quattro categorie di servizi forniti sulla pista, vale a dire in una zona particolarmente delicata dell'aeroporto. Le categorie in questione riguardano le operazioni in pista, l'assistenza bagagli, l'assistenza carburante come pure talune operazioni di assistenza al trattamento di merci e posta e corrispondono in particolare ai punti 3, 4 e 5 dell'allegato alla direttiva, oggetto della presente decisione. Il diritto all'autoassistenza «passeggeri» (punto 2 dell'allegato) non è normalmente oggetto di restrizioni e ogni vettore dovrebbe poterne fare uso.

(5) Tuttavia, l'articolo 9 della direttiva 96/67/CE ha tenuto conto anche del fatto che, in alcuni casi specifici, gravi problemi di spazio e/o di capacità possono impedire l'apertura del mercato al livello previsto. In tali casi, è

<sup>(1)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>(2)</sup> GU C 337 del 25.11.1999, pag. 4.

- ammessa l'introduzione di deroghe per un tempo limitato al fine di consentire all'aeroporto di risolvere tali difficoltà. Tali deroghe rivestono comunque un carattere eccezionale e non hanno l'obiettivo generale di garantire agli aeroporti un periodo di adeguamento supplementare oltre a quello già previsto all'articolo 1 della direttiva.
- (6) Una deroga può essere concessa esclusivamente in presenza di limiti specifici di spazio e di capacità. È in base a tale motivazione che le autorità portoghesi hanno introdotto la suddetta deroga, conformemente all'articolo 23 del testo portoghes «Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999»<sup>(3)</sup>, che recepisce la direttiva 96/67/CE nel diritto nazionale.
- (7) L'aeroporto di Funchal è dotato di un terminal passeggeri situato lungo una pista orientata a sud-ovest/nord-est, avente una lunghezza di 1 800 metri e una capacità dichiarata di nove movimenti all'ora. Situato nella regione autonoma di Madeira, l'aeroporto in questione riveste un'importanza vitale per l'economia di una regione insulare e periferica. Tuttavia, le condizioni meteorologiche, e in particolare i venti che soffiano spesso in modo violento nella zona, ne rendono difficile l'accesso. Tale difficoltà è accentuata dalla collocazione dell'aeroporto in riva al mare e a ridosso della montagna, fatto questo che ha reso necessaria la costruzione del terminal su quattro livelli per ovviare alla mancanza di spazio.
- (8) Da un punto di vista generale, il numero di movimenti è aumentato in media del 3% nel periodo 1990-1995 per conoscere quindi una crescita notevole (fino al 16,5%) negli anni '90.
- Il traffico passeggeri è stato di 1,53 milioni nel 1997 (e di circa 1,7 milioni nel 1998) con una crescita media annua del 6,5%, e ha riguardato per l'88% i collegamenti con il Portogallo continentale. La struttura del traffico non è mutata dagli anni '80 e si divide per una metà in traffico nazionale e per l'altra metà in traffico internazionale; il traffico è costituito per due terzi da voli di linea.
- Secondo le previsioni, la crescita nei prossimi cinque anni dovrebbe essere del 4% e derivare principalmente dal fatto che l'ampliamento della pista permetterà di accogliere aeromobili di dimensioni maggiori.
- (10) La direttiva prevede tuttavia il diritto di effettuare l'auto-assistenza dal 1º gennaio 1998. Attualmente, il diritto all'autoassistenza è esercitato dalla compagnia TAP per quanto riguarda le operazioni interessate dalla presente deroga, ovvero quelle relative all'assistenza passeggeri, all'assistenza bagagli, all'assistenza merci e posta, oltreché alle operazioni in pista. La compagnia in questione ha beneficiato fino alla fine del 1998 di un onere di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio per l'effettuazione del collegamento tra l'isola di Madeira e il Portogallo continentale, che rappresenta il 66% dei movimenti. Globalmente, la compagnia TAP opera il 69% del totale dei movimenti sull'aeroporto di Funchal, ovvero l'85% dei movimenti di passeggeri e il 95% dei movimenti di merci.
- (11) La posizione attuale della compagnia TAP, sola detentrice del diritto all'autoassistenza, si spiega in gran parte con il fatto che la compagnia beneficiava fino all'anno scorso di un onere di servizio pubblico sui collegamenti interni con la parte continentale del Portogallo. Nel 1997, il traffico di linea rappresentava il 77% dei movimenti e l'88% di questi movimenti era operato da TAP. In termini di passeggeri, il traffico di linea è valutato al 66% di quello globale e il 78% di tale percentuale è gestito da TAP.
- (12) Secondo la documentazione presentata dalle autorità portoghesi, i problemi di spazio e di capacità si presentano sia a livello di terminal che a livello di operazioni in pista.
- (13) Per quanto riguarda la zona partenze del terminal, lo spazio riservato al check-in misura attualmente 480 m<sup>2</sup> e dispone di 15 banchi di registrazione (più altri tre collocati lateralmente senza la possibilità di fare la fila). Tuttavia, solo 10 banchi di check-in affittati alla compagnia TAP dispongono di sistemi informatizzati, mentre il prestatore di servizi TRIAM, che si occupa solo dei voli charter, effettua la registrazione in modo manuale. La superficie ridotta della zona d'imbarco causa reali problemi ai passeggeri in attesa nelle ore di punta, che si trovano spesso costretti a una lunga permanenza in un terminal che non dispone di aria condizionata. E, secondo le autorità portoghesi, la situazione attuale rende impossibile l'ingresso di un altro utente.
- (14) Le operazioni di assistenza bagagli (punto 3 dell'allegato della direttiva) sono effettuate in modo manuale su un nastro lineare di 30 metri e in locali di 350 m<sup>2</sup>, dove le diverse operazioni sono difficili e l'ingresso di un altro operatore risulta impossibile.
- (15) Per quanto riguarda le operazioni in pista (punto 5 dell'allegato), secondo la documentazione inviata dalle autorità portoghesi, lo spazio sull'area di stazionamento è assai ridotto e il materiale dei due prestatori, TAP e

<sup>(3)</sup> Diário da República — 23.07.99-I Serie-A N° 170, pag. 4588.

TRIAM (che dispongono rispettivamente di 2 000 e 200 m<sup>2</sup> di superficie) lo occupa in maniera integrale. D'altra parte, i depositi per la manutenzione delle attrezzature, ancorché di recente costruzione, risultano già insufficienti, disponendovi TAP di 400 m<sup>2</sup> e TRIAM di 200 m<sup>2</sup>. Inoltre, nei periodi di punta (30<sup>ma</sup> ora di punta con 9 movimenti), la circolazione sull'area di stazionamento è particolarmente difficile e pericolosa, poiché, essendo tutti gli aerei in posizione «nose in», è necessario utilizzare costantemente rimorchiatori assai pesanti. L'aeroporto dispone in più di una sola corsia di circolazione a due sensi di marcia che, inoltre, è attraversata dai passeggeri che si imbarcano o sbarcano dagli aerei.

- (16) Il nuovo hangar per le operazioni merci, che misura solo 450 m<sup>2</sup>, è al momento occupato integralmente da TAP che gestisce direttamente in autoassistenza il 95% del traffico merci sull'aeroporto.
- (17) Secondo le autorità portoghesi non è dunque possibile accogliere un utente supplementare per le operazioni di assistenza in questione che sono già, in parte, effettuate dai due prestatori.

### 3. Osservazioni dei soggetti interessati

- (18) A seguito della pubblicazione, da parte della Commissione, di un estratto della notifica delle autorità portoghesi e a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, i soggetti interessati sono stati invitati a presentare le loro osservazioni.

In merito alla deroga in questione non sono state formulate osservazioni particolari.

### 4. Valutazione della deroga in base alle disposizioni della direttiva 96/67/CE

#### 4.1. Norme vigenti in materia di assistenza

##### 4.1.1. Possibilità di limitare l'accesso al mercato

- (19) La direttiva 96/67/CE prevede un'apertura differenziata del mercato in funzione delle modalità di prestazione dei servizi di assistenza (autoassistenza o prestazione a terzi) e del volume di traffico dell'aeroporto.
- (20) Le norme generali sull'esercizio dell'assistenza per le categorie di servizi indicate nella notifica delle autorità portoghesi sono definite all'articolo 7 della direttiva. Tali principi sono stati recepiti nelle disposizioni del provvedimento portoghesi che attua la direttiva<sup>(4)</sup>. Conformemente alle disposizioni della direttiva, uno Stato membro può limitare l'esercizio dell'autoassistenza nei servizi

di assistenza bagagli, merci e posta e nelle operazioni in pista a almeno due utenti; e tali utenti devono essere scelti sulla base di criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Le operazioni di autoassistenza per i passeggeri sono aperte generalmente a tutti gli utenti.

- (21) Tuttavia, laddove per difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibili, specialmente in funzione del congezionamento e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile autorizzare l'esercizio del diritto all'autoassistenza o la prestazione di servizi a terzi ai livelli previsti dalla direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può, a seconda delle categorie di servizi interessati, limitare il numero di utenti che praticano l'autoassistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), o ancora vietare o limitare a un solo utente l'esercizio di tale diritto a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera d).
- (22) Tuttavia, a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, una simile deroga deve:
- specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;
  - essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.
- Inoltre, sempre a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, la deroga non deve:
- pregiudicare indebitamente gli obiettivi della direttiva;
  - dar luogo a distorsioni della concorrenza;
  - essere più ampia del necessario.

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

<sup>(5)</sup> Decisione della Commissione del 14 gennaio 1998 (GU L 173 del 18.6.1998, pag. 32).

<sup>(6)</sup> Sentenze del 25 luglio 1991, Mediawet Tacc. 1991 I, pag. 4007, e 76/90, Saäger/Dennemeyer, Racc. 1991, pag. 4221.

#### 4.1.2. *La procedura*

(24) Come ricordato nel caso delle due decisioni relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf<sup>(7)</sup>, la Commissione deve basare la sua valutazione sui punti seguenti:

- la sussistenza e l'entità delle difficoltà addotte a motivazione della deroga e l'impossibilità dell'apertura del mercato al livello previsto dalla direttiva; a questo proposito possono essere presi in considerazione solo i problemi di spazio e/o di capacità;
- un piano di misure adeguate mirante a superare le difficoltà addotte, credibile, non subordinato a condizioni e che contenga un calendario di attuazione di tali misure;
- la conformità ai criteri indicati nell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, relativi al rispetto degli obiettivi della stessa, all'assenza di distorsioni della concorrenza e alla portata della misura.

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

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

(27) A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva, la Commissione ha effettuato un esame minuzioso delle carenze di spazio e di capacità addotte, dell'adeguatezza della decisione adottata dalle autorità portoghesi rispetto a tali carenze e delle misure proposte per superarle. Nella sua valutazione, la Commissione si è basata sulla documentazione presentata dalle autorità portoghesi come pure su un sopralluogo che ha potuto effettuare all'aeroporto di Funchal l'8 novembre 1999, nonché sulla perizia tecnica effettuata su sua richiesta dalla società Aerotec. La Commissione ha tenuto conto infine delle osservazioni presentate dall'amministrazione dell'aeroporto e dalle autorità portoghesi in merito all'analisi effettuata dalla Commissione.

#### 4.2. *L'esame delle difficoltà addotte dalle autorità portoghesi*

(28) L'isola di Madeira costituisce una destinazione turistica molto importante e l'aeroporto di Funchal è essenziale per il suo sviluppo turistico. La crescita annua del traffico su questo aeroporto è stimata al 4% per i prossimi cinque anni, e riguarda quasi interamente il traffico passeggeri. L'aeroporto è impegnato in una importante opera di ampliamento che interessa sia la pista che il terminal. La situazione nell'aeroporto, e in particolare per quanto riguarda lo spazio sull'area di stazionamento, riveste dunque carattere temporaneo e dovrebbe evolvere nei prossimi mesi (almeno per talune parti) di pari passo con l'avanzamento dei lavori.

(29) Con un traffico di 1,53 milioni di passeggeri nel 1997, l'aeroporto di Funchal deve, in applicazione della direttiva, permettere ai vettori l'esercizio dell'autoassistenza. Vista la forte crescita del traffico, a partire dal 2001 l'aeroporto dovrebbe aprire alla concorrenza anche le operazioni di assistenza a terzi una volta superata la soglia di 2 milioni annui di passeggeri. La deroga delle autorità portoghesi riguarda da un lato una limitazione delle operazioni di assistenza passeggeri, che normalmente sono del tutto libere e, dall'altro, i servizi di autoassistenza sull'area di stazionamento, comprese le operazioni di smistamento dei bagagli, di trasporto dei bagagli dei passeggeri e degli equipaggi, come pure le operazioni relative a merci e posta.

#### ***Le operazioni di assistenza passeggeri***

(30) Secondo le autorità portoghesi, sussistono problemi di capacità e di spazio del terminal, con un notevole congestiamento della sala riservata alle operazioni di check-in. La Commissione concorda sul fatto che la sala in questione crea difficoltà in quanto è troppo piccola per ospitare tutti i passeggeri in attesa di effettuare il check-in in alcune ore di punta, tenuto conto del numero di voli per cui deve essere effettuata la registrazione.

(31) Le operazioni di assistenza ai passeggeri sono attualmente effettuate da due società: TAP che effettua operazioni sia per i propri aeromobili che per quelli dei clienti nel quadro dell'assistenza a terzi e la società TRIAM che presta servizi a terzi e la cui unica clientela è costituita oggi da vettori «charter». Gli utenti dell'aeroporto fruiscono dunque già ora della possibilità di scegliere liberamente il prestatore dei servizi di assistenza passeggeri.

(32) Tuttavia, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva, nelle operazioni di assistenza in questione deve vigere una libertà totale di praticare l'autoassistenza. Solo problemi di spazio e/o di capacità possono giustificare una deroga che limiti il numero di utenti che possono praticare l'autoassistenza. Si tratta dunque di verificare se non sia veramente possibile accettare nuovi operatori.

(33) Se le dimensioni ridotte della sala attualmente utilizzata per le operazioni di check-in non possono essere negate,

<sup>(7)</sup> Cfr. nota 5.

<sup>(8)</sup> Cfr. nota 6.

va riconosciuto altresì che il problema è costituito in primo luogo dalla sala stessa e solo in misura minore dal numero di banchi per il check-in. Tale situazione non è dunque imputabile alla compagnia che effettua le operazioni di registrazione; sia essa uno dei due prestatori attuali o una nuova compagnia. Infatti, a differenza che in altri aeroporti, non vengono effettuate operazioni di registrazione comuni per più voli allo stesso tempo e agli stessi banchi di check-in. A ciascun volo sono assegnati banchi specifici che vengono aperti individualmente per ciascuno dei voli interessati con due o tre ore di anticipo. L'operatore inizia a trattare il volo seguente soltanto una volta terminate le operazioni di registrazione di quello precedente. Se i 18 banchi sono attribuiti per volo, il numero di operatori non ha in linea di principio alcuna importanza, in quanto il numero di banchi resta costante in virtù del sistema di registrazione volo per volo e la capacità non subisce dunque alcuna variazione.

- (34) Da un punto di vista pratico, e prendendo in considerazione la situazione più sfavorevole possibile, ovvero il giorno con maggiore traffico in un anno — che secondo le previsioni dovrebbe essere il 3 gennaio 2000 — si constata, calendario dei voli alla mano, che il solo momento in cui i banchi potrebbero rivelarsi insufficienti avrebbe una durata di due ore e, anche in questo lasso di tempo, la sovrapposizione dell'attività di due banchi durerebbe al massimo 20 minuti.
- (35) Le autorità portoghesi hanno sostenuto che in realtà quattro banchi non potevano essere utilizzati a causa della loro sfavorevole collocazione nella sala. Essi erano tuttavia in uso il giorno del sopralluogo della Commissione, in cui tuttavia il traffico non era particolarmente intenso. Va riconosciuto che la loro posizione all'interno del terminal li rende assai poco pratici e che la possibilità di accesso ai banchi 1 e 2 è veramente limitata. Tuttavia, un loro utilizzo particolare per lo stesso volo, che permetta di spezzare in due un'unica fila di attesa per la registrazione, li renderebbe accessibili. E, in ogni caso, la limitazione del numero di operatori non avrà alcuna incidenza sul congestzionamento attuale della sala, né permetterà di ridurre il fabbisogno di nuovi banchi.
- (36) L'esame del calendario dei voli nel giorno più trafficato dell'anno mostra infatti che, tra le ore 8.00 e 10.30, cinque banchi sono liberi nella parte attualmente assegnata alla compagnia TRIAM e che tra le 16.30 e le 22.00 nessun banco è occupato. Analogamente, in certi giorni del mese di novembre TRIAM non utilizza alcun banco. Gli otto banchi assegnati a TAP sono più utilizzati ma, tra le ore 11 e 15.45, almeno tre di essi possono essere liberati stando ai piani di volo e alla pratica adottata in materia di assegnazione dei banchi.

- (37) Il fatto che i banchi attualmente utilizzati da TRIAM non siano dotati di sistemi informatici costituisce certamente un disagio per gli utenti ma non rende impossibile l'ingresso di un nuovo operatore. La decisione di praticare o meno l'autoassistenza è una decisione di carattere economico che spetta agli utenti adottare, una volta che abbiano preso conoscenza di tutti i vantaggi e gli svantaggi che gestire tali servizi comporta, considerati anche i problemi di equipaggiamento dell'aeroporto.

(38) Tenuto conto del calendario dei voli e delle pratiche utilizzate per la registrazione, la pratica dell'autoassistenza da parte di nuovi utenti non aumenterà le difficoltà, indubbiamente reali, che l'aeroporto deve affrontare ma che interessano la sala d'attesa. Spetta quindi all'aeroporto, mediante una gestione equa e puntuale, distribuire i banchi tra i differenti operatori secondo l'evoluzione delle necessità degli stessi.

### **I bagagli**

(39) Secondo quanto riportato nella documentazione delle autorità portoghesi, l'area di smistamento e carico dei bagagli presenta una superficie assai ridotta. Le operazioni sono effettuate manualmente utilizzando un nastro lineare di 30 metri sul quale operano già due prestatori di servizi. È quindi assolutamente impossibile ammettere un altro operatore allo smistamento bagagli. Lo stesso dicono per il trasporto dei bagagli in arrivo e in partenza da questa sala a causa delle dimensioni esigue dell'accesso e della sala stessa.

### **Le operazioni in pista**

(40) Fatta eccezione per il trasporto dei bagagli, per il quale è impossibile ammettere un nuovo operatore in sala di smistamento, il resto delle operazioni in pista non sembra essere interessato da gravi problemi di spazio e/o capacità. Il giorno del sopralluogo della Commissione è apparso evidente che gli spazi sull'area di stazionamento, in particolare nella parte ovest, avrebbero potuto ospitare senza problemi altre attrezzature. Anche nelle fasi di minor traffico, ovvero nei momenti in cui il materiale è inutilizzato e dunque è depositato sull'area di stazionamento, è apparso manifesto che non tutti gli spazi disponibili erano occupati. Inoltre, la configurazione attuale degli spazi in questione è provvisoria e, a partire dalla primavera 2000, con la risistemazione delle posizioni di stazionamento degli aerei nella parte ovest dell'aeroporto, sarà possibile liberare ulteriori spazi. Tuttavia, indipendentemente da tale miglioria, le posizioni degli aerei in «nose in» consentono, secondo le norme e le pratiche raccomandate dall'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO), di depositare le attrezzature di assistenza in testa agli aeromobili, in particolare nelle posizioni 2-4 e da A06 a A04 e da A01 a A03. Le autorità portoghesi non hanno quindi dimostrato l'impossibilità di garantire il diritto all'autoassistenza conformemente alle disposizioni della direttiva.

### **Le operazioni di assistenza merci**

(41) Recentemente è stato costruito un nuovo terminal merci. Esso misura 450 m<sup>2</sup> (di cui 350 operativi e 100 riservati agli uffici) ed è attualmente occupato da TAP. Il terminal è diviso in due parti destinate rispettivamente all'importo e all'export, che dispongono ciascuna di una sola porta di accesso alla pista. TAP è il solo operatore per i servizi merci dell'aeroporto e più del 95% della

sua attività avviene in regime di autoassistenza. L'assistenza a terzi, che rappresenta soltanto il 5 % del traffico, non sarà obbligatoriamente ammessa fintantoché l'aeroporto non avrà raggiunto la soglia di 2 milioni di passeggeri all'anno, come previsto dalla direttiva. L'ipotesi che un operatore richieda di praticare l'autoassistenza per questa categoria di servizi, che corrisponderebbe circa all'1-2 % del traffico, è poco probabile. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 9 della direttiva, l'impossibilità di ammettere un secondo operatore, al quale sarebbe attribuito uno spazio proporzionale al traffico merci da esso gestito, deve essere dimostrata. E non sembra impossibile ricavare un tale spazio all'interno dell'hangar essendo le esigenze di spazio assai limitate. Tuttavia, non sembra invece possibile gestire i movimenti di un secondo operatore vista la disposizione delle porte. Inoltre, gli uffici riservati al personale nell'hangar merci non consentono, data sia la loro disposizione che la loro superficie, di ammettere un secondo operatore.

- (42) La documentazione presentata dalle autorità portoghesi fa inoltre riferimento alle dimensioni ridotte degli hangar per la manutenzione e delle sale di riposo. In primo luogo va detto che tali edifici sono nuovi e che si sarebbe dovuto tener conto delle disposizioni della direttiva al momento dell'assegnazione delle superfici. D'altra parte, l'esame delle superfici assegnate ha dimostrato che la compagnia TAP dispone per le operazioni in pista di 2 000 m<sup>2</sup> sull'area di stazionamento per la collocazione delle attrezzature e di 400 m<sup>2</sup> per la manutenzione delle stesse e che riesce a gestire in questo modo il 70 % del traffico senza particolari problemi. Per il restante 30 %, TRIAM dispone di 200 m<sup>2</sup> sull'area di stazionamento e della metà dell'hangar per la manutenzione e delle sale di riposo. Le infrastrutture assegnate a TRIAM possono dunque sembrare «sovradimensionate» in rapporto al volume di traffico gestito e non è stato dunque dimostrato che sarebbe impossibile liberare lo spazio per ammettere un nuovo operatore.

## 5. Piano di misure adeguate

- (43) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, la documentazione presentata dalle autorità portoghesi contiene un piano di misure intese a superare le difficoltà addotte.
- (44) Tale piano si inscrive nel progetto più ampio di ampliamento dell'aeroporto — per fare fronte all'aumento del traffico e per consentire un migliore accesso all'isola di Madeira — che dovrebbe permettere di accogliere aeromobili di dimensioni maggiori che operano collegamenti internazionali, e ciò in condizioni di sicurezza notevolmente migliori.

- (45) Il progetto comporta in primo luogo l'estensione della pista mediante l'uso di palafitte e una modifica del suo asse per evitare che la costruzione avvenga in acque troppo profonde. Il corrispondente ampliamento dell'area di stazionamento permetterà di aumentare da 9 a

14 le posizioni di stazionamento degli aeromobili, incluse 4 posizioni per aeromobili di dimensioni maggiori. L'ampliamento in questione e le nuove posizioni di stazionamento per gli aeromobili saranno certamente seguiti dal corrispondente ampliamento degli spazi per le operazioni di imbarco e di sbarco e da nuovi spazi per la collocazione delle attrezzature, per un totale di circa 7 000 m<sup>2</sup>. Le limitazioni di spazio non consentiranno tuttavia di raddoppiare il numero di corsie di servizio a livello del terminal. Il piano prevede invece un notevole ampliamento del terminal che, da un lato, disporrà di una nuova sala di smistamento dei bagagli e, dall'altro, consentirà di portare a 40 il numero di banchi del check-in, tutti muniti di sistemi informatici, in una sala di circa 4 400 m<sup>2</sup>. Analogamente, saranno costruiti un edificio di 1 250 m<sup>2</sup> per la manutenzione dei veicoli e un'area coperta riservata alle merci di 3 000 m<sup>2</sup>.

## 6. Rispetto dei criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva

- (46) Le disposizioni dell'articolo 9 della direttiva prevedono che una deroga possa essere accordata solo nel caso in cui problemi di spazio e/o di capacità rendano impossibile l'apertura del mercato nella misura prevista dalla direttiva. Il sopralluogo della Commissione ha permesso di accettare che ciò è del tutto impossibile per le attività di assistenza in materia di smistamento e trasporto dei bagagli, viste le dimensioni ridotte dei locali che impediscono la presenza di altri operatori in uno spazio in cui l'attività già risulta difficile per i due operatori attuali. Lo stesso dicasi per le attività di trattamento delle merci e della posta, per le quali la disposizione dei locali e i problemi degli uffici per il personale non consentono attualmente la presenza di un altro operatore. Al contrario, l'impossibilità di aprire il mercato non è stata dimostrata per gli altri servizi, sia perché nella valutazione non si può tener conto di disagi di entità ridotta, sia perché il problema invocato è indipendente dal numero di operatori. Il campo di applicazione della deroga accordata dalle autorità portoghesi appare dunque più ampio del necessario.

- (47) Per quanto riguarda la durata della deroga, lo spazio necessario per permettere un'applicazione della direttiva nelle aree in cui i problemi si sono rivelati fondati non potrà essere liberato prima dell'apertura della nuova sala di smistamento bagagli, ovvero prima della fine del 2000. Analogamente, il piano di misure prevede per la stessa epoca l'apertura di un'area coperta per il trattamento delle merci. Su questo punto, la deroga appare dunque conforme ai principi di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

## 7. Conclusione

- (48) L'aeroporto di Funchal registra attualmente un forte incremento del traffico che rende necessaria la realizzazione di lavori di notevole portata per poter accogliere in tutta sicurezza ogni tipo di aeromobile, compresi quelli di grandi dimensioni, ma anche per poter garan-

tire un buon servizio ai passeggeri. Tuttavia, i problemi inerenti alle operazioni di registrazione dei passeggeri derivano dalle ridotte dimensioni della relativa sala e non da problemi particolari dovuti ai banchi di check-in o al personale che effettua tali operazioni. Nell'area di stazionamento è possibile liberare lo spazio per consentire a un nuovo operatore di praticare l'autoassistenza nel quadro delle operazioni in pista, cominciando dalla riorganizzazione della zona ovest che sarà intrapresa nei primi mesi del 2000.

Al contrario, risulta invece impossibile, date le dimensioni ridotte dei locali, ammettere un nuovo operatore in uno spazio in cui risulta difficile gestire le attrezzature di due prestatori di servizi per le operazioni di smistamento e trasporto dei bagagli. Analogamente, secondo la perizia fatta realizzare dalla Commissione, non è pensabile la presenza di un altro operatore nell'hangar riservato alle operazioni merci,

1999, deve essere limitata alle operazioni di cui all'allegato della direttiva, punti 3, 4 e 5.4, per quanto riguarda il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione.

#### Articolo 2

La Repubblica portoghese deve notificare alla Commissione la decisione di deroga modificata conformemente all'articolo 1, prima della sua entrata in vigore.

#### Articolo 3

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

La deroga accordata dalla Repubblica portoghese all'aeroporto di Funchal, quale notificata alla Commissione l'11 ottobre

*Per la Commissione*

Loyola DE PALACIO

*Vicepresidente*

Fatto a Bruxelles, il 10 gennaio 2000.

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 gennaio 2000

**relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Porto  
(Aeroporto Francisco Sa Carneiro)**

[notificata con il numero C(1999) 5196]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/124/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

vista la decisione delle autorità portoghesi notificata alla Commissione in data 11 ottobre 1999 e dopo aver consultato le predette autorità,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

**1. Il campo di applicazione della deroga notificata dal governo del Portogallo**

**1.1. La notifica inviata dalle autorità portoghesi**

- (1) Con lettera protocollata dalla Commissione l'11 ottobre 1999, le autorità portoghesi hanno notificato una domanda di approvazione della decisione del governo portoghesi, che prevede una deroga a favore dell'aeroporto di Porto (Aeroporto Francisco Sa Carneiro) intesa a limitare a quattro il numero di utenti autorizzati a praticare l'autoassistenza per le categorie di servizi indicati al punto 2 dell'allegato alla direttiva.

Tale deroga è accordata ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), della direttiva fino al 31 agosto 2001.

- (2) A norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, la Commissione ha pubblicato un estratto della decisione notificata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*<sup>(2)</sup> del 25 novembre 1999, invitando i soggetti interessati a presentare le loro osservazioni.

- (3) A norma dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, la Commissione ha consultato il governo portoghesi sul progetto di valutazione della Commissione in data 3 dicembre 1999.

**Fondamento della deroga**

- (4) Le norme generali relative all'accesso al mercato dell'assistenza a terra sono definite agli articoli 6 e 7 della direttiva. Esse affermano il principio della più ampia liberalizzazione possibile per la maggior parte delle categorie di servizi di assistenza a terra. Per un aeroporto con il volume di traffico di quello di Porto, la direttiva prevede, dal 1° gennaio 1998, il riconoscimento del diritto all'autoassistenza.

- (5) L'articolo 9 della direttiva 96/67/CE ha tenuto conto anche del fatto che, in alcuni casi specifici, gravi problemi di spazio e di capacità possono impedire l'apertura del mercato al livello previsto. In tali casi, è ammessa l'introduzione di deroghe per un tempo limitato al fine di consentire all'aeroporto di risolvere tali difficoltà. Tali deroghe rivestono comunque un carattere eccezionale e non hanno l'obiettivo generale di garantire agli aeroporti un periodo di adeguamento supplementare oltre a quello già previsto all'articolo 1 della direttiva.

- (6) Una deroga può essere concessa esclusivamente in presenza di limiti specifici di spazio e di capacità. È in base a tale motivazione che le autorità portoghesi hanno introdotto la suddetta deroga, conformemente all'articolo 23 del testo portogheso «Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999»<sup>(3)</sup>, che recepisce la direttiva 96/67/CE nel diritto nazionale.

**1.2. Descrizione dell'aeroporto**

- (7) L'aeroporto di Porto, che si estende su una superficie di 319 ettari, è dotato di un terminal passeggeri situato all'estremità sud e di una pista di lunghezza pari a 3 480 metri, orientata in direzione nord/sud. Il terminal ha una capacità annua massima di 3 milioni di passeg-

<sup>(1)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>(2)</sup> GU C 337 del 25.10.1999, pag. 5.

<sup>(3)</sup> Diário da República — 23.07.99—I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

geri e non consente le posizioni a contatto. Il terminal cargo ha, da parte sua, una capacità di 40 000 tonnellate, una superficie operativa di 8 700 m<sup>2</sup> e uffici con una superficie di 2 200 m<sup>2</sup>.

- (8) Nel 1997, l'aeroporto ha registrato un traffico di 2,3 milioni di passeggeri (2,7 nel 1998), principalmente su voli di linea (87%) e internazionali (78%). Le previsioni sul traffico indicano un incremento medio annuo di circa il 6% per i prossimi cinque anni.

### 1.3. La situazione dell'assistenza presso l'aeroporto di Porto

- (9) Poiché il numero di passeggeri è compreso tra 2 e 3 milioni e le merci a 75 000 tonnellate, l'apertura del mercato non interesserà le operazioni di assistenza a terzi prima del 1<sup>o</sup> gennaio 2001. Tale assistenza è prestata da TAP per la maggior parte delle operazioni, fatta eccezione per quelle relative all'assistenza merci che vedono la presenza di un secondo operatore. Le operazioni merci in questione corrispondono tuttavia solo all'1% dei movimenti sull'aeroporto.
- (10) La direttiva prevede tuttavia il diritto di praticare l'auto-assistenza dal 1<sup>o</sup> gennaio 1998.
- (11) L'autoassistenza è autorizzata in pista per due utenti (TAP e Portugalia). Per quanto riguarda l'assistenza nell'aerostazione e più particolarmente l'assistenza «passeggeri», oggetto della presente decisione, essa è effettivamente praticata da quattro compagnie aeree, TAP, Portugalia, KLM et GB Air. Tuttavia, per i servizi in questione, la direttiva prevede generalmente il riconoscimento senza limiti del diritto all'autoassistenza.

## 2. Le difficoltà addotte dalle autorità portoghesi

- (12) La documentazione presentata dalle autorità portoghesi mette in luce una considerevole mancanza di spazio per i passeggeri che effettuano le operazioni di imbarco. Il traffico sull'aeroporto non è infatti regolare e la hall destinata alle operazioni in questione presenta una superficie di 500 m<sup>2</sup> con solo 18 banchi per il check-in. Per questo motivo, in periodi di traffico intenso, in particolare durante i periodi di festa classici come Natale, Pasqua e l'estate, la hall è completamente occupata dai viaggiatori in attesa di fare check-in. Inoltre, la maggior parte dei passeggeri viaggia con diversi bagagli ed è accompagnata da una parte di familiari e amici, situazione che determina un ulteriore congestionamento.
- (13) Secondo la documentazione prodotta dalle autorità portoghesi, per garantire una buona qualità delle operazioni di check-in sarebbe necessaria una media di tre banchi per volo, compreso un banco destinato ai viaggiatori della business class. Secondo le autorità portoghesi, risulta pertanto difficile mantenere un buon livello di qualità durante i periodi di punta.

- (14) Gli studi eseguiti dall'aeroporto hanno dimostrato che, sulla base dei livelli di traffico, sarebbero stati necessari 24 banchi per il check-in a partire dal 1998 e 26 nel 1999. Queste cifre si basano su un tempo medio di apertura di 90 minuti, su una crescita effettiva annua del 6% e sulla stima che siano necessari due banchi check-in per un aereo di categoria A (160 passeggeri), tre per uno di categoria B (tra 161 e 300 passeggeri) e quattro per uno di categoria C (più di 300 passeggeri).

- (15) Secondo le autorità portoghesi, la ricerca di un'impostazione equilibrata tra la crescita del traffico sull'aeroporto e il mantenimento di un buon livello di qualità dei servizi di assistenza prestati impedisce per il momento l'ammissione di altri operatori per la categoria di servizi in questione.

## 3. Le osservazioni dei soggetti interessati

- (16) A seguito della pubblicazione, da parte della Commissione, di un estratto della notifica delle autorità portoghesi e a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, i soggetti interessati sono stati invitati a presentare le loro osservazioni.

Un vettore ha fatto rilevare l'impossibilità di un'apertura completa a breve termine dei servizi oggetto della deroga.

## 4. Valutazione della deroga in base alle disposizioni della direttiva 96/67/CE

### 4.1. Le norme vigenti in materia di assistenza

#### 4.1.1. Le possibilità di limitare l'accesso al mercato

- (17) La direttiva 96/67/CE del Consiglio prevede un'apertura differenziata del mercato in funzione delle modalità di prestazione dei servizi di assistenza (autoassistenza o prestazione a terzi) e del volume di traffico dell'aeroporto.
- (18) Le norme generali sull'esercizio dell'assistenza per la categoria di servizi indicata nella notifica delle autorità portoghesi sono definite all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva. Tali principi sono stati inclusi nelle disposizioni del Decreto-Lei<sup>(4)</sup> che recepisce la direttiva nel diritto portoghese. In base alle disposizioni della direttiva

<sup>(4)</sup> Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República — 23.07.99-I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

va, le operazioni di assistenza ai passeggeri sono aperte senza restrizioni all'esercizio dell'autoassistenza da parte dei vettori che operano sull'aeroporto.

(19) Tuttavia, laddove per difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibili, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile autorizzare l'esercizio del diritto all'autoassistenza ai livelli previsti dalla direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), riservare l'esercizio dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti; e tali utenti devono essere scelti sulla base di criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. È su questa base, e in conformità dell'articolo 23 del regolamento portoghese che recepisce la direttiva<sup>(5)</sup>, che le autorità portoghesi hanno deciso di limitare all'aeroporto di Porto l'esercizio dell'autoassistenza a quattro utenti.

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

- specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;
- essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare le difficoltà addotte;

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

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

(21) Come ricordato dalla Commissione, in particolare nelle sue decisioni del 14 gennaio 1998 relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf<sup>(6)</sup>, l'obiettivo principale della direttiva è la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. Le limitazioni imposte a terzi costituiscono restrizioni alla libera prestazione di servizi da parte di tali soggetti o al loro diritto di esercitare l'autoassistenza. Per analogia con le misure statali che limitano la libera prestazione di servizi, le misure suscettibili di limitare, precludere o vietare la libera iniziativa dei prestatori di servizi<sup>(7)</sup> — o, come nel caso di specie, quella degli utenti che intendono praticare per conto proprio i servizi in questione — anche se si applicano indistinta-

mente ai prestatori o utenti nazionali e a quelli di altri Stati membri, devono essere giustificate da esigenze imperative di interesse pubblico che non siano di natura economica e devono inoltre essere proporzionate agli obiettivi perseguiti.

#### 4.1.2. *La procedura*

(22) Come nel caso delle due decisioni relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf<sup>(8)</sup>, la Commissione deve basare la sua valutazione sui punti seguenti:

- la sussistenza e l'entità delle difficoltà addotte a motivazione della deroga e l'impossibilità dell'apertura del mercato al livello previsto dalla direttiva; a questo proposito possono essere presi in considerazione solo i problemi di spazio e/o di capacità;
- un piano di misure adeguate mirante a superare le difficoltà addotte;
- la conformità ai criteri indicati nell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, relativi al rispetto degli obiettivi della stessa, all'assenza di distorsioni della concorrenza e alla portata della misura.

(23) L'introduzione di una deroga non ha quindi l'obiettivo generale di concedere agli aeroporti un periodo di adeguamento più lungo di quello già previsto dall'articolo 1 della direttiva, ma deve consentire agli aeroporti di superare le difficoltà particolari che possono emergere al momento dell'apertura del mercato. Ogni deroga deve pertanto essere esaminata in funzione delle particolari difficoltà addotte a motivazione dell'impossibilità di aprire il mercato entro i termini previsti. Inoltre, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, qualsiasi eccezione deve essere interpretata restrittivamente e la portata di una deroga deve essere determinata tenendo conto delle finalità della misura in questione<sup>(9)</sup>.

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

(25) A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva, la Commissione ha effettuato un esame minuzioso delle carenze di spazio e di capacità addotte, dell'adeguatezza della decisione adottata dalle autorità portoghesi rispetto a tali carenze e delle misure proposte per superarle. Nella sua valutazione, la Commissione si è basata sulla documentazione presentata dalle autorità portoghesi come pure su un sopralluogo che ha potuto effettuare all'aeroporto di Porto il 5 novembre 1999, nonché sulla perizia tecnica effettuata su sua richiesta dalla società Aerotec. La Commissione ha tenuto conto infine delle osservazioni presentate dall'amministrazione dell'aeroporto e dalle autorità portoghesi in merito all'analisi effettuata dalla Commissione.

<sup>(5)</sup> Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República — 23.07.99-I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

<sup>(6)</sup> Decisioni della Commissione del 14 gennaio 1998, GU L 173 del 18.6.1998, pag. 32.

<sup>(7)</sup> Sentenze del 25 luglio 1991, C-288/89, Mediawet, Racc. 1991, pag. I-4007, e C-76/90, Säger/Dennemeyer, Racc. 1991, pag. I-4221.

<sup>(8)</sup> Cfr. nota 6.

<sup>(9)</sup> Cfr. nota 7.

#### 4.2. L'esame delle difficoltà addotte dalle autorità portoghesi

- (26) L'aeroporto di Porto dispone attualmente di un terminal a forma rettangolare con una capacità dichiarata di 3 milioni di passeggeri. Con un traffico di 2,7 milioni di passeggeri nel 1997, il limite di capacità dovrebbe essere presto raggiunto. L'aeroporto in questione si trova in una fase di sviluppo rilevante, che imporrà di avviare un ambizioso piano di ampliamento. Poiché l'aeroporto serve diverse località turistiche, deve sostenere un traffico particolarmente concentrato nei periodi di punta. Il terminal è dotato di 18 banchi per il check-in, di cui 6 sono assegnati in via permanente alla compagnia TAP e 2 a Portugalia; le due compagnie in questione utilizzano inoltre banchi supplementari in funzione delle loro esigenze. Inoltre, le compagnie KLM e GB Air affittano per determinati periodi banchi per il check-in nel quadro dell'autoassistenza da loro praticata e per far fronte alle necessità dei voli da loro operati. Le operazioni di autoassistenza effettuate dai quattro vettori menzionati corrispondono a circa il 70 % del traffico. Infine, l'aeroporto non è dotato di passerelle e l'imbarco dei passeggeri avviene quindi sull'area di stazionamento.
- (27) Le operazioni di assistenza passeggeri effettuate per conto terzi sono, dal canto loro, gestite unicamente dalla compagnia TAP. Questa compagnia, come del resto Portugalia, utilizza innanzitutto i banchi che le sono assegnati in via permanente e si serve di banchi supplementari in caso di bisogno. Ne consegue che l'ingresso di un nuovo operatore inciderebbe solo sulle operazioni menzionate e gestite da TAP, il solo prestatore di servizi a terzi. Secondo le autorità portoghesi, le operazioni in questione si effettuano in condizioni poco soddisfacenti nei periodi di punta e non vi è dubbio che in certi periodi l'aeroporto arrivi alla saturazione. Tuttavia, il problema riguarda la sala per le operazioni di check-in che, con una superficie di 500 m<sup>2</sup>, ha dimensioni troppo esigue per ospitare nelle ore di punta i passeggeri in attesa di registrazione, come pure il numero di banchi per il check-in, ma non è imputabile alla compagnia che gestisce le operazioni di check-in, sia essa uno degli utenti che praticano attualmente l'autoassistenza o un nuovo operatore.

Nel caso dell'aeroporto di Porto, i voli serviti dalla compagnia TAP, sia in forma di autoassistenza che nel quadro della sua assistenza a terzi, non sono oggetto di una procedura di registrazione comune, ovvero non vengono trattati in uno qualsiasi dei banchi check-in della compagnia, come invece avviene in taluni aeroporti. I banchi vengono aperti singolarmente per ciascuno dei voli in questione, con due o tre ore di anticipo per i voli charter, e i passeggeri devono servirsi unicamente dei banchi indicati, con l'unica eccezione del banco business class della compagnia TAP. La compagnia inizia a trattare il volo seguente soltanto una volta terminate le operazioni di registrazione di quello precedente. I check-in dell'ultimo minuto possono sempre essere effettuati al banco riservato alla business class. Se i banchi del check-in sono aperti in funzione dei voli, come avviene attualmente, non è in linea di principio rilevante chi siano gli operatori che vi prestano servizio, in quanto ciò non incide sul livello di saturazione della sala. La saturazione

è infatti dovuta al numero di voli e non a quello degli operatori. Non è dunque necessario assegnare in via permanente i banchi a talune compagnie invece che ad altre.

- (28) È opportuno esaminare se, in pratica, la sovrapposizione di alcuni voli possa determinare difficoltà particolari dovute alla presenza di nuovi operatori. Ciò non può essere escluso, in quanto, al momento, tutti i voli per i quali è praticata l'assistenza a terzi sono gestiti da TAP. Tuttavia, anche in caso di sovrapposizione dei voli, la compagnia in questione fornisce prestazioni a terzi e gestisce i propri voli allo stesso tempo su banchi differenti. L'utilizzo degli stessi banchi per gli stessi voli da parte delle compagnie che praticano l'autoassistenza non comporta, dunque, in pratica alcun problema particolare.
- (29) La qualità dei servizi, d'altro canto, può essere presa in considerazione solo se incide sugli altri clienti o sugli altri operatori. Il problema delle dimensioni ridotte dei locali risulta qui indipendente dal numero di operatori che effettuano le operazioni di check-in. Per quanto riguarda i servizi della compagnia che desidera praticare l'autoassistenza, il problema interessa solo la compagnia, in quanto essa assiste esclusivamente i propri aerei.
- (30) Nel quadro della sua perizia, la Commissione ha preso in considerazione la situazione di maggiore difficoltà per l'aeroporto, ovvero il giorno di maggior traffico nel mese di maggior traffico dell'anno. Nella fattispecie, si è trattato del giorno 19 dicembre 1998, in cui sono stati registrati 16 369 passeggeri. Va ricordato a questo proposito che, nel 1998, solo cinque giorni hanno visto un'affluenza di più di 10 000 passeggeri. L'esame del calendario dei voli ha dimostrato che lo scarso numero di banchi per il check-in crea problemi nel giorno più trafficato dell'anno verso le ore 9 e verso mezzogiorno. Ma, da un lato, questo problema esiste già oggi e l'ingresso di un nuovo operatore non dovrebbe avere un'incidenza diretta nelle ore di punta in questione, in quanto la procedura di registrazione non è comune, e, dall'altro, la situazione deriva direttamente dal trattamento dei voli charter nei due periodi indicati. Quindi, come previsto dalle norme di attribuzione, se l'aeroporto è tenuto a garantire il trattamento dei voli di linea entro tempi prefissati, è tuttavia libero di stabilire gli orari per le operazioni di check-in dei voli charter al fine di garantire un migliore utilizzo dei banchi di registrazione. Tutti i voli charter sono in effetti voli «ad hoc» e sono ammessi dall'aeroporto su base individuale e le autorità aeroportuali sono libere di imporre determinate condizioni, in particolare per quanto attiene agli orari per il check-in. L'analisi del calendario dei voli dimostra in effetti che certe fasce del giorno possono accogliere voli supplementari e che lo spostamento dei voli charter in tali fasce permetterebbe di evitare il problema in questione. L'aeroporto non può dunque richiamarsi a un problema che esso stesso è in grado di risolvere.
- (31) Per quanto riguarda i banchi per il check-in, la perizia ha messo in evidenza che, dei 18 banchi, 6 sono attribuiti in via permanente a TAP e 2 a Portugalia e che queste due compagnie utilizzano, come GB Air e KLM,

altri banchi in funzione delle loro esigenze. La mobilità nell'utilizzo dei banchi dimostra che non sussistono problemi particolari di contabilità a livello del sistema informatico utilizzato e che l'ingresso di un nuovo operatore non porrebbe problemi in questo senso.

- (32) La documentazione presentata dal governo portoghese non fa menzione peraltro di problemi particolari relativi agli uffici e alle sale di riposo per il personale. Un sopralluogo in loco ha confermato che è possibile recuperare spazio nella sala di smistamento bagagli, proprio dietro i banchi per il check-in, a fianco di quello occupato da altri operatori.
- (33) Infine, le autorità portoghesi hanno dichiarato che i lavori previsti per l'ampliamento del terminal non dovrebbero incidere sullo svolgimento delle operazioni di registrazione.
- (34) Le autorità portoghesi non hanno dunque dimostrato l'impossibilità di aprire il mercato nella misura prevista dalla direttiva.

#### 4.3. *Il piano di misure*

- (35) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, le autorità portoghesi hanno presentato un piano di misure intese a superare le difficoltà addotte.
- (36) Le misure in questione si iscrivono in un piano generale — e di grande rilevanza — per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aeroporto, che permetterà a quest'ultimo di far fronte all'aumento del traffico, in particolare mediante la costruzione di una nuova corsia di circolazione (taxiway) e di nuove aree di stazionamento per gli aerei, come pure l'aggiunta di un nuovo livello al terminal che dovrebbe così permettere di separare le zone di partenza e di arrivo.
- (37) Per quanto riguarda le operazioni di assistenza a terra interessate dalla deroga in questione, sono previsti il radoppio dei banchi per il check-in e l'ampliamento della zona riservata alla registrazione dei passeggeri, la creazione di un nuovo terminal partenze per i bagagli che permetterà di effettuare uno «screening» completo dei bagagli e l'apertura di cinque porte a passerella adattabili a tutti i tipi di aerei. Secondo le autorità portoghesi, tali misure dovrebbero permettere di far fronte all'aumento del traffico e di superare le difficoltà addotte a motivazione della deroga. Ciò dovrebbe inoltre rendere possibile, a partire dal 2001, l'apertura del mercato dell'assistenza a terra secondo le modalità previste dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva.
- (38) Tuttavia, poiché le difficoltà addotte dalle autorità portoghesi non risultano fondate ai sensi dell'articolo 9 della

direttiva e non giustificano la concessione di una deroga, non appare necessario esaminare nel dettaglio le misure presentate dall'aeroporto per superare tali difficoltà.

- (39) Allo stesso modo, l'assenza di difficoltà reali rende inutile la valutazione sulla proporzionalità della misura come previsto dall'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

#### 5. Conclusioni

- (40) La Commissione riconosce che l'aeroporto di Porto deve affrontare una situazione di congestiamento in certi periodi e che è stato messo a punto un piano di sviluppo per porre rimedio a tale situazione. In particolare, deve essere riconosciuto che le dimensioni dell'area riservata al check-in risultano eccessivamente ridotte nei periodi di punta e che permettono a stento di smaltire l'elevato numero di passeggeri che effettuano contemporaneamente il check-in per voli di linea e voli charter. Tuttavia, poiché il problema riguarda la sala e non i banchi del check-in, e una migliore pianificazione dei voli potrebbe risolvere in parte questi problemi, non è stato dimostrato che l'aumento del numero di utenti che praticano l'autoassistenza inciderebbe negativamente sulle operazioni di registrazione e che l'apertura ad altri utenti sia impossibile ai sensi dell'articolo 9 della direttiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

La decisione di deroga a favore dell'aeroporto Francisco Sa Cameiro di Porto, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 96/67/CE, notificata alla Commissione in data 11 ottobre 1999, non è conforme alle disposizioni dell'articolo 9 della citata direttiva. Di conseguenza, il Portogallo non può applicare la decisione in questione.

#### Articolo 2

La Repubblica del Portogallo è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 gennaio 2000.

Per la Commissione  
Loyola DE PALACIO  
Vicepresidente