

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

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

- ★ **Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente** ..... 1
- Regolamento (CE) n. 1601/2002 della Commissione, del 9 settembre 2002, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli ..... 16
- ★ **Regolamento (CE) n. 1602/2002 della Commissione, del 9 settembre 2002, recante modalità di applicazione della direttiva 1999/105/CE del Consiglio per quanto riguarda l'autorizzazione di uno Stato membro a vietare la commercializzazione all'utilizzatore finale di determinati materiali forestali di moltiplicazione** ..... 18
- ★ **Regolamento (CE) n. 1603/2002 della Commissione, del 9 settembre 2002, recante modifica del regolamento (CE) n. 1535/2002 della Commissione, del 28 agosto 2002, recante deroga al regolamento (CE) n. 1251/1999 del Consiglio, che istituisce un regime di sostegno a favore dei coltivatori di taluni seminativi, per quanto riguarda i pagamenti per superficie per determinati seminativi e i pagamenti per il ritiro dei terreni dalla produzione per la campagna di commercializzazione 2002/03 ai produttori di talune regioni della Germania** ..... 21
- Regolamento (CE) n. 1604/2002 della Commissione, del 9 settembre 2002, che modifica le restituzioni all'esportazione dello zucchero bianco e dello zucchero greggio come tali ..... 23

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

#### Commissione

2002/746/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 5 luglio 2002, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (Caso COMP/37.730 — AuA/LH) <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(2002) 2502]** ..... 25

2002/747/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 9 settembre 2002, che stabilisce criteri ecologici aggiornati per l'assegnazione del marchio comunitario di qualità ecologica alle lampade elettriche e modifica la decisione 1999/568/CE <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(2002) 3310]** ..... 44

2

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



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, articolo 2, comma 20/C, legge 662/96 — Milano.

## I

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

**DECISIONE N. 1600/2002/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
del 22 luglio 2002  
che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 3,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni, <sup>(3)</sup>

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>, visto il progetto comune approvato il 1° maggio 2002 dal comitato di conciliazione,

considerando quanto segue:

- (1) Un ambiente pulito e sano è essenziale per mantenere il benessere e la prosperità di una società, ma la continua crescita a livello mondiale causerà persistenti pressioni sull'ambiente.
- (2) Il Quinto programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente — «Verso uno sviluppo durevole e sostenibile» — si è concluso il 31 dicembre 2000, dopo aver conseguito importanti risultati.
- (3) Occorre un impegno costante per raggiungere gli obiettivi e i traguardi ambientali già definiti dalla Comunità ed è necessario il sesto programma comunitario in materia di ambiente (di seguito denominato «il programma»), istituito con la presente decisione.
- (4) Continuano a registrarsi vari problemi ambientali gravi ed emergono problemi nuovi che richiedono ulteriori interventi.

(5) È necessario rivolgere maggiore attenzione alla prevenzione e all'applicazione del principio di precauzione nell'elaborazione di una strategia per la protezione della salute umana e dell'ambiente.

(6) Un utilizzo prudente delle risorse naturali e la protezione dell'ecosistema globale, uniti alla prosperità economica e ad uno sviluppo sociale equilibrato, sono uno dei presupposti dello sviluppo sostenibile.

(7) Il programma è inteso a garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente e della salute umana nonché un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, indica le priorità per la dimensione ambientale della strategia di sviluppo sostenibile, e dovrebbe essere preso in considerazione al momento della presentazione di azioni nel quadro di detta strategia.

(8) Il programma mira a sganciare le pressioni ambientali dalla crescita economica, garantendo nel contempo la coerenza con il principio di sussidiarietà e rispettando la diversità di condizioni nelle varie regioni dell'Unione europea.

(9) Il programma definisce le priorità ambientali che richiedono una risposta comunitaria riservando particolare attenzione ai seguenti settori: cambiamenti climatici, natura e biodiversità, ambiente e salute e qualità della vita, risorse naturali e rifiuti.

(10) Per ciascuno di questi settori sono indicati gli obiettivi principali ed alcuni traguardi ed è individuata una gamma di azioni necessarie per conseguire detti traguardi. Tali obiettivi e traguardi costituiscono degli indicatori dei livelli da realizzare.

(11) Gli obiettivi, le priorità e le azioni del programma dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile nei paesi candidati e mirare a salvaguardare il patrimonio naturale di tali paesi.

(12) La legislazione rimane l'elemento centrale per rispondere alle sfide di carattere ambientale e la completa e corretta attuazione delle normative esistenti è una priorità. Si dovrebbero considerare anche altre opzioni per raggiungere obiettivi di carattere ambientale.

<sup>(1)</sup> GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 218

<sup>(2)</sup> GU C 221 del 7.8.2001, pag. 80.

<sup>(3)</sup> GU C 357 del 14.12.2001, pag. 44.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 31 maggio 2001 (GU C 47 E del 21.2.2002, pag. 113), posizione comune del Consiglio del 27 settembre 2001 (GU C 4 del 7.1.2002, pag. 52) e decisione del Parlamento europeo del 17 gennaio 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 30 maggio 2002 e decisione del Consiglio dell'11 giugno 2002.

- (13) Il programma dovrebbe promuovere il processo di integrazione delle considerazioni ambientali in tutte le politiche ed azioni comunitarie conformemente all'articolo 6 del trattato al fine di ridurre le pressioni sull'ambiente provenienti da varie fonti.
- (14) Occorre un approccio strategico integrato, che introduca nuove modalità di interazione con il mercato e coinvolga i cittadini, le imprese ed altri ambienti interessati, per indurre i necessari cambiamenti dei modelli di produzione e di consumo pubblico e privato che incidono negativamente sullo stato dell'ambiente e sulle tendenze in atto. Questo approccio dovrebbe incentivare l'uso e la gestione sostenibili del territorio e del mare.
- (15) L'accesso all'informazione in materia di ambiente e alla giustizia e la partecipazione del pubblico alla definizione delle politiche costituiranno elementi importanti per il successo del programma.
- (16) Nell'ambito delle strategie tematiche verrà esaminata una serie di opzioni e strumenti necessari per affrontare un insieme di questioni complesse che richiedono un approccio generale e pluridimensionale e verranno proposte le azioni necessarie, coinvolgendo se del caso il Parlamento europeo e il Consiglio.
- (17) La comunità scientifica è unanime nell'affermare che le attività umane aumentano le concentrazioni dei gas ad effetto serra, con il conseguente innalzamento delle temperature su scala mondiale e perturbazioni del clima.
- (18) Le implicazioni dei cambiamenti climatici per la società umana e per la natura sono gravi e devono essere limitate. Misure intese a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra possono essere attuate senza ridurre il tasso di crescita e la prosperità.
- (19) A prescindere dall'esito delle misure di limitazione, la società deve adattarsi e prepararsi agli effetti dei cambiamenti climatici.
- (20) L'esistenza di sistemi naturali salubri ed equilibrati è un fattore essenziale per sostenere la vita sul pianeta.
- (21) Le attività umane esercitano una forte pressione sulla natura e sulla biodiversità. È necessaria un'azione per contrastare le pressioni derivanti segnatamente dall'inquinamento, dall'introduzione di specie non indigene, dai potenziali rischi dell'emissione nell'ambiente di organismi geneticamente modificati e dalle modalità di sfruttamento delle terre e dei mari.
- (22) Il suolo è una risorsa limitata, che attualmente è sotto pressione dal punto di vista ambientale.
- (23) Nonostante gli sviluppi degli standard ambientali, è sempre più probabile l'esistenza di un nesso tra degrado dell'ambiente e talune malattie umane. Quindi, il rischio potenziale derivante ad esempio dalle emissioni e dalle sostanze chimiche pericolose, dai pesticidi e dal rumore dovrebbe essere preso in considerazione.
- (24) È necessaria una maggiore conoscenza dei potenziali effetti negativi derivanti dall'uso delle sostanze chimiche e la responsabilità per quanto riguarda lo sviluppo delle conoscenze dovrebbe competere ai produttori, agli importatori ed agli utenti finali.
- (25) Le sostanze chimiche pericolose dovrebbero essere sostituite da sostanze chimiche più sicure o da tecnologie alternative più sicure che non comportino l'uso di sostanze chimiche allo scopo di ridurre il rischio per l'uomo e l'ambiente.
- (26) I pesticidi dovrebbero essere usati in modo sostenibile al fine di minimizzare gli impatti negativi sulla salute umana e sull'ambiente.
- (27) L'ambiente urbano è il contesto in cui vive il 70 % della popolazione e occorrono sforzi concertati per garantire un ambiente e una qualità di vita migliori nelle città.
- (28) La capacità del pianeta di soddisfare la crescente domanda di risorse e di assorbire le emissioni e i rifiuti derivanti dall'impiego di queste ultime è limitata e si avvalora l'ipotesi che l'attuale domanda superi la soglia di saturazione dell'ambiente in diversi casi.
- (29) Il volume dei rifiuti, molti dei quali pericolosi, all'interno della Comunità continua ad aumentare, con conseguente perdita di risorse e aumento dei rischi di inquinamento.
- (30) A seguito della globalizzazione dell'economia un'azione ambientale su scala internazionale è sempre più necessaria, anche nel settore della politica dei trasporti, e impone nuove risposte da parte della Comunità connesse alle politiche in materia di scambi commerciali, sviluppo e relazioni esterne, che consentano che lo sviluppo sostenibile sia perseguito in altri paesi. Il buon governo dovrebbe contribuire a questo fine.
- (31) Il commercio, i flussi di investimenti internazionali e i crediti all'esportazione dovrebbero contribuire in maniera più concreta al perseguimento degli obiettivi della salvaguardia ambientale e dello sviluppo sostenibile.
- (32) Vista la complessità delle tematiche, l'attività legislativa in campo ambientale deve fondarsi sulla migliore valutazione scientifica ed economica disponibile e sulla conoscenza dello stato dell'ambiente e delle tendenze in atto, secondo quanto stabilito dall'articolo 174 del trattato.
- (33) Le informazioni inviate ai legislatori, agli ambienti interessati e al pubblico in generale devono essere pertinenti, trasparenti, aggiornate e facilmente comprensibili.
- (34) I progressi realizzati verso il raggiungimento degli obiettivi ambientali devono essere quantificati e valutati.

(35) In base ad una valutazione dello stato dell'ambiente, che tenga conto delle informazioni periodicamente trasmesse dall'Agenzia europea dell'ambiente, si dovrebbe procedere, nella fase intermedia del programma, a un riesame dei progressi realizzati e a una valutazione dell'eventuale necessità di modificare l'orientamento adottato,

DECIDONO:

#### Articolo 1

##### Campo d'applicazione del programma

1. La presente decisione istituisce un programma comunitario di azione in materia di ambiente (di seguito denominato «il programma»). Esso definisce i principali obiettivi e priorità ambientali fondati sulla valutazione dello stato dell'ambiente e delle tendenze prevalenti, comprese le tematiche emergenti che impongono alla Comunità di assumere un ruolo di guida. Il programma dovrebbe promuovere l'integrazione delle considerazioni ambientali in tutte le politiche comunitarie e contribuire a realizzare lo sviluppo sostenibile in tutta la Comunità attuale e futura, dopo l'allargamento. Esso prevede inoltre iniziative permanenti per raggiungere gli obiettivi e i traguardi ambientali già definiti dalla Comunità.

2. Il programma stabilisce i principali obiettivi da raggiungere in materia di ambiente. Definisce, ove appropriato, traguardi e scadenze. Gli obiettivi e i traguardi dovrebbero essere raggiunti entro la scadenza del programma, a meno che non sia specificato diversamente.

3. Il programma copre un periodo di dieci anni a decorrere dal 22 luglio 2002. Iniziative appropriate nei vari settori della politica allo scopo di realizzare gli obiettivi consistono in un insieme di misure legislative e di approcci strategici di cui all'articolo 3. Tali iniziative dovrebbero essere presentate progressivamente e al più tardi quattro anni dopo l'adozione della presente decisione.

4. Gli obiettivi corrispondono alle principali priorità ambientali che la Comunità deve affrontare nei seguenti settori:

- cambiamenti climatici,
- natura e biodiversità,
- ambiente e salute e qualità della vita,
- risorse naturali e rifiuti.

#### Articolo 2

##### Principi e scopi globali

1. Il programma costituisce il quadro della politica ambientale comunitaria nell'arco di tempo da esso coperto allo scopo di assicurare un livello elevato di protezione, tenendo conto del principio di sussidiarietà e della diversità di situazioni nelle varie regioni della Comunità, e di sganciare le pressioni ambientali dalla crescita economica. Esso è fondato segnatamente sul

principio «chi inquina paga», sul principio di precauzione, sull'azione preventiva e sul principio di riduzione dell'inquinamento alla fonte.

Il programma rappresenta una base della dimensione ambientale della strategia europea per lo sviluppo sostenibile e contribuisce all'integrazione delle tematiche ambientali in tutte le politiche comunitarie, fissando fra l'altro per essa priorità ambientali.

2. Il programma punta:

- a porre in evidenza i cambiamenti climatici come la sfida principale per i prossimi 10 anni e oltre e a contribuire all'obiettivo a lungo termine di stabilizzare le concentrazioni dei gas a effetto serra nell'atmosfera ad un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Pertanto il programma si prefigge l'obiettivo a lungo termine di limitare a 2° C l'aumento globale massimo della temperatura rispetto ai livelli del periodo preindustriale e di mantenere la concentrazione di CO<sub>2</sub> al di sotto di 550 ppm. A più lungo termine ciò comporterà probabilmente una riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra del 70 % rispetto ai livelli del 1990, come riconosciuto dal Gruppo intergovernativo di esperti dei cambiamenti climatici (IPCC),
- a tutelare, conservare, ripristinare e sviluppare il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e fauna selvatiche allo scopo di arrestare la desertificazione e la perdita di biodiversità, compresa la diversità delle risorse genetiche, nell'Unione europea e su scala mondiale,
- a contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente in cui il livello dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente e attraverso uno sviluppo urbano sostenibile,
- a garantire una migliore efficienza delle risorse e una migliore gestione delle risorse e dei rifiuti ai fini del passaggio a modelli di produzione e consumo più sostenibili, dissociando pertanto l'impiego delle risorse e la produzione dei rifiuti dal tasso di crescita economica, e cercando di garantire che il consumo di risorse rinnovabili e non rinnovabili non superi la capacità di carico dell'ambiente.

3. Il programma assicura che gli obiettivi ambientali, che dovrebbero concentrarsi sui risultati ambientali da raggiungere, siano realizzati con i mezzi disponibili più efficaci ed adeguati, in base ai principi di cui al paragrafo 1 e agli approcci strategici di cui all'articolo 3. È necessario adoperarsi al massimo per garantire che la politica comunitaria in materia di ambiente sia definita in maniera integrata e tenere nella debita considerazione tutte le possibilità e tutti gli strumenti disponibili, tenendo presenti le differenze regionali e locali e le aree ecologicamente sensibili, mettendo in rilievo i seguenti punti:

- elaborazione di iniziative europee destinate a sensibilizzare i cittadini e le autorità locali,

- ampio dialogo con gli ambienti interessati, maggiore sensibilizzazione alle problematiche ambientali e partecipazione del pubblico,
- analisi dei benefici e dei costi, tenendo conto della necessità di internalizzare i costi ambientali,
- i migliori dati scientifici disponibili e l'ulteriore miglioramento delle conoscenze scientifiche attraverso ricerca e sviluppo tecnologico,
- dati e informazioni sullo stato e sulle tendenze dell'ambiente.

4. Il programma promuove la totale integrazione delle disposizioni in materia di protezione dell'ambiente in tutte le politiche e le azioni comunitarie definendo obiettivi ambientali e, se del caso, traguardi e scadenze di cui tener conto nei rilevanti settori.

Inoltre, le misure proposte e adottate a favore dell'ambiente dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi delle dimensioni economiche e sociali dello sviluppo sostenibile e viceversa.

5. Il programma promuove l'adozione di politiche e di approcci che contribuiscono al conseguimento di uno sviluppo sostenibile nei paesi candidati all'adesione («paesi candidati») sulla base del recepimento e dell'attuazione dell'acquis. Il processo di allargamento dovrebbe sostenere e proteggere il patrimonio ambientale di tali paesi, come la biodiversità, nonché mantenere e rafforzare la produzione e i consumi sostenibili e i modelli relativi alla destinazione dei suoli e a strutture di trasporto ecocompatibili attraverso:

- l'integrazione dei requisiti di protezione ambientale nei programmi comunitari, compresi quelli finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture,
  - la promozione del trasferimento di tecnologie pulite ai paesi candidati,
  - un ampio dialogo e lo scambio di esperienze con le amministrazioni nazionali e locali dei paesi candidati in merito allo sviluppo sostenibile e alla conservazione del loro patrimonio ambientale,
  - la cooperazione con la società civile, le organizzazioni non governative (ONG) del settore ambientale e le imprese dei paesi candidati per contribuire ad aumentare la sensibilizzazione e la partecipazione del pubblico,
  - incoraggiare gli istituti finanziari internazionali e il settore privato a sostenere l'attuazione e il rispetto dell'acquis ambientale nei paesi candidati e far sì che le esigenze ambientali siano integrate nelle attività del settore economico.
6. Il programma incentiva:
- il ruolo positivo e costruttivo dell'Unione europea quale partner guida nella protezione dell'ambiente globale e nel perseguimento di uno sviluppo sostenibile,
  - lo sviluppo di un partenariato globale per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile,

- l'integrazione delle considerazioni e degli obiettivi in materia di ambiente in tutti gli aspetti delle relazioni esterne della Comunità.

### Articolo 3

### Approcci strategici per la realizzazione degli obiettivi ambientali

Gli scopi e gli obiettivi definiti nel presente programma sono perseguiti anche attraverso i mezzi illustrati di seguito:

- 1) Sviluppare la nuova normativa comunitaria e, se del caso, modificare la normativa vigente.
- 2) Incentivare l'attuazione e l'applicazione più efficaci della normativa comunitaria in materia di ambiente, fermo restando il diritto della Commissione di avviare procedure di infrazione. A tal fine è necessario:
  - aumentare le misure per un migliore rispetto delle norme comunitarie relative alla protezione dell'ambiente e per affrontare il problema delle violazioni della normativa ambientale,
  - promuovere norme migliori di autorizzazione, ispezione, monitoraggio e applicazione da parte degli Stati membri,
  - riesaminare più sistematicamente l'applicazione della normativa ambientale in tutti gli Stati membri,
  - migliorare lo scambio di informazioni sulle buone prassi di attuazione anche attraverso la rete europea per l'attuazione e il rispetto del diritto dell'ambiente (rete IMPEL) nel quadro delle sue competenze.
- 3) Proseguire le iniziative per integrare le disposizioni in materia di protezione dell'ambiente nell'elaborazione, nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle attività comunitarie nei vari settori. Proseguire le iniziative in vari settori, compreso l'esame di obiettivi, traguardi, scadenze e indicatori ambientali ad essi specifici. A tal fine è necessario:
  - garantire che le strategie di integrazione adottate dal Consiglio nei vari settori della politica si traducano in azioni efficaci e contribuiscano all'attuazione degli scopi e degli obiettivi ambientali del programma,
  - esaminare, prima della loro adozione, se le misure nei settori economico e sociale contribuiscono agli obiettivi, ai traguardi e al calendario del programma e sono con essi coerenti,
  - creare appropriati e regolari meccanismi interni nelle istituzioni comunitarie, tenendo pienamente conto della necessità di promuovere la trasparenza e l'accesso alle informazioni, per garantire che le considerazioni ambientali siano pienamente rispecchiate nelle iniziative politiche della Commissione, incluse le decisioni pertinenti e le proposte legislative,

- monitorare periodicamente, utilizzando indicatori idonei, elaborati se possibile secondo una metodologia comune per ciascun settore, e riferire sul processo di integrazione a livello settoriale,
  - integrare maggiormente i criteri ambientali nei programmi di finanziamento della Comunità, fatti salvi quelli esistenti,
  - utilizzare ed attuare pienamente ed efficacemente la valutazione dell'impatto ambientale e la valutazione ambientale strategica,
  - tener conto degli obiettivi del programma nell'esame futuro delle prospettive finanziarie degli strumenti finanziari comunitari.
- 4) Promuovere modelli di consumo e di produzione sostenibili attraverso l'effettiva attuazione dei principi di cui all'articolo 2, per internalizzare gli impatti ambientali positivi e negativi attraverso l'utilizzo di una combinazione di strumenti, compresi strumenti di mercato ed economici. A tal fine è necessario, tra l'altro:
- incoraggiare la riforma dei sussidi che hanno notevoli impatti ambientali negativi e sono incompatibili con lo sviluppo sostenibile, cercando di elaborare, tra l'altro, mediante una revisione a medio termine, una lista di criteri che consenta di redigere un inventario di sussidi negativi dal punto di vista ambientale in vista di una loro progressiva eliminazione,
  - analizzare l'efficacia ambientale dei permessi ambientali scambiabili quale strumento generico e dello scambio dei diritti di emissione al fine di promuoverne e realizzarne, ove possibile, l'utilizzo,
  - promuovere e incoraggiare il ricorso a provvedimenti fiscali quali le imposte e gli incentivi ambientali, al livello opportuno nazionale o comunitario,
  - promuovere l'integrazione delle esigenze di protezione ambientale nelle attività di normalizzazione.
- 5) Migliorare la collaborazione e il partenariato con le imprese e con le organizzazioni che le rappresentano e coinvolgere le parti sociali, i consumatori e le relative associazioni, ove opportuno, per migliorare la prestazione ambientale delle imprese e perseguire modelli di produzione sostenibili. A tal fine è necessario:
- promuovere in tutto il programma una politica integrata dei prodotti che sproni a tener conto delle considerazioni ambientali in tutto il ciclo di vita dei prodotti e una più vasta applicazione di processi e prodotti compatibili con l'ambiente,
  - incoraggiare una più ampia diffusione del sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) <sup>(1)</sup> e svilup-
- pare iniziative che incentivino le imprese a pubblicare rapporti di prestazione ambientale o di sviluppo sostenibile rigorosi e verificati da terzi indipendenti,
- istituire un programma di assistenza in materia di conformità, che fornisca un aiuto specifico alle piccole e medie imprese,
  - incentivare l'introduzione di sistemi di ricompensa per le prestazioni ambientali delle imprese,
  - incentivare l'innovazione dei prodotti allo scopo di rendere ecologico il mercato anche attraverso la migliore diffusione dei risultati del programma LIFE <sup>(2)</sup>,
  - incentivare gli impegni o gli accordi volontari per conseguire chiari obiettivi ambientali, compresa la definizione di procedure in caso di inosservanza.
- 6) Garantire che i singoli consumatori, le imprese e gli enti pubblici nel loro ruolo di acquirenti dispongano di migliori informazioni sui processi e sui prodotti in termini di impatto ambientale per raggiungere modelli di consumo sostenibile. A tal fine è necessario:
- incoraggiare la diffusione di marchi ecologici e di altre forme di informazioni ed etichettatura ambientali che consentano ai consumatori di comparare le prestazioni ambientali di prodotti dello stesso tipo,
  - incentivare il ricorso ad autodichiarazioni ambientali attendibili ed evitare le dichiarazioni ingannevoli,
  - promuovere una politica di appalti pubblici «verdi» che consenta di tener conto delle caratteristiche ambientali e di integrare eventualmente nelle procedure di appalto considerazioni ambientali inerenti al ciclo di vita, compresa la fase della produzione, nel rispetto delle regole comunitarie di concorrenza e del mercato interno, attraverso linee guida sulle buone prassi e avviando un riesame degli appalti verdi all'interno delle istituzioni comunitarie.
- 7) Sostenere l'integrazione delle considerazioni ambientali nel settore finanziario. A tal fine è necessario:
- valutare la possibilità di varare un'iniziativa a carattere volontario con il settore finanziario riguardante linee guida per l'integrazione dei dati relativi ai costi ambientali nelle relazioni finanziarie annuali delle imprese e lo scambio di buone prassi in politica tra gli Stati membri,

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 761/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) (GU L 114 del 24.4.2001, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 1655/2000 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 luglio 2000, riguardante lo strumento finanziario per l'ambiente (LIFE) (GU L 192 del 28.7.2000, pag. 1).

- rivolgersi alla Banca europea per gli investimenti affinché rafforzi l'integrazione degli obiettivi e delle considerazioni ambientali nelle sue attività di finanziamento, segnatamente per sostenere uno sviluppo sostenibile nei paesi candidati,
  - promuovere l'integrazione degli obiettivi e delle considerazioni ambientali nelle attività di altre istituzioni finanziarie quali la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo.
- 8) Creare un regime comunitario in materia di responsabilità. A tal fine è necessario, tra l'altro:
- legiferare in materia di responsabilità ambientale.
- 9) Migliorare la cooperazione e il partenariato con i gruppi di consumatori e le ONG e favorire una migliore comprensione delle tematiche ambientali e la relativa partecipazione da parte dei cittadini europei. A tal fine è necessario:
- garantire l'accesso all'informazione, alla partecipazione e alla giustizia attraverso la rapida ratifica della convenzione di Aarhus <sup>(1)</sup> da parte della Comunità e degli Stati membri,
  - incoraggiare l'offerta di informazioni accessibili ai cittadini sulla situazione e le tendenze in materia di ambiente in relazione alle tendenze nei settori sociale, economico e sanitario,
  - generalizzare la sensibilizzazione alle tematiche ambientali,
  - sviluppare norme e principi generali per il buon governo ambientale nei processi di dialogo.
- 10) Incentivare e promuovere l'uso e la gestione efficaci e sostenibili del territorio e del mare tenendo conto delle considerazioni ambientali. A tal fine è necessario, nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà:
- promuovere le migliori prassi riguardo alla pianificazione dell'uso sostenibile del territorio, che tengano conto delle specifiche caratteristiche regionali con particolare enfasi sul programma di gestione integrata delle zone costiere,
  - promuovere le migliori prassi e sostenere reti che conducano a scambi di esperienze sullo sviluppo sostenibile comprese le zone urbane, il mare, le coste, le zone di montagna, le zone umide, ed altre zone sensibili,
  - potenziare l'uso, aumentare le risorse e garantire un campo di applicazione più vasto alle misure agro-ambientali previste nell'ambito della politica agricola comune,
  - incoraggiare gli Stati membri a considerare l'utilizzazione della pianificazione regionale come uno strumento per una protezione ambientale migliore per i cittadini e favorire lo scambio di esperienze in materia di sviluppo regionale sostenibile, in particolare nelle aree urbane e densamente popolate.

#### Articolo 4

### Strategie tematiche

1. Le azioni di cui agli articoli da 5 a 8 includono l'elaborazione di strategie tematiche e la valutazione delle strategie esistenti per problemi ambientali prioritari che richiedono un approccio di ampia portata. Tali strategie dovrebbero includere una descrizione delle proposte necessarie per realizzare gli obiettivi fissati dal programma, nonché delle procedure previste per la loro adozione. Esse sono presentate al Parlamento europeo e al Consiglio e, se del caso, prendono la forma di una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio da adottare in conformità con la procedura di cui all'articolo 251 del trattato. A seconda della base giuridica della proposta, le proposte legislative originate da tali strategie saranno adottate secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato.
2. Le strategie tematiche possono includere approcci di cui all'articolo 3 e all'articolo 9 e i pertinenti traguardi e scadenze ambientali in termini qualitativi e quantitativi che consentano di misurare e valutare i provvedimenti previsti.
3. Le strategie tematiche dovrebbero essere elaborate e attuate in stretta consultazione con le parti interessate, quali le ONG, l'industria, le altre parti sociali e le autorità pubbliche, garantendo al tempo stesso, se del caso, la consultazione dei paesi candidati in tale processo.
4. Le strategie tematiche dovrebbero essere presentate al Parlamento europeo e al Consiglio al più tardi tre anni dopo l'adozione del programma. La relazione intermedia nella quale la Commissione valuta i progressi realizzati nell'attuazione del programma include una revisione di tali strategie tematiche.
5. La Commissione riferisce ogni anno al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'elaborazione e attuazione delle strategie e dell'efficacia delle medesime.

#### Articolo 5

### Obiettivi e aree di azione prioritarie per il cambiamento climatico

1. Gli scopi definiti all'articolo 2 dovrebbero essere perseguiti mediante i seguenti obiettivi:
  - ratifica e entrata in vigore del protocollo di Kyoto alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico entro il 2002 e realizzazione dell'impegno nei termini di una riduzione dell'8 % delle emissioni entro il 2008-2012 rispetto ai livelli del 1990 per la Comunità europea nel suo insieme, conformemente all'impegno di ciascuno Stato membro riportato nelle conclusioni del Consiglio del 16-17 giugno 1998,
  - realizzazione entro il 2005 di progressi comprovabili per quanto riguarda il compimento degli impegni assunti ai sensi del protocollo di Kyoto,

<sup>(1)</sup> Convenzione di Aarhus, del 25 giugno 1998, sull'accesso all'informazione, alla partecipazione pubblica ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia nel settore ambientale.

- porre la Comunità in una posizione credibile per sostenere la necessità di un accordo internazionale riguardante obiettivi di riduzione più rigorosi per il secondo periodo di adempimento previsto dal protocollo di Kyoto. Tale accordo dovrebbe mirare a una riduzione significativa delle emissioni, tenendo pienamente conto, tra l'altro, delle conclusioni del terzo rapporto di valutazione del Gruppo intergovernativo di esperti dei cambiamenti climatici (IPCC), e tenendo presente la necessità di avviarsi verso una distribuzione equa a livello mondiale delle emissioni dei gas ad effetto serra.
2. Detti obiettivi sono perseguiti anche attraverso le azioni prioritarie illustrate di seguito.
- i) Realizzare gli impegni internazionali in materia di clima, compreso il protocollo di Kyoto:
- attraverso l'esame dei risultati del programma europeo sul cambiamento climatico e l'adozione di efficaci politiche e misure comuni e coordinate sulla base dello stesso, secondo le necessità, per i vari settori, che siano complementari alle azioni condotte all'interno dagli Stati membri a livello nazionale;
  - adoperandosi ai fini della creazione di un quadro comunitario per lo sviluppo di un'efficace commercializzazione dei diritti di emissioni di CO<sub>2</sub>, con l'eventuale estensione ad altri gas ad effetto serra;
  - migliorando il monitoraggio dei gas ad effetto serra e dei progressi verso la realizzazione degli impegni assunti dagli Stati membri nel quadro dell'accordo sulla ripartizione interna degli oneri;
- ii) ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra nel settore energetico:
- procedendo quanto prima possibile ad un inventario e ad un riesame dei sussidi che si contrappongono ad un uso efficiente e sostenibile dell'energia, nella prospettiva di una loro graduale soppressione;
  - favorendo i combustibili fossili rinnovabili e a più basso tenore di carbonio per la produzione di energia elettrica;
  - promovendo l'uso di fonti di energia rinnovabili, compreso il ricorso a incentivi, anche a livello locale, allo scopo di raggiungere, entro il 2010, l'obiettivo indicativo del 12 % del consumo totale di energia;
  - introducendo incentivi per aumentare la cogenerazione e adottando misure dirette a duplicare la quota globale della cogenerazione nell'insieme della Comunità fino a raggiungere il 18 % della produzione globale lorda di elettricità;
  - prevenendo e riducendo le emissioni di metano derivanti dalla produzione e dalla distribuzione di energia;
  - promovendo l'efficienza energetica;
- iii) ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra nel settore dei trasporti:
- individuando e intraprendendo azioni specifiche per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra nel settore dell'aviazione se entro il 2002 non vengono approvate azioni analoghe in seno all'organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO);
  - individuando e intraprendendo azioni specifiche per ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra derivanti dalla navigazione marittima se entro il 2003 non vengono approvate azioni analoghe in seno all'Organizzazione marittima internazionale;
  - incentivando il passaggio a modalità di trasporto più efficaci e pulite, incluso il miglioramento dell'organizzazione e della logistica;
  - nel contesto dell'obiettivo UE di una riduzione dell'8 % delle emissioni di gas ad effetto serra, invitare la Commissione a presentare una Comunicazione obiettivi ambientali quantificati per un sistema di trasporti sostenibile entro la fine del 2002;
  - individuando e intraprendendo azioni specifiche, inclusa qualsiasi misura legislativa adeguata, per ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra derivanti dai veicoli a motore, ivi comprese le emissioni di N<sub>2</sub>O;
  - promuovendo lo sviluppo e l'uso di carburanti alternativi e di veicoli a basso consumo energetico, nell'intento di aumentare in modo sostanziale e continuo la loro percentuale;
  - promovendo misure volte a tener conto della totalità dei costi ambientali nel prezzo dei trasporti;
  - dissociando la crescita economica e la domanda dei trasporti per ridurre l'impatto ambientale;
- iv) ridurre le emissioni di gas ad effetto serra nella produzione industriale:
- promovendo pratiche e tecniche di efficienza ecologica in seno all'industria;
  - sviluppando strumenti di ausilio alle piccole e medie imprese (PMI) per favorirne l'adattamento, l'innovazione e per migliorarne le prestazioni;
  - incoraggiando lo sviluppo di alternative, inclusa l'istituzione di misure comunitarie, più efficaci dal punto di vista ambientale e tecnicamente realizzabili per ridurre le emissioni e sopprimere la produzione, se opportuno e fattibile, degli idrofluorocarburi (HFC) di provenienza industriale, dei perfluorocarburi (PFC) e dell'esfluoruro di zolfo (SF<sub>6</sub>) e per ridurre l'uso;
- v) ridurre le emissioni di gas ad effetto serra in altri settori:
- promovendo l'efficienza energetica, segnatamente nella progettazione dei sistemi di riscaldamento e di condizionamento e di produzione di acqua calda negli edifici;



- b) tenendo conto della necessità di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra, accanto ad altre considerazioni di carattere ambientale, nella politica agricola comune e nell'ambito della strategia comunitaria di gestione dei rifiuti;
- vi) utilizzare altri strumenti adeguati, segnatamente:
- a) incentivando il ricorso a provvedimenti fiscali, compreso un quadro comunitario tempestivo e appropriato per l'imposizione dei prodotti energetici, allo scopo di favorire il passaggio a un uso più efficiente dell'energia e ad energie e trasporti più puliti, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica;
- b) favorendo la sottoscrizione di accordi ambientali con i settori industriali in materia di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra;
- c) garantendo che il cambiamento climatico sia una delle principali tematiche della politica comunitaria di ricerca e sviluppo tecnologico e dei programmi di ricerca nazionali.
3. Oltre all'attenuazione del cambiamento climatico, la Comunità dovrebbe elaborare misure in materia di adeguamento alle conseguenze del cambiamento climatico:
- riesaminando le politiche comunitarie, soprattutto quelle pertinenti al cambiamento climatico, per garantire che l'adattamento trovi uno spazio adeguato nelle decisioni di investimento,
  - incoraggiando la modellazione e le valutazioni del clima a livello regionale sia per preparare misure di adattamento su scala regionale, quali la gestione delle risorse idriche, la protezione della diversità biologica e la prevenzione della desertificazione e delle inondazioni, sia per sostenere iniziative di sensibilizzazione dei cittadini e delle imprese.
4. Occorre far sì che la sfida climatica sia presa in considerazione nell'ambito del processo di allargamento della Comunità. Ciò renderà necessarie, tra l'altro, le seguenti azioni con i paesi candidati:
- sostenere lo sviluppo di capacità, per l'attuazione di misure e livello nazionale e per l'uso dei meccanismi di Kyoto e il miglioramento della segnalazione e del monitoraggio delle emissioni,
  - promuovere un settore dell'energia e dei trasporti più sostenibile,
  - garantire l'ulteriore rafforzamento della cooperazione con i paesi candidati sulle questioni relative al cambiamento climatico.
5. La lotta al cambiamento climatico farà parte integrante delle politiche delle relazioni esterne dell'Unione europea e costituirà una delle priorità nel quadro della politica di sviluppo sostenibile. Ciò richiederà da parte della Comunità e degli Stati membri sforzi concertati e coordinati diretti a:
- creare le strutture necessarie per assistere i paesi in via di sviluppo e i paesi con economia in fase di transizione, ad

esempio incentivando progetti correlati al Meccanismo per uno sviluppo pulito (CDM — Clean Development Mechanism) di cui al protocollo di Kyoto e all'attuazione congiunta,

- rispondere alle esigenze individuate in materia di trasferimenti di tecnologia,
- prestare assistenza nella sfida rappresentata dall'adeguamento al mutamento climatico nei paesi interessati.

#### Articolo 6

#### Obiettivi e aree di azione prioritarie per l'ambiente naturale e la diversità biologica

1. Gli scopi definiti all'articolo 2 dovrebbero essere perseguiti attraverso i seguenti obiettivi:

- arrestare il deterioramento della diversità biologica al fine di raggiungere questo obiettivo entro il 2010, segnatamente prevenendo e riducendo l'effetto di specie e di genotipi invasivi esotici,
- proteggere e ripristinare in maniera appropriata la natura e la diversità biologica dalle emissioni inquinanti dannose,
- conservare, ripristinare in maniera appropriata ed utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste e le zone umide,
- conservare e ripristinare in maniera appropriata le zone con significativi valori legati al paesaggio, ivi comprese le zone coltivate e sensibili,
- conservare le specie e gli habitat, prevenendone in particolare la frammentazione,
- promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione.

2. Questi obiettivi sono perseguiti attraverso una serie di azioni prioritarie illustrate di seguito, che tengono conto del principio di sussidiarietà, fondate sulle convenzioni e strategie esistenti a livello mondiale e regionale e sulla piena attuazione degli atti comunitari pertinenti. L'impostazione fondata sull'ecosistema, quale adottata nella Convenzione sulla diversità biologica<sup>(1)</sup>, dovrebbe essere applicata ogni qualvolta opportuno.

a) Diversità biologica:

- garantire l'attuazione ed incentivare la sorveglianza e la valutazione della strategia comunitaria per la diversità biologica e dei piani d'azione pertinenti, anche attraverso un programma che favorisca il rilevamento di dati e di informazioni, che elabori gli indicatori appropriati, e incentivi l'uso delle migliori tecniche disponibili e delle migliori prassi ambientali,
- incentivare la ricerca su diversità biologica, risorse generiche, ecosistemi e interazioni con le attività umane,

<sup>(1)</sup> GUL 309 del 13.12.1993, pag. 1.

- elaborare misure volte a rafforzare l'uso, la produzione e gli investimenti sostenibili in relazione alla diversità biologica,
  - incentivare una valutazione coerente, ulteriori ricerche e la cooperazione per quanto riguarda le specie in via di estinzione,
  - promuovere a livello mondiale un'equa e giusta ripartizione dei benefici derivanti dall'uso di risorse genetiche, al fine di attuare l'articolo 15 della convenzione sulla diversità biologica riguardante l'accesso alle risorse genetiche provenienti da paesi terzi,
  - elaborare misure dirette a prevenire e controllare le specie invasive esotiche, ivi compresi i genotipi esotici,
  - creare la rete «Natura 2000» e attuare gli strumenti e le misure necessari sul piano tecnico e finanziario richiesti per la sua piena attuazione, nonché per la protezione, al di fuori delle zone parte di Natura 2000, delle specie protette ai sensi delle direttive sulla conservazione degli habitat naturali e sulla protezione degli uccelli selvatici,
  - promuovere l'ampliamento della rete «Natura 2000» nei paesi candidati;
- b) incidenti e catastrofi naturali:
- incentivo al coordinamento comunitario delle azioni avviate negli Stati membri in relazione ad incidenti e catastrofi naturali, ad esempio creando una rete per lo scambio di prassi e strumenti di prevenzione,
  - elaborazione di ulteriori misure per contribuire alla prevenzione dei rischi di gravi incidenti, con particolare riguardo per quelli concernenti oleodotti, attività estrattive, trasporto marittimo di sostanze pericolose, nonché elaborazione di provvedimenti in materia di rifiuti delle attività estrattive;
- c) elaborazione di una strategia tematica in materia di protezione del suolo, affrontando, tra l'altro, l'inquinamento, l'erosione, la desertificazione, il degrado del territorio, l'occupazione del suolo ed i rischi idrogeologici, tenendo conto della diversità regionale, ivi compresa la specificità delle regioni di montagna e delle zone aride;
- d) incentivo a una gestione sostenibile delle industrie estrattive nell'intento di ridurre l'impatto ambientale;
- e) incentivo all'integrazione degli aspetti relativi alla conservazione ed al ripristino dei valori del paesaggio nelle altre politiche, compreso il turismo, tenendo conto dei pertinenti strumenti internazionali;
- f) incentivo all'integrazione delle considerazioni in materia di diversità biologica nelle politiche agricole e promozione di uno sviluppo rurale sostenibile e di un'agricoltura plurifunzionale e sostenibile:
- incoraggiando il ricorso a tutte le opportunità attualmente offerte dalla politica agricola comune e da altre politiche,
  - incentivando pratiche agricole più responsabili dal punto di vista ambientale, compresi, se del caso, metodi di produzione estensiva, pratiche agricole integrate, agricoltura biologica e diversità biologica agricola, nei futuri riesami della politica agricola comune, tenendo conto della necessità di un approccio equilibrato per il ruolo plurifunzionale delle comunità rurali;
- g) promozione dell'uso sostenibile dei mari e della conservazione degli ecosistemi marini, ivi compresi i fondali marini, gli estuari e le zone costiere, con particolare attenzione per i siti aventi un alto valore di diversità biologica, mediante:
- incentivo ad una maggiore integrazione delle considerazioni ambientali nella politica comune della pesca, in occasione del riesame della stessa previsto per il 2002,
  - sviluppo di una strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino, tenendo conto, tra l'altro, delle condizioni e degli obblighi di attuazione delle convenzioni relative al mare, nonché della necessità di ridurre le emissioni e le ripercussioni dei trasporti marittimi e delle altre attività connesse al mare e alla terra ferma,
  - incentivo alla gestione integrata delle zone costiere,
  - ulteriore incentivo alla protezione delle zone marine, in particolare mediante la rete «Natura 2000» nonché altri strumenti comunitari adeguati;
- h) attuazione ed ulteriore sviluppo di strategie e misure concernenti la silvicoltura conformemente alla strategia dell'Unione europea in materia, alla luce del principio di sussidiarietà e delle considerazioni relative alla diversità biologica, incorporando i seguenti elementi:
- miglioramento delle misure comunitarie esistenti in materia di protezione delle foreste e attuazione di una gestione sostenibile delle foreste tra l'altro mediante programmi silvicoli nazionali, in connessione con piani di sviluppo rurale, con accresciuta attenzione per il monitoraggio dei molteplici ruoli delle foreste in linea con le raccomandazioni adottate dalla conferenza ministeriale sulla protezione delle foreste in Europa, dal Forum delle Nazioni Unite sulle foreste, dalla Convenzione sulla diversità biologica e da altri organismi,
  - incentivo ad un efficace coordinamento tra tutti i settori della politica coinvolti nella silvicoltura, ivi compreso il settore privato, nonché al coordinamento di tutti gli ambienti coinvolti nelle questioni silvicole,
  - incentivo all'aumento della parte di mercato riguardante il legno prodotto in modo sostenibile, favorendo tra l'altro la certificazione della gestione forestale sostenibile e promuovendo l'etichettatura dei relativi prodotti,
  - proseguimento dell'attiva partecipazione della Comunità e degli Stati membri all'attuazione delle risoluzioni a livello mondiale e regionale e ai dibattiti e negoziati sui temi legati alla silvicoltura,

- esame delle possibilità di adottare provvedimenti operativi per prevenire e combattere il traffico di legname raccolto illegalmente,
  - promozione dell'esame degli effetti del cambiamento climatico sulle foreste;
- i) organismi geneticamente modificati (OGM):
- elaborazione di disposizioni e metodi concernenti la valutazione del rischio, l'individuazione, l'etichettatura e la tracciabilità degli OGM per consentire una sorveglianza e controlli efficaci degli effetti sulla salute e l'ambiente,
  - perseguimento dell'obiettivo di una rapida ratifica ed attuazione del protocollo di Cartagena sulla sicurezza biologica e sostegno alla creazione di quadri normativi nei paesi terzi, ove necessario mediante assistenza tecnica e finanziaria.

#### Articolo 7

### Obiettivi e aree di azione prioritarie per l'ambiente e la salute e la qualità della vita

1. Gli scopi definiti all'articolo 2 dovrebbero essere perseguiti con i seguenti obiettivi, tenendo conto delle norme, delle direttive e dei programmi pertinenti dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS):

- far comprendere meglio le minacce per la salute umana e l'ambiente al fine di agire per impedire e ridurre tali minacce,
  - contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane,
  - tendere a fare in modo che entro una generazione (2020) le sostanze chimiche siano unicamente prodotte e utilizzate in modo da non comportare un significativo impatto negativo sulla salute e l'ambiente, riconoscendo che deve essere colmata l'attuale lacuna per quanto riguarda le conoscenze in materia di proprietà, impiego e smaltimento di sostanze chimiche nonché di esposizione alle medesime,
  - le sostanze chimiche che sono pericolose dovrebbero essere sostituite da sostanze chimiche più sicure o da tecnologie alternative più sicure che non comportino l'utilizzazione delle sostanze chimiche onde ridurre i rischi per l'uomo e per l'ambiente,
  - ridurre gli impatti dei pesticidi sulla salute umana e l'ambiente e, più in generale, raggiungere un uso più sostenibile degli stessi nonché una significativa riduzione globale dei rischi e dell'impiego di pesticidi, coerentemente con la necessaria protezione dei raccolti. I pesticidi utilizzati che sono persistenti o bioaccumulanti o tossici o che hanno altre proprietà che destano preoccupazione dovrebbero essere sostituiti, qualora possibile, da altri pesticidi meno pericolosi,
  - raggiungere livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente, garantendo che il tasso di estrazione dalle risorse idriche sia sostenibile nel lungo periodo,
  - raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente,
  - ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata, in particolare il rumore del traffico terrestre, che, secondo studi scientifici, provocano danni alla salute umana, e preparare la prossima fase dei lavori per la direttiva sul rumore.
2. Questi obiettivi sono perseguiti attraverso una serie di azioni prioritarie illustrate di seguito.
- a) Rafforzamento dei programmi di ricerca e delle conoscenze scientifiche della Comunità e incentivo al coordinamento internazionale dei programmi di ricerca nazionali, a sostegno degli obiettivi in materia di salute e di ambiente, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:
- individuazione dei settori prioritari di ricerca e di intervento, inclusi fra l'altro i potenziali impatti sulla salute delle fonti di inquinamento elettromagnetico e con particolare riguardo all'elaborazione e alla convalida di metodi alternativi per i test su animali, segnatamente nel settore della sicurezza chimica,
  - definizione e preparazione di indicatori in materia di salute e di ambiente,
  - riesame, elaborazione e aggiornamento delle norme e dei valori limite attualmente in vigore a tutela della salute, compresi, se del caso, gli effetti sui gruppi potenzialmente vulnerabili, come i bambini e gli anziani nonché le sinergie e l'impatto reciproco delle varie sostanze inquinanti,
  - riesame delle tendenze e introduzione di un meccanismo di allarme rapido per problemi nuovi o emergenti.
- b) Sostanze chimiche:
- responsabilizzare i fabbricanti, gli importatori e gli utilizzatori a valle per quanto riguarda lo sviluppo delle conoscenze su tutte le sostanze chimiche (dovere di diligenza) e la valutazione dei rischi inerenti al loro impiego, anche in relazione ai prodotti, nonché al recupero e allo smaltimento,
  - sviluppare un sistema coerente, secondo un approccio graduato che escluda le sostanze chimiche usate in quantità minime, di test, valutazione e gestione dei rischi delle sostanze nuove ed esistenti con procedure di test che minimizzino l'esigenza di test su animali e sviluppino metodi alternativi di test,

- garantire che le sostanze chimiche che destano particolari preoccupazioni siano soggette a procedure accelerate di gestione dei rischi e che le sostanze estremamente problematiche, comprese quelle cancerogene, mutagene o tossiche, per riprodurre sostanze e quelle che hanno le caratteristiche dei POP (sostanze organiche inquinanti persistenti), siano utilizzate solo in casi giustificati e ben definiti e siano obbligatoriamente soggette ad autorizzazione prima dell'uso,
  - garantire che i risultati delle valutazioni dei rischi inerenti alle sostanze chimiche siano tenuti in debita considerazione in tutti i settori della normativa comunitaria che regola le sostanze chimiche ed evitare la sovrapposizione dei lavori,
  - fornire criteri per l'inclusione, fra le sostanze chimiche estremamente problematiche, delle sostanze persistenti, bioaccumulanti e tossiche e di quelle molto persistenti e bioaccumulanti e prevedere l'ulteriore inclusione delle sostanze perturbatrici del sistema endocrino che sono note al momento della determinazione dei metodi e criteri di test approvati,
  - garantire la rapida elaborazione delle principali misure necessarie per individuare gli obiettivi, di modo che esse possano entrare in vigore prima dell'esame intermedio,
  - garantire l'accesso del pubblico alle informazioni non riservate del registro comunitario delle sostanze chimiche (registro REACH).
- c) Pesticidi:
- completa attuazione del quadro normativo applicabile <sup>(1)</sup> e riesame della sua efficacia per garantire un livello elevato di tutela, una volta modificato. Questa revisione potrebbe, se del caso, includere una valutazione comparativa e lo sviluppo di procedure di autorizzazione comunitaria per l'immissione in commercio,
  - una strategia tematica sull'impiego sostenibile dei pesticidi intesa a:
    - i) minimizzare i pericoli e i rischi per la salute e l'ambiente derivanti dall'impiego dei pesticidi;
    - ii) migliorare i controlli sull'utilizzo e sulla distribuzione dei pesticidi;
    - iii) ridurre i livelli di sostanze attive nocive anche mediante la sostituzione di quelle più pericolose con alternative più sicure, incluse le alternative non chimiche;
    - iv) incentivare l'utilizzo di coltivazioni con un impiego ridotto o nullo di pesticidi, fra l'altro mediante una
- d) Sostanze chimiche e pesticidi:
- maggiore sensibilizzazione degli utilizzatori, promuovendo l'uso di codici di buone pratiche, e l'esame dell'eventuale applicazione di strumenti finanziari;
  - v) pervenire a un sistema trasparente di segnalazione e controllo dei progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi strategici, compreso lo sviluppo di indicatori appropriati.
- mirare a una rapida ratifica della convenzione di Rotterdam sulla procedura di assenso preliminare in conoscenza di causa per taluni prodotti chimici pericolosi e pesticidi nel commercio internazionale e della convenzione di Stoccolma sulle sostanze organiche inquinanti persistenti (POP),
  - modificare il regolamento (CEE) n. 2455/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, relativo alle esportazioni e importazioni comunitarie di prodotti chimici pericolosi <sup>(2)</sup>, per uniformarlo alla convenzione di Rotterdam, perfezionarne i meccanismi procedurali e migliorare le informazioni ai paesi in via di sviluppo,
  - sostenere il miglioramento della gestione delle sostanze chimiche e dei pesticidi nei paesi in via di sviluppo e nei paesi candidati, compresa l'eliminazione delle giacenze di pesticidi obsoleti, sostenendo fra l'altro progetti volti a tale eliminazione,
  - partecipare agli sforzi internazionali di elaborazione di un approccio strategico per quanto riguarda la gestione delle sostanze chimiche a livello internazionale.
- e) Uso sostenibile ed elevata qualità delle acque:
- garantire un livello elevato di tutti i corpi idrici superficiali e sotterranei, prevenendo l'inquinamento e promuovendo l'uso sostenibile delle risorse idriche,
  - adoperarsi al fine di garantire una completa attuazione della direttiva quadro in materia di acque <sup>(3)</sup>, con l'obiettivo di creare condizioni soddisfacenti da un punto di vista ecologico, chimico e quantitativo per tale risorsa e di assicurarne una gestione coerente e sostenibile,
  - elaborare misure volte a far cessare gli scarichi, le emissioni e le perdite di sostanze pericolose prioritarie, conformemente alle disposizioni della direttiva quadro in materia di acque,
  - garantire un livello elevato di protezione delle acque di balneazione, procedendo segnatamente alla revisione della direttiva sulle acque di balneazione <sup>(4)</sup>,

<sup>(1)</sup> Direttiva 91/414/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1991, relativa all'immissione in commercio dei prodotti fitosanitari (GU L 230 del 19.8.1991, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/49/CE della Commissione (GU L 176 del 29.6.2001, pag. 61).

<sup>(2)</sup> GU L 251 del 29.8.1992, pag. 13. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2247/98 della Commissione (GU L 282 del 20.10.1998, pag. 12).

<sup>(3)</sup> Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Direttiva 76/160/CEE del Consiglio, dell'8 dicembre 1975, concernente la qualità delle acque di balneazione (GU L 31 del 5.2.1976, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994; direttiva 91/692/CEE del Consiglio (GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48).

- garantire l'integrazione dei concetti e degli approcci introdotti dalla direttiva quadro in materia di acque e da altre direttive sulla tutela delle acque in altre politiche comunitarie.
- f) Per quanto riguarda la qualità dell'aria, l'elaborazione e l'attuazione delle misure previste all'articolo 5 nel settore dei trasporti, dell'industria e dell'energia dovrebbero essere compatibili con il miglioramento della qualità dell'aria e contribuire a tale miglioramento. Altre misure previste sono le seguenti:
- migliore sorveglianza e valutazione della qualità dell'aria, inclusa la deposizione di sostanze inquinanti, e migliore divulgazione delle informazioni al pubblico, anche grazie allo sviluppo e all'uso di indicatori,
  - preparazione di una strategia tematica volta a rafforzare una politica coerente e integrata nel campo dell'inquinamento atmosferico per affrontare i settori prioritari che richiedono altri interventi, riesame e aggiornamento, se del caso, degli standard di qualità dell'aria e dei valori limite di emissione nazionali onde raggiungere l'obiettivo a lungo termine di non superare carichi e livelli critici, e creazione di sistemi migliori per il rilevamento dei dati, la modellizzazione e le previsioni,
  - adozione di adeguate misure concernenti l'ozono e il particolato troposferico,
  - valutazione della qualità dell'aria in ambienti chiusi e del relativo impatto sulla salute, ed eventuale formulazione di raccomandazioni in merito a misure future,
  - ruolo di primo piano nella negoziazione e nell'applicazione del protocollo di Montreal sulle sostanze che impoveriscono lo strato d'ozono,
  - ruolo di primo piano nella negoziazione e nel rafforzamento dei nessi e delle interazioni con i processi internazionali che contribuiscono a depurare l'aria in Europa,
  - ulteriore elaborazione di strumenti comunitari specifici per la riduzione delle emissioni provenienti da categorie di fonti pertinenti.
- g) Inquinamento acustico:
- completamento e potenziamento delle misure, incluse le appropriate procedure di omologazione, concernenti l'inquinamento acustico proveniente da prodotti e servizi, in particolare dai veicoli a motore, ivi comprese misure per ridurre il rumore proveniente dall'interazione tra pneumatici e rivestimento stradale che non compromettano la sicurezza stradale, dai veicoli ferroviari, dagli aeromobili e dai macchinari fissi,
  - elaborazione e applicazione di strumenti diretti a ridurre il rumore del traffico, ove opportuno, per esempio attraverso una diminuzione della domanda di trasporti, il passaggio a mezzi di trasporto meno rumorosi e la promozione di misure tecniche e di una pianificazione sostenibile dei trasporti.

#### h) Ambiente urbano:

- strategia tematica che promuova un approccio orizzontale integrato in tutte le politiche comunitarie e migliori la qualità dell'ambiente urbano, tenendo conto dei progressi compiuti nell'attuazione dell'attuale quadro di cooperazione <sup>(1)</sup>, che lo riesamini se necessario e che comprenda:
  - la promozione dell'Agenda 21 a livello locale,
  - la riduzione del nesso fra crescita economica e domanda di trasporto di passeggeri,
  - esigenza di un maggiore ricorso a trasporti pubblici, ferrovie, vie navigabili interne, spostamenti a piedi e in bicicletta,
  - l'esigenza di affrontare il crescente volume del traffico e di dissociare in modo significativo la crescita nel settore del trasporto dalla crescita del PIL,
  - necessità di promuovere, nei trasporti pubblici, l'uso di veicoli a bassissimo livello di emissioni,
  - l'analisi di indicatori ambientali urbani.

#### Articolo 8

#### **Obiettivi e aree di azione prioritarie per l'uso e la gestione sostenibili delle risorse naturali e dei rifiuti**

1. Gli scopi definiti all'articolo 2 dovrebbero essere perseguiti con i seguenti obiettivi:
  - prefiggersi di assicurare che il consumo di risorse e i conseguenti impatti non superino la soglia di saturazione dell'ambiente e spezzare il nesso fra crescita economica e utilizzo delle risorse. In questo contesto si ricorda l'obiettivo di raggiungere, entro il 2010 nella Comunità, la percentuale del 22 % della produzione di energia elettrica a partire da energie rinnovabili affinché l'efficacia delle risorse e dell'energia sia aumentata in modo drastico,
  - conseguire una sensibile riduzione complessiva delle quantità di rifiuti prodotte mediante iniziative di prevenzione nel settore, una maggiore efficienza delle risorse e il passaggio a modelli di produzione e di consumo più sostenibili,
  - conseguire una sensibile riduzione delle quantità di rifiuti destinati all'eliminazione nonché delle quantità di rifiuti pericolosi prodotte, evitando un aumento delle emissioni nell'aria, nell'acqua e nel terreno,

<sup>(1)</sup> Decisione n. 1411/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa ad un quadro comunitario di cooperazione per lo sviluppo urbano sostenibile (GU L 191 del 13.7.2001, pag. 1).

— incentivare il riutilizzo, e per quanto riguarda i rifiuti tuttora prodotti: il loro livello di pericolosità dovrebbe essere diminuito ed essi dovrebbero comportare il minimo rischio possibile; occorrerebbe dare la priorità al recupero, segnatamente al riciclaggio; i rifiuti destinati all'eliminazione dovrebbero essere ridotti al minimo ed essere eliminati in modo sicuro; il sito di trattamento dei rifiuti destinati allo smaltimento dovrebbe essere situato il più possibile vicino al luogo di produzione dei medesimi, sempreché ciò non comporti una riduzione dell'efficacia per quanto riguarda le operazioni di trattamento dei rifiuti.

2. Tali obiettivi sono perseguiti tenendo conto dell'approccio della politica integrata dei prodotti e della pertinente strategia comunitaria per la gestione dei rifiuti <sup>(1)</sup> attraverso le seguenti azioni prioritarie:

- i) Elaborazione di una strategia tematica sull'utilizzo e la gestione sostenibili delle risorse, che comprenda tra l'altro:
  - a) una valutazione sui flussi delle materie prime e dei rifiuti nella Comunità ivi comprese importazioni e esportazioni, per esempio utilizzando lo strumento dell'analisi del flusso delle materie prime;
  - b) un'analisi dell'efficacia delle misure politiche e dell'impatto dei sussidi connessi alle risorse naturali e ai rifiuti;
  - c) la fissazione di traguardi e obiettivi in materia di efficacia delle risorse e di uso ridotto delle medesime, dissociando la crescita economica dagli impatti ambientali negativi;
  - d) la promozione di metodi e tecniche di produzione e di estrazione che incoraggino l'efficacia ambientale e l'utilizzo sostenibile delle materie prime, dell'energia, dell'acqua e di altre risorse;
  - e) l'elaborazione e l'attuazione di un ampio ventaglio di strumenti comprendente ricerca, trasferimento delle tecnologie, strumenti basati sul mercato ed economici, programmi di migliori pratiche e indicatori di efficacia in materia di risorse.
- ii) Elaborazione e attuazione di misure in materia di prevenzione dei rifiuti e gestione dei medesimi tra l'altro attraverso:
  - a) l'elaborazione di una serie di obiettivi quantitativi e qualitativi per la riduzione di tutti i rifiuti in questione da raggiungersi a livello comunitario entro il 2010. La Commissione è invitata a presentare proposte riguardo a tali obiettivi entro il 2002;
  - b) l'incoraggiamento a progettare prodotti rispettosi dell'ambiente e sostenibili;
  - c) la sensibilizzazione dei cittadini al contributo che essi possono apportare alla riduzione dei rifiuti;
  - d) la definizione di misure operative volte a incoraggiare la prevenzione dei rifiuti, ad esempio stimolando il riutilizzo e il recupero, e l'eliminazione graduale di talune sostanze e materie prime attraverso misure relative ai prodotti;

<sup>(1)</sup> Risoluzione del Consiglio, del 24 febbraio 1997, sulla strategia comunitaria per la gestione dei rifiuti (GU C 76 dell'11.3.1997, pag. 1).

- e) l'elaborazione di ulteriori indicatori nel settore della gestione dei rifiuti.
- iii) Elaborazione di una strategia tematica sul riciclaggio dei rifiuti, compresi tra l'altro:
  - a) misure intese a garantire la separazione alla fonte, la raccolta e il riciclaggio dei flussi di rifiuti prioritari;
  - b) incoraggiamento alla maggiore responsabilizzazione del produttore;
  - c) sviluppo e trasferimento della tecnologia di riciclaggio e trattamento dei rifiuti rispettosa dell'ambiente.
- iv) Elaborazione o revisione della normativa sui rifiuti, ivi compresi tra l'altro rifiuti edili e di demolizione, fanghi di depurazione <sup>(2)</sup>, rifiuti biodegradabili, imballaggi <sup>(3)</sup>, pile <sup>(4)</sup> e spedizioni di rifiuti <sup>(5)</sup>, precisazione della distinzione tra ciò che è rifiuto e ciò che non lo è e sviluppo di criteri adeguati per l'ulteriore elaborazione degli allegati IIA e IIB della direttiva quadro relativa ai rifiuti <sup>(6)</sup>.

#### Articolo 9

#### Obiettivi e aree di azione prioritarie per le tematiche di portata internazionale

1. Gli scopi definiti all'articolo 2 in merito alle tematiche di portata internazionale e le dimensioni internazionali delle quattro aree di azione prioritarie per l'ambiente del presente programma comportano i seguenti obiettivi:

- il perseguimento di politiche ambientali ambiziose a livello internazionale rivolgendo particolare attenzione alla soglia di saturazione dell'ambiente a livello mondiale,
- l'ulteriore promozione di modelli di produzione e di consumo sostenibili a livello internazionale,
- il conseguimento di progressi per garantire che le politiche e le misure sugli scambi e sull'ambiente si rafforzino reciprocamente.

<sup>(2)</sup> Direttiva 86/278/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1986, concernente la protezione dell'ambiente, in particolare del suolo, nell'utilizzazione dei fanghi di depurazione in agricoltura (GU L 181 del 4.7.1986, pag. 6). Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

<sup>(3)</sup> Direttiva 94/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 1994, sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 10). Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 1999/177/CE della Commissione (GU L 56 del 4.3.1999, pag. 47).

<sup>(4)</sup> Direttiva 93/86/CEE della Commissione, del 4 ottobre 1993, recante adeguamento al progresso tecnico della direttiva 91/157/CEE del Consiglio relativa alle pile e agli accumulatori contenenti sostanze pericolose (GU L 264 del 23.10.1993, pag. 51).

<sup>(5)</sup> Regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio, del 1° febbraio 1993, relativo alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della Comunità europea, nonché in entrata e in uscita dal suo territorio (GU L 30 del 6.2.1993, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dalla decisione 1999/816/CE della Commissione (GU L 316 del 10.12.1999, pag. 45).

<sup>(6)</sup> Direttiva 75/442/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1975, relativa ai rifiuti (GU L 194 del 25.7.1975, pag. 39). Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 96/350/CE della Commissione (GU L 135 del 6.6.1996, pag. 32).

2. Gli obiettivi sono perseguiti attraverso le seguenti azioni prioritarie:

- a) integrazione delle disposizioni in materia di protezione dell'ambiente nelle politiche esterne della Comunità, inclusa la cooperazione commerciale e allo sviluppo, per conseguire uno sviluppo sostenibile segnatamente mediante l'elaborazione di orientamenti;
- b) definizione di una serie coerente di traguardi per l'ambiente e lo sviluppo, da promuovere ai fini dell'adozione, nell'ambito di una nuova iniziativa o patto globale, nel corso del Vertice mondiale sullo sviluppo sostenibile del 2002;
- c) impegno a rafforzare il governo ambientale su scala internazionale potenziando gradualmente la cooperazione multilaterale e il quadro istituzionale, incluse le risorse;
- d) perseguimento dell'obiettivo della rapida ratifica ed effettiva osservanza e applicazione degli accordi e delle convenzioni internazionali in materia di ambiente, di cui la Comunità è parte;
- e) incentivazione di prassi ambientali sostenibili nel settore degli investimenti esteri e dei crediti all'esportazione;
- f) intensificazione dell'impegno a livello internazionale per giungere a un consenso su metodi di valutazione dei rischi per la salute e per l'ambiente e su approcci di gestione dei rischi comprendenti l'applicazione del principio della precauzione;
- g) instaurazione di un sostegno reciproco tra gli scambi e le esigenze di protezione dell'ambiente, tenendo debitamente conto della dimensione ambientale nelle valutazioni di impatto sulla sostenibilità degli accordi commerciali multilaterali da effettuarsi nella fase iniziale dei negoziati sugli stessi e agendo di conseguenza;
- h) ulteriore promozione di un sistema mondiale di scambi che riconosca pienamente gli accordi multilaterali o regionali in materia ambientale e il principio di precauzione, migliorando le opportunità per gli scambi di prodotti e servizi sostenibili e rispettosi dell'ambiente;
- i) promozione di una cooperazione ambientale transfrontaliera con i paesi e le regioni vicine;
- j) promozione di una maggiore coerenza politica collegando il lavoro svolto nell'ambito delle differenti convenzioni, incluse la valutazione delle interconnessioni fra biodiversità e cambiamenti climatici, e l'integrazione delle considerazioni sulla biodiversità nell'attuazione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e del Protocollo di Kyoto.

#### Articolo 10

### Politica ambientale

Gli obiettivi definiti all'articolo 2 riguardo a una politica ambientale fondata sulla partecipazione e sulle migliori cono-

scenze scientifiche disponibili e gli approcci strategici definiti all'articolo 3 sono perseguiti attraverso le azioni prioritarie illustrate di seguito:

- a) sviluppo di meccanismi più efficaci, e di principi e norme generali di buon governo, per consultare in modo ampio ed estensivo, e in tutte le fasi, le parti interessate, in modo da facilitare le scelte più efficaci e ottenere i migliori risultati per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile in connessione con le misure che vengono proposte;
- b) partecipazione rafforzata al processo di dialogo da parte delle ONG in campo ambientale tramite un sostegno adeguato, compreso il finanziamento comunitario;
- c) miglioramento del processo di definizione della politica attraverso:
  - la valutazione ex ante dei possibili impatti, segnatamente gli impatti ambientali, delle nuove politiche, inclusa l'alternativa del non intervento, nonché delle proposte di legislazione e la pubblicazione dei risultati,
  - la valutazione ex post dell'efficacia delle misure esistenti rispetto al conseguimento dei loro obiettivi in ambito ambientale;
- d) garanzia che l'ambiente e segnatamente le aree di azione prioritarie individuate nel presente programma rimangano fra le principali priorità dei programmi di ricerca della Comunità. Dovrebbero essere effettuati riesami periodici delle esigenze e priorità della ricerca ambientale nel contesto del programma quadro delle azioni comunitarie di ricerca e sviluppo tecnologico. Garanzia di un migliore coordinamento delle ricerche in campo ambientale svolte dagli Stati membri fra l'altro per migliorare l'applicazione dei risultati;
 

instaurazione di collegamenti fra gli operatori in materia di ambiente e altri operatori nei settori dell'informazione, formazione, ricerca, istruzione e politica;
- e) informazione periodica, a decorrere dal 2003, che possa contribuire a fornire la base per:
  - le decisioni politiche in materia di ambiente e sviluppo sostenibile,
  - il follow-up e la revisione delle strategie di integrazione settoriale e della strategia per lo sviluppo sostenibile,
  - l'informazione del pubblico.

L'elaborazione di tali informazioni sarà sostenuta dalle relazioni periodiche dell'Agenzia europea dell'ambiente e di altri pertinenti organismi. Dette informazioni comprenderanno, segnatamente:

- i principali indicatori ambientali,
- gli indicatori sullo stato e sui trend ambientali,
- gli indicatori di integrazione;

- f) revisione e controllo regolare dei sistemi di informazione e di relazione ai fini di un sistema omogeneo ed efficace per garantire un esercizio di relazione semplificato di qualità elevata e la produzione di dati e di informazioni ambientali comparabili e pertinenti. La Commissione è invitata a presentare una proposta al riguardo il più presto possibile. Il monitoraggio, la raccolta di dati e le prescrizioni in materia di relazioni dovrebbero essere efficacemente trattati nella futura legislazione ambientale;
- g) potenziamento dello sviluppo e dell'utilizzo delle applicazioni e degli strumenti di monitoraggio terrestre (ad esempio tecnologia satellitare) a sostegno dell'attività di definizione e di attuazione della politica.

#### Articolo 11

##### **Monitoraggio e valutazione dei risultati**

1. Durante il quarto anno di esecuzione del programma, la Commissione valuta i progressi realizzati nell'attuazione del medesimo unitamente ai trend e alle prospettive ambientali ad esso correlati. Detta valutazione dovrebbe essere effettuata sulla

scorta di una serie globale di indicatori. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio tale relazione intermedia, unitamente alle eventuali proposte di modifica che ritenga necessarie.

2. Durante l'ultimo anno di esecuzione del programma la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una valutazione definitiva del programma nonché dello stato e delle prospettive dell'ambiente.

#### Articolo 12

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 luglio 2002.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

P. S. MØLLER



**REGOLAMENTO (CE) N. 1601/2002 DELLA COMMISSIONE****del 9 settembre 2002****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1498/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato.

- (2) In applicazione di tali criteri, i valori forfettari all'importazione devono essere fissati ai livelli figuranti nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 10 settembre 2002.

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

Fatto a Bruxelles, il 9 settembre 2002.

*Per la Commissione*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'agricoltura*

<sup>(1)</sup> GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66.

<sup>(2)</sup> GU L 198 del 15.7.1998, pag. 4.

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 9 settembre 2002, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	55,0
	096	41,1
	999	48,0
0707 00 05	052	137,9
	999	137,9
0709 90 70	052	92,6
	999	92,6
0805 50 10	388	57,2
	524	39,6
	528	57,4
	999	50,5
0806 10 10	052	67,9
	064	105,0
	999	86,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0
	388	82,8
	400	109,8
	512	90,2
	720	71,5
	800	208,1
	804	88,6
	999	101,6
	0808 20 50	052
388		71,8
720		56,6
0809 30 10, 0809 30 90	999	77,6
	052	97,3
	999	97,3
0809 40 05	052	68,5
	060	54,5
	064	49,6
	066	60,5
	068	42,9
	094	44,1
	624	189,0
	999	72,7

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2020/2001 della Commissione (GU L 273 del 16.10.2001, pag. 6). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

**REGOLAMENTO (CE) N. 1602/2002 DELLA COMMISSIONE**  
**del 9 settembre 2002**

**recante modalità di applicazione della direttiva 1999/105/CE del Consiglio per quanto riguarda l'autorizzazione di uno Stato membro a vietare la commercializzazione all'utilizzatore finale di determinati materiali forestali di moltiplicazione**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 1999/105/CE del Consiglio, del 22 dicembre 1999, relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 17, paragrafo 3,

*Articolo 1*

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva 1999/105/CE, gli Stati membri provvedono affinché i materiali di moltiplicazione immessi sul mercato a norma della presente direttiva non siano soggetti ad alcuna restrizione commerciale concernente le caratteristiche, i requisiti relativi ad analisi e controlli, l'etichettatura e la sigillatura se non a quelle stabilite nella suddetta direttiva.
- (2) In determinate circostanze gli Stati membri possono essere autorizzati a vietare la commercializzazione all'utilizzatore finale, a fini di semina o impianto, di determinati materiali forestali di moltiplicazione non idonei ad essere utilizzati nel loro territorio.
- (3) Tale autorizzazione dovrebbe essere concessa unicamente qualora sia legittimo ritenere che l'uso di detti materiali, a causa delle loro caratteristiche fenotipiche o genetiche, possa avere effetti nocivi sulla silvicoltura, sull'ambiente, sulle risorse genetiche o sulla biodiversità nel territorio dello Stato membro di cui trattasi.
- (4) Affinché la Commissione possa decidere in piena conoscenza di causa, la domanda di autorizzazione deve essere corredata di prove e informazioni pertinenti, riguardanti tra l'altro la regione di provenienza o l'origine dei materiali forestali di moltiplicazione e i risultati di esperimenti, della ricerca scientifica e della prassi silvicola. Le informazioni richieste devono essere specificate.
- (5) Per aiutare uno Stato membro a redigere la propria domanda, gli altri Stati membri dovrebbero fornire, su richiesta, tutte le informazioni necessarie sulla regione di provenienza o l'origine e sugli elenchi nazionali dei materiali di base per la produzione di materiali forestali di moltiplicazione.
- (6) Una copia della domanda deve essere inviata contemporaneamente allo Stato membro in cui è situata la regione di provenienza o l'origine, per consentire a tale Stato membro di comunicare alla Commissione la propria posizione.
- (7) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le sementi e i materiali di moltiplicazione agricoli, orticoli e forestali,

1. Se uno Stato membro desidera essere autorizzato a vietare la commercializzazione all'utilizzatore finale di determinati materiali forestali di moltiplicazione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, della direttiva 1999/105/CE, esso ne fa domanda alla Commissione, spiegando i motivi per cui ritiene che sussistano le condizioni di cui all'articolo 17, paragrafo 2. La domanda è corredata di tutte le informazioni e della documentazione giustificative disponibili, secondo quanto prescritto nei paragrafi da 2 a 5.

2. Alla domanda sono accluse mappe e indicazioni riguardanti la regione di provenienza o l'origine dei materiali in questione, unitamente alla documentazione comprovante le differenze dei rispettivi dati climatici ed ecologici, secondo quanto disposto nell'allegato.

3. Sono acclusi altresì i risultati di esperimenti, della ricerca scientifica o della prassi silvicola, i quali dimostrino perché i materiali non sono idonei ad essere utilizzati in tutto il territorio dello Stato membro o in una parte di esso, in cui viene chiesto di applicare il divieto. Gli esperimenti sono descritti in dettaglio, con riferimento alla preparazione, al procedimento di valutazione e all'analisi dei dati; detti esperimenti devono essere stati condotti in siti di tipo adatto e secondo i requisiti stabiliti nell'allegato V, punto 1, della direttiva 1999/105/CE. Si devono citare anche le persone che hanno condotto gli esperimenti, precisando se i risultati sono stati sottoposti ad una verifica qualificata o pubblicati.

4. Quanto ai risultati della ricerca scientifica, saranno menzionati lo svolgimento della ricerca, le fonti d'informazione, il procedimento di valutazione e i dati ottenuti.

5. Relativamente ai risultati ottenuti dalla prassi silvicola, devono essere fornite informazioni e documentazione sulla sopravvivenza, lo sviluppo e la crescita dei materiali forestali di moltiplicazione.

*Articolo 2*

A corredo della domanda volta a vietare la commercializzazione di materiali forestali di moltiplicazione della categoria «identificati alla fonte» o «selezionati», derivati da materiali di base ammessi del tipo «fonte di semi» o «soprassuolo», lo Stato membro richiedente fornisce un'attestazione della loro inidoneità in riferimento alla regione di provenienza.

<sup>(1)</sup> GUL II del 15.1.2000, pag. 17.

*Articolo 3*

A corredo della domanda volta a vietare la commercializzazione di materiali forestali di moltiplicazione della categoria «qualificati» o «controllati», derivati da materiali di base ammessi dei tipi arboreto da seme, genitori, clone o miscuglio di cloni, lo Stato membro richiedente fornisce un'attestazione della loro idoneità in riferimento alle singole unità di ammissione.

Oltre alle informazioni indicate all'articolo 10 della direttiva 1999/105/CE, vengono notificati, a richiesta, i seguenti dati:

- a) criteri di selezione utilizzati per i componenti dei materiali di base;
- b) composizione dei materiali di base;
- c) regione(i) di provenienza in cui sono stati selezionati i componenti originari.

*Articolo 4*

1. Allo scopo di aiutare lo Stato membro richiedente a redigere la domanda di cui all'articolo 1, gli altri Stati membri forniscono, a richiesta dello Stato membro richiedente, mappe e informazioni concernenti le condizioni climatiche ed ecologiche

nella regione di provenienza dei materiali forestali di moltiplicazione per i quali viene chiesto il divieto di commercializzazione.

2. Contemporaneamente all'inoltro della domanda di autorizzazione alla Commissione, una copia della medesima è trasmessa allo Stato membro in cui è situata la regione di provenienza o l'origine dei materiali di moltiplicazione di cui si intende vietare la commercializzazione.

3. Lo Stato membro di cui al paragrafo 2 dispone di tre mesi per esaminare la domanda e comunicare la propria posizione alla Commissione. La Commissione, su richiesta di tale Stato membro e qualora lo ritenga giustificato, può prorogare detto termine.

*Articolo 5*

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 9 settembre 2002.

*Per la Commissione*

David BYRNE

*Membro della Commissione*

---

## ALLEGATO

**Informazioni che gli Stati membri devono comunicare a corredo di una domanda presentata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2, della direttiva 1999/105/CE del Consiglio**

1. Informazioni sulle specie presenti nel territorio o parte di esso: indigene o introdotte.
  2. Mappe e indicazioni riguardanti la regione di provenienza o l'unità di ammissione dei materiali forestali di moltiplicazione oggetto della domanda.
  3. Delimitazione del territorio o della parte di esso, in cui si chiede di vietare la commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione all'utilizzatore finale a fini di semina o impianto.
  4. Dati climatici della regione di provenienza o dell'unità di ammissione di cui al punto 2, nonché del territorio o della parte di esso di cui al punto 3:
    - a) precipitazioni totali annue (mm);
    - b) precipitazioni durante il periodo vegetativo (mm), con indicazione dei mesi in cui hanno luogo;
    - c) temperatura:
      - media annuale °C,
      - media nel mese più freddo °C,
      - media nel mese più caldo °C;
    - d) durata del periodo vegetativo (giorni con temperatura superiore a 5 °C o altra misura adatta).
  5. Dati ecologici della regione di provenienza o dell'unità di ammissione di cui al punto 2, nonché del territorio o della parte di esso di cui al punto 3:
    - a) estensione altimetrica;
    - b) principali formazioni geologiche;
    - c) principali tipi di suolo.
-

**REGOLAMENTO (CE) N. 1603/2002 DELLA COMMISSIONE**  
**del 9 settembre 2002**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1535/2002 della Commissione, del 28 agosto 2002, recante deroga al regolamento (CE) n. 1251/1999 del Consiglio, che istituisce un regime di sostegno a favore dei coltivatori di taluni seminativi, per quanto riguarda i pagamenti per superficie per determinati seminativi e i pagamenti per il ritiro dei terreni dalla produzione per la campagna di commercializzazione 2002/03 ai produttori di talune regioni della Germania**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1251/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, che istituisce un regime di sostegno a favore dei coltivatori di taluni seminativi<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1038/2001<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 9,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) 1535/2002<sup>(3)</sup> autorizza la Germania ad effettuare un pagamento anticipato, a titolo della campagna 2002/03, pari al massimo al 50 % dell'importo dei pagamenti per superficie per i seminativi, ivi compresi il pagamento supplementare per il grano duro, nonché dei pagamenti per il ritiro dei terreni dalla produzione a favore dei produttori nelle regioni elencate nell'allegato del presente regolamento colpite da inondazioni durante il mese di agosto 2002.
- (2) Considerato l'evolversi della situazione in alcune regioni del Meclemburgo-Pomerania e dello Schleswig-Holstein e tenuto conto della situazione di bilancio, occorre autorizzare la Germania ad effettuare, anteriormente al 16 novembre 2002, per altre regioni nel Meclemburgo-

Pomerania e Sassonia-Anhalt, anticipi dei pagamenti per superficie per i seminativi e dei pagamenti per il ritiro dei terreni dalla produzione per la campagna 2002/03 e revocare tale facoltà per alcune regioni dello Schleswig-Holstein.

- (3) Occorre pertanto modificare l'allegato del regolamento (CE) n. 1535/2002.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione dei cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato del regolamento (CE) n. 1535/2002 è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 9 settembre 2002.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GUL 160 del 26.6.1999, pag. 12.

<sup>(2)</sup> GUL 145 del 31.5.2001, pag. 16.

<sup>(3)</sup> GUL 231 del 29.8.2002, pag. 36.

## ALLEGATO

## «ALLEGATO

## GERMANIA

Brandenburg (Landkreise: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreis: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz e Ludwigslust)

Niedersachsen (Landkreise: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sachsen (gesamtes Bundesland)

Sachsen-Anhalt (Landkreise: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel, Aschersleben-Staßfurt; Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land).»

---

**REGOLAMENTO (CE) N. 1604/2002 DELLA COMMISSIONE**  
**del 9 settembre 2002**

**che modifica le restituzioni all'esportazione dello zucchero bianco e dello zucchero greggio come tali**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/2001 del Consiglio, del 19 giugno 2001, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero <sup>(1)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 680/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 27, paragrafo 5, terza frase,

considerando quanto segue:

- (1) Le restituzioni applicabili all'esportazione per lo zucchero bianco e lo zucchero greggio sono state fissate dal regolamento (CE) n. 1585/2002 della Commissione <sup>(3)</sup>.
- (2) L'applicazione delle modalità di cui al regolamento (CE) n. 1585/2002 ai dati di cui la Commissione ha conoscenza conduce a modificare le restituzioni

all'esportazione, attualmente vigenti, conformemente all'allegato al presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Le restituzioni all'esportazione dei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1260/2001, come tali e non denaturati, fissate nell'allegato del regolamento (CE) n. 1585/2002 sono modificate conformemente agli importi di cui in allegato al presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 10 settembre 2002.

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

Fatto a Bruxelles, il 9 settembre 2002.

*Per la Commissione*  
Franz FISCHLER  
*Membro della Commissione*

---

<sup>(1)</sup> GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1.  
<sup>(2)</sup> GU L 104 del 20.4.2002, pag. 26.  
<sup>(3)</sup> GU L 239 del 6.9.2002, pag. 10.



## ALLEGATO

**al regolamento della Commissione, del 9 settembre 2002, che modifica le restituzioni all'esportazione dello zucchero bianco e dello zucchero greggio come tali**

Codice prodotto	Destinazione	Unità di misura	Importo delle restituzioni
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	<sup>(2)</sup>
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	<sup>(2)</sup>
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % di saccarosio × 100 kg di prodotto netto	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % di saccarosio × 100 kg di prodotto netto	0,4676

<sup>(1)</sup> Il presente importo è applicabile allo zucchero greggio che ha un rendimento del 92 %. Se il rendimento dello zucchero greggio esportato differisce dal 92 %, l'importo della restituzione applicabile è calcolato in conformità delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1260/2001 del Consiglio.

<sup>(2)</sup> Fissazione sospesa con il regolamento (CEE) n. 2689/85 della Commissione (GU L 255 del 26.9.1985, pag. 12), modificato dal regolamento (CEE) n. 3251/85 (GU L 309 del 21.11.1985, pag. 14).

NB: I codici dei prodotti e i codici delle destinazioni serie «A», sono definiti nel regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione (GU L 366 del 24.12.1987, pag. 1), modificato.

I codici numerici delle destinazioni sono definiti nel regolamento (CE) n. 2020/2001 della Commissione (GU L 273 del 16.10.2001, pag. 6).

## II

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

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 luglio 2002

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE

(Caso COMP/37.730 — AuA/LH)

[notificata con il numero C(2002) 2502]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/746/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo,

visto il regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2410/92 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 5,

dopo aver pubblicato la comunicazione <sup>(3)</sup> di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87,

dopo aver pubblicato la comunicazione <sup>(4)</sup> di cui all'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei,

considerando quanto segue:

## 1. INTRODUZIONE

(1) Il 10 dicembre 1999 Deutsche Lufthansa («Lufthansa») e Austrian Airlines (di seguito «le parti») hanno notificato, in conformità del regolamento (CEE) n. 3975/87, un accordo di cooperazione datato 19 ottobre 1999. Obiettivo delle parti è dar vita ad una stabile alleanza attraverso la creazione di un sistema integrato di trasporto aereo basato su una stretta cooperazione a livello di attività, di marketing e di gestione. Le principali regole di questa cooperazione sono definite in un accordo quadro.

Le due compagnie aeree hanno inoltre stipulato una serie di accordi di attuazione nonché un accordo tariffario («Special Pro Rate Agreement» Accordo speciale di ripartizione, di seguito «SPA») che fissa i principi di una politica tariffaria comune. Con la conclusione di un «accordo di vicinato» è stata costituita un'impresa comune per la gestione dei voli tra i due paesi, con conseguente ripartizione delle perdite e degli utili relativi.

(2) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3975/87 le parti hanno presentato domanda di esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3, dell'accordo SEE.

(3) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87, la Commissione ha pubblicato il contenuto essenziale della domanda di esenzione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* dell'11 luglio 2000.

(4) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, in data 4 ottobre 2000, la Commissione ha comunicato per iscritto alle parti di nutrire seri dubbi sulla compatibilità del loro progetto con il mercato comune.

(5) Il 10 maggio 2001 la Commissione ha inviato a Lufthansa e a Austrian Airlines la comunicazione delle obiezioni, comunicazione nella quale esprimeva alle parti il suo parere provvisorio secondo il quale l'accordo di cooperazione da esse concluso non poteva ottenere l'esenzione ai sensi del regolamento (CEE) n. 3975/87.

<sup>(1)</sup> GU L 374 del 31.12.1987, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 18.

<sup>(3)</sup> GU C 193 dell'11.7.2000, pag. 7.

<sup>(4)</sup> GU C 356 del 14.12.2000, pag. 5.

- (6) In conformità dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, in data 14 dicembre 2001, la Commissione ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* una comunicazione con la quale, tenendo conto degli impegni proposti dalle parti e del proposito manifestato da diversi operatori concorrenti di voler fare il proprio ingresso sul mercato, annunciava l'intenzione di voler accordare a detto accordo di cooperazione un'esenzione della durata di sei anni. Ai terzi interessati è stata data la possibilità di presentare le loro osservazioni in merito al caso in oggetto.

## 2. LE PARTI

### 2.1. Lufthansa AG

- (7) Lufthansa è la holding del gruppo Lufthansa operante nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. Interamente privatizzata dal 1997, Lufthansa conta oggi circa 350 000 azionisti.
- (8) Tra le più importanti controllate di Lufthansa si annoverano: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa Cityline (100 %), Euro-wings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %), nonché Luxair (13 %).
- (9) Nel 2000 la compagnia aerea ha realizzato un fatturato di 15,2 miliardi di EUR, di cui 7,926 miliardi di EUR nella Comunità e 4,799 miliardi di EUR in Germania.
- (10) Nel 2000, con 18,0 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, Lufthansa era al primo posto in Europa, seguita da British Airways (17,0 miliardi), e, al terzo posto, da Air France con 10,3 miliardi.
- (11) A livello internazionale, con 94,17 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, Lufthansa è risultata al secondo posto tra le compagnie della Comunità, dietro British Airways (118,89 miliardi), seguita a stretta distanza da Air France con 91,801 miliardi.
- (12) In Europa Lufthansa serve 148 rotte con più di 100 000 passeggeri all'anno; le più importanti sono Francoforte-Berlino [...] (\*) e Francoforte-Amburgo [...] (†).
- (13) In termini di dimensioni della flotta, nel 2000 Lufthansa figurava al primo posto in Europa con 327 aeromobili in servizio e 48 ordinati, seguita da British Airways con 309 in servizio e 62 ordinati.
- (14) Nel settore del trasporto di linea di merci Lufthansa è la prima compagnia europea sia nel traffico europeo che in quello intercontinentale.
- (15) Lufthansa Cityline opera principalmente voli interni alla Germania, nonché voli regionali nell'ambito dell'Europa. Le rotte più importanti sono Brema-Stoccarda (42 voli alla settimana), Firenze-Monaco (28 voli alla settimana), Monaco-Münster (42 voli alla settimana).

### 2.2. Austrian Airlines («AuA»)

- (16) AuA opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. Azionisti di AuA sono lo Stato austriaco (39,7 %), investitori istituzionali (10,6 %), investitori privati (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %), nonché Air France (1,5 %).
- (17) Nel 2000 il gruppo AuA (Austrian Airlines, Lauda Air e Tyrolean Airways) ha realizzato un fatturato di 1,54 miliardi di EUR, di cui 850 milioni di EUR con i voli intracomunitari, 393 milioni di EUR in Austria e 199 milioni di EUR in Germania. Le più importanti controllate di AuA sono: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) nonché Rheintalflug (100 %). Nel 2000 la flotta complessiva delle tre compagnie, AuA, Tyrolean e Lauda Air, era costituita da 92 aeromobili in servizio.
- (18) Con 2,4 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, nel 2000 AuA figurava al 17° posto in Europa tra le compagnie aeree appartenenti all'AEA (Association of European Airlines — Associazione delle compagnie aeree europee), dietro BMI British Midland (2,4 miliardi). A livello internazionale, con 8,8 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, AuA occupava nel 2000 il 14° posto tra le compagnie aeree europee, e il 67° posto tra le compagnie aeree internazionali. In Europa AuA serve 16 rotte con più di 100 000 passeggeri all'anno; le più importanti sono Vienna-Londra [...], Vienna-Francoforte [...] e Vienna-Parigi [...].
- (19) Lauda Air («Lauda») opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. Azionisti di Lauda sono Austrian Airlines (99,0 %) e un investitore privato (1 %).
- (20) Nel 2000 Lauda ha realizzato nella Comunità un fatturato di 158 milioni di EUR; in Austria il fatturato della società è stato pari a 73 milioni di EUR, in Germania a 37 milioni di EUR. Con 4,6 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati a livello mondiale, nel 2000 Lauda non rientrava tra le 20 maggiori compagnie aeree europee.
- (21) Lauda opera soprattutto voli charter in ambito europeo (rotte a medio raggio), nonché rotte a lungo raggio verso destinazioni nell'area asiatica e pacifica in code-sharing con Austrian Airlines. La rotta più importante è Vienna-Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways («Tyrolean») opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. L'intero capitale della Tyrolean è detenuto da Austrian Airlines che ne ha acquisito il 42,85 % nel 1994, un'ulteriore quota del 42,85 % nel 1997 e la parte restante nel 1998.
- (23) Nel 2000 Tyrolean ha realizzato un fatturato di 231 milioni di EUR nella Comunità, di 106 milioni di EUR in Austria e di 77 milioni di EUR in Germania. A livello internazionale Tyrolean, con 1,2 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati si collocava al 176° posto, a notevole distanza da Crossair (118° posto con 3,5 miliardi) o Lufthansa Cityline (116° posto con 3,6 miliardi).

(\*) [...] Segreto d'affari.

(†) Su un'unica tratta. Dati del 1999.

(24) Tyrolean offre soprattutto servizi di trasporto aereo in Austria e sulle rotte regionali europee. La compagnia aerea utilizza aeromobili con una capacità massima di 80 posti. Le rotte più importanti sono Innsbruck-Vienna [...], Klagenfurt-Vienna [...], Vienna-Budapest [...] e Vienna-Stoccarda [...]. Oltre all'ulteriore sviluppo del mercato interno, Tyrolean mira a incrementare il numero dei voli verso i paesi dell'Europa centrale e orientale nonché tra Austria e Germania.

(25) Nel febbraio 2001 Austrian Airlines ha rilevato l'intero capitale di Rheintalflug. Nel 2000 Rheintalflug ha trasportato un totale di 250 000 passeggeri. Al momento la compagnia aerea serve le rotte Altenrhein-Vienna, Vienna-Ginevra, Vienna-Tallin, Vienna-Varsavia e Vienna-Milano in code-sharing con Austrian Airlines. Il fatturato di Rheintalflug nel 2000 è stato di 31 milioni di EUR.

### 3. L'ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AUSTRIAN AIRLINES E LUFTHANSA

(26) Obiettivo a lungo termine dell'accordo di cooperazione tra Lufthansa e AuA è l'integrazione a livello mondiale delle rispettive reti di trasporto aereo. L'accordo concluso a questo scopo, divenuto efficace a partire dall'entrata in vigore del piano dei voli estivo del 2000, riguarda il trasporto passeggeri, la manutenzione, gli impianti aeroportuali e i servizi di assistenza a terra. Il 1° gennaio 2000 le parti hanno cominciato a praticare una politica tariffaria comune e a coordinare i piani di volo per la totalità dei voli.

(27) La cooperazione più stretta è prevista nel settore del traffico aereo tra Austria e Germania, per il quale è stato concluso un «accordo di vicinato» che prevede a questo scopo la costituzione di un'impresa comune. Le parti ripartiscono i profitti realizzati sulle rotte principali, fatta eccezione per i servizi di trasporto aereo di alimentazione verso i rispettivi nodi aeroportuali (hub). Nel 1999, con la conclusione dell'accordo di cooperazione con Lufthansa, AuA è passata dall'alleanza Qualifyer all'alleanza STAR. Di conseguenza, alla fine del dicembre 1999, AuA ha posto termine alla cooperazione con i membri dell'alleanza Qualifyer.

(28) L'accordo di cooperazione contiene essenzialmente dichiarazioni d'intenti. In tutti i principali settori le parti hanno concluso accordi di attuazione che verranno illustrati in dettaglio nel prosieguo.

Si illustrano di seguito i principali elementi dell'accordo di cooperazione.

#### 3.1. Impresa comune per il trasporto aereo tra Austria e Germania

(29) L'accordo di vicinato elenca i servizi comuni cui si applica l'accordo stesso. In base all'accordo, dopo una fase transitoria, le parti ripartiscono in [...] i profitti e i costi di detti servizi. Un comitato direttivo dell'alleanza («Alliance Steering Committee») vigila sullo sviluppo dei servizi comuni e sui risultati conseguiti e può impartire istruzioni vincolanti all'organo di gestione dei servizi comuni, il cosiddetto comitato del traffico («Traffic Committee» o «Tracom»). Quest'ultimo si compone pari-

teticamente di rappresentanti delle due parti che continuano ad essere remunerati dalla compagnia da cui provengono. Tracom è responsabile della gestione dei servizi comuni, del piano aziendale, del sistema di trasporto ecc. L'accordo di vicinato prevede espressamente che le parti conservino la loro autonomia e continuino ad assumere autonomamente le loro decisioni.

(30) Il piano del traffico si compone di un sistema comune di rotte, di una struttura tariffaria comune e di un piano comune dei voli. Le parti non possono concludere accordi con terzi che offrano un servizio di voli di linea su una delle rotte comuni.

#### 3.2. Cooperazione a livello internazionale

(31) AuA e Lufthansa mirano a creare un sistema di trasporto integrato a livello internazionale con una pianificazione comune della rete di voli, con una politica tariffaria comune e con una pianificazione finanziaria comune. La cooperazione a livello internazionale comprende l'accesso ai vari programmi frequent flyer, il code-sharing, l'armonizzazione della qualità del servizio e il trattamento comune dei dati. Per quanto riguarda il trattamento informatico dei dati, le parti mirano a unificare in parte i loro sistemi, tra l'altro per quanto riguarda i dati di volo, il sistema di prenotazione, la vendita dei biglietti e l'inventario. Con l'utilizzo in comune degli impianti aeroportuali per l'accettazione dei passeggeri, le parti mirano a garantire ai loro clienti un trasferimento senza problemi.

(32) Per sviluppare assieme le rispettive reti, le parti intendono fissare i prezzi a livello mondiale sulla base di uno «Special Prorate Agreement» (accordo speciale di ripartizione). L'accordo tariffario riguarda tutti i tipi di tariffe. Le parti ritengono che la politica tariffaria comune sia necessaria per l'unificazione delle rispettive reti di voli. Sarà così possibile effettuare, ad esempio, il volo di andata con AuA e quello di ritorno con Lufthansa, ovvero AuA sarà in grado di offrire un servizio di trasporto aereo verso i nodi aeroportuali di Lufthansa per alimentare i voli in coincidenza di quest'ultima. Sulle rotte servite da una delle parti con voli diretti e dall'altra solo con voli non diretti<sup>(6)</sup>, il primo vettore citato svolge il ruolo di «price leader». Oltre a fissare congiuntamente i prezzi, le parti intendono anche armonizzare le frequenze per evitare sovrapposizioni.

<sup>(6)</sup> Lufthansa offre ad esempio un volo diretto da Francoforte a Kiev, AuA assicura invece un collegamento indiretto Francoforte-Kiev via Vienna.

- (33) Con l'accordo di code-sharing si intende offrire ai clienti un prodotto omogeneo. Il code-sharing prevede che per un determinato volo l'aeromobile di una data compagnia aerea porti non solo il proprio numero di volo ma anche quello del vettore partner, il che consente ad una compagnia aerea di vendere come proprio un volo operato da un vettore partner. Le parti intendono armonizzare i rispettivi piani di volo, in modo che ciascuna delle parti possa offrire all'altra un servizio di trasporto aereo di alimentazione del rispettivo nodo aeroportuale. Tuttavia, in qualsiasi momento, previa comunicazione al partner, le parti possono operare altri voli e introdurre nuove rotte.

### 3.3. Strategia commerciale comune

- (34) Le divisioni commerciali delle due compagnie conservano la loro autonomia. La commercializzazione e la vendita dei biglietti saranno quindi assicurate da AuA in Austria e da Lufthansa in Germania. Le due compagnie aeree intendono tuttavia cooperare in numerosi settori, ad esempio dando vita ad una rappresentanza comune in Austria e in Germania, sui mercati esteri — AuA avrebbe un ruolo guida nell'attività di commercializzazione in Europa centrale e orientale — e infine nella vendita di biglietti tramite Internet.
- (35) Entrambe le compagnie conservano il diritto di offrire collegamenti diretti tra il rispettivo mercato interno e destinazioni estere ogni volta che questo si riveli fattibile sotto il profilo economico.
- (36) Ciascuna compagnia aerea continuerà ad gestire in piena autonomia il traffico aereo nazionale.

### 3.4. Controllate e alleate

- (37) Le parti coinvolgono in questa stretta cooperazione anche le rispettive controllate e alleate. Nel quadro del potenziamento della rete uno degli obiettivi è il miglioramento dell'offerta di servizi di Lauda Air in Germania.

### 3.5. Organizzazione dei nodi aeroportuali

- (38) Con l'accordo le parti mirano a migliorare l'utilizzo dei rispettivi nodi aeroportuali di Francoforte, Monaco e Vienna. Vienna e Monaco dovranno completarsi a vicenda nella loro funzione di nodo aeroportuale e per questo Vienna servirà soprattutto l'Europa centrale e orientale e Monaco assicurerà il traffico aereo da e verso la Germania e le rotte europee e intercontinentali. Nell'assicurare lo sviluppo dei nodi aeroportuali si dovrà tener conto degli obiettivi delle parti e delle loro rispettive reti. È inoltre previsto un servizio reciproco di trasporto aereo di alimentazione del rispettivo nodo aeroportuale.

### 3.6. Impianti e servizi aeroportuali

- (39) Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra le parti avevano concordato in principio di privilegiare GlobeGround, una controllata al 100 % di Lufthansa, nella misura in cui l'impresa fosse stata in grado di offrire i suoi servizi a prezzi competitivi. Alla fine del maggio 2001 Lufthansa ha ceduto il 51 % della quota che essa deteneva in GlobeGround all'impresa francese Penauille Polyservices. La quota restante verrà ceduta a Penauille il 30 giugno 2002. Le parti hanno pertanto posto termine all'accordo relativo a GlobeGround. Nella successiva

analisi non si terrà pertanto conto dei servizi di assistenza a terra.

### 3.7. Trasporto merci

- (40) Le parti non hanno in progetto alcuna forma di cooperazione nel settore del trasporto merci. È comunque prevista una cooperazione a lungo termine nella logistica con l'obiettivo di accrescere l'efficienza.

## 4. DISPOSIZIONI APPLICABILI

- (41) L'impresa comune per il trasporto aereo tra Germania e Austria viene gestita congiuntamente e pariteticamente dalle parti. L'impresa comune non disporrà delle risorse necessarie per operare autonomamente e resterà a lungo dipendente dalle parti.
- (42) L'impresa comune ha per obiettivo e per effetto il coordinamento del comportamento concorrenziale delle due capigruppo che conservano la loro autonomia giuridica. L'accordo di vicinato crea un'impresa comune cooperativa e non un'impresa comune che esercita tutte le funzioni di un'entità economica autonoma ai sensi della comunicazione della Commissione relativa alla nozione di imprese comuni che esercitano tutte le funzioni di una entità economica autonoma a norma del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese <sup>(7)</sup>. L'impresa rientra in un più ampio accordo di cooperazione, il quale ricade nel campo di applicazione dell'articolo 81 del trattato CE.
- (43) Il regolamento (CEE) n. 3975/87 fissa la procedura di applicazione dell'articolo 81 del trattato CE al traffico aereo tra gli aeroporti della Comunità e dell'articolo 53 dell'accordo SEE al traffico aereo tra gli aeroporti degli Stati membri dello Spazio economico europeo (SEE). Il regolamento si applica esclusivamente al traffico aereo tra gli aeroporti del SEE. Il traffico aereo tra gli Stati del SEE e i paesi terzi non ricade nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 3975/87 e non forma pertanto oggetto della presente decisione.

## 5. MERCATO RILEVANTE

### 5.1. Servizi interessati

- (44) L'accordo riguarda le attività di trasporto aereo di linea di passeggeri e di merci. Entrambe le parti dell'accordo offrono servizi di voli di linea, di voli charter e di trasporto merci.

<sup>(7)</sup> GU C 66 del 2.3.1998, pag. 1.

(45) La Commissione ritiene che nel caso in esame il trasporto aereo charter non costituisca un'alternativa al trasporto aereo di linea, in particolare perché nel caso in esame la clientela è costituita in maggioranza da una clientela d'affari per la quale, diversamente da quanto avviene per i turisti, l'elemento di imponderabilità insito nei voli charter costituisce un fattore non accettabile. Dato che le parti, fatta eccezione per una qualche forma di cooperazione tecnica, non hanno in progetto di mettere in comune le loro attività di trasporto merci, questo aspetto non verrà esaminato nel prosieguo.

## 5.2. Mercati del trasporto aereo

(46) Per la definizione del mercato rilevante nel trasporto aereo, la Commissione ha sviluppato, in una serie di decisioni confermate dalla relativa giurisprudenza, la nozione di «origine/destinazione» (O&D)<sup>(8)</sup>, nozione in base alla quale ogni collegamento tra un luogo di origine e un luogo di destinazione viene considerato come un mercato distinto dal punto di vista del consumatore. Al fine di stabilire se su una determinata rotta vigono condizioni di concorrenza, si tiene conto di tutta una serie di collegamenti. Vi sono ricompresi:

- a) i voli diretti tra gli aeroporti interessati;
- b) i voli diretti tra aeroporti i cui bacini di utenza si sovrappongono in misura significativa con i bacini di utenza degli aeroporti interessati;
- c) i voli indiretti tra i due aeroporti interessati, nella misura in cui siano sostituibili ai voli diretti. Il grado di sostituibilità dei voli diretti con i voli indiretti dipende da una serie di fattori, tra cui i tempi di volo o la frequenza dei voli su una determinata rotta (e i piani di volo);
- d) la disponibilità di altri mezzi di trasporto (automobile e/o treno) che costituiscano, in termini di tempi e di frequenza, un'alternativa ai voli diretti o indiretti<sup>(9)</sup>.

(47) La Commissione distingue inoltre tra clienti sensibili al fattore tempo («time-sensitive customers») e clienti per i quali il fattore tempo non è determinante («non-time-sensitive customers»). I viaggiatori sensibili al fattore tempo vogliono raggiungere la loro destinazione nel più breve tempo possibile, non sono flessibili in termini di orari di partenza e di arrivo e richiedono di poter modificare a breve termine la loro prenotazione. I clienti per i quali il fattore tempo non è determinante sono più

attenti al prezzo e sono disposti ad accettare voli di maggiore durata<sup>(10)</sup>.

- (48) Nel frattempo, a parere delle parti, anche i clienti d'affari sono diventati più sensibili al prezzo e, se il loro programma lo consente, per voli di durata inferiore alle sei ore, acquistano biglietti a tariffa economy. Ne consegue che la quota di passeggeri sensibili al fattore tempo sul totale dei viaggiatori è di molto superiore alla quota di passeggeri in classe business.
- (49) Le parti hanno fatto osservare che a seguito della globalizzazione la concorrenza tra i vettori aerei non avviene sulle singole rotte bensì tra le rispettive reti e nodi aeroportuali. Esse ritengono pertanto che la determinazione del mercato sulla base delle rotte non sia giustificata.
- (50) Le parti guardano al problema sotto il profilo dell'offerta. Analizzata dal punto di vista delle compagnie aeree, la concorrenza ha effettivamente luogo tra le varie reti di voli. Questo fatto non è però determinante per la definizione del mercato rilevante in quanto non rispecchia il punto di vista del consumatore. Il consumatore vuole volare da un dato luogo d'origine ad un dato luogo di destinazione e può trarre vantaggio dalla concorrenza solo se su tale rotta ha la possibilità di scegliere tra varie compagnie aeree. Sotto il profilo della domanda è pertanto giustificato esaminare le conseguenze dell'accordo di cooperazione facendo riferimento alla nozione di origine/destinazione.
- (51) Ai fini della valutazione della cooperazione tra le parti, la Commissione distingue tre categorie di servizi di trasporto aereo di passeggeri all'interno del SEE interessate dall'accordo:
  - a) il trasporto aereo tra Austria e Germania;
  - b) il trasporto aereo tra Austria o Germania e un altro paese del SEE (ad esempio Francoforte-Roma);
  - c) il trasporto aereo tra altri paesi del SEE (ad esempio Londra-Roma).
- (52) Come viene illustrato al capitolo 8, le riserve che la Commissione nutre in merito alla cooperazione riguardano in particolare l'accordo di vicinato. Pertanto le conclusioni esposte di seguito sui punti che precedono si riferiscono al traffico bilaterale tra Austria e Germania.

### 5.2.1. Voli indiretti

- (53) In linea di principio, esiste un rapporto tra il tempo supplementare che i viaggiatori sono disposti ad accettare per un volo indiretto e la durata totale del viaggio. Si ritiene che in caso di aumento dei prezzi dei voli diretti sulle rotte a corto raggio e quindi di breve durata, come ad esempio tra Austria e Germania, solo un numero molto esiguo di viaggiatori per i quali il fattore

<sup>(8)</sup> Cfr. la decisione della Commissione dell'11 agosto 1999 nel caso KLM-Alitalia (caso COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

<sup>(9)</sup> A questo riguardo le parti hanno dichiarato che il treno ad alta velocità e l'automobile costituiscono un'alternativa all'aereo per distanze inferiori ai 600 km.

<sup>(10)</sup> I clienti d'affari sono in genere più sensibili al fattore tempo dei turisti e tendono ad acquistare i biglietti che offrono una maggiore flessibilità nella modifica della prenotazione. I turisti non hanno una destinazione fissa, sono più sensibili al prezzo, sono disposti ad accettare una durata maggiore del viaggio e possono, per motivi di prezzo, preferire voli indiretti a voli diretti.

tempo non è determinante sceglierebbe un volo indiretto<sup>(11)</sup>. Si può presumere che il numero di detti passeggeri è troppo basso perché i voli indiretti possano esercitare, nel quadro del traffico aereo tra Austria e Germania, una qualche pressione concorrenziale sulle condizioni applicate ai voli diretti. Inoltre, sotto il profilo della concorrenza, possono essere presi in considerazione solo quei voli indiretti per i quali i passeggeri possono utilizzare vettori aerei concorrenti delle parti, il che tuttavia sarebbe possibile solo per un numero limitato di rotte. Nella successiva valutazione non si terrà quindi conto dei voli indiretti.

#### 5.2.2. Bacini di utenza sovrapposti

- (54) I viaggiatori che iniziano o terminano un viaggio nel bacino di utenza di due o più aeroporti hanno la possibilità di decidere quale aeroporto debba essere il luogo di origine o di destinazione del loro viaggio. La concorrenza cresce se questa possibilità si coniuga con una scelta più ampia di diverse compagnie aeree tra loro indipendenti (ossia che non sono né partner nella stessa alleanza né subappaltatori). Tuttavia, nella fattispecie, ciò si verifica solo in pochi casi di importanza minore<sup>(12)</sup>.
- (55) Vi è un rapporto proporzionale tra il tempo supplementare che un viaggiatore è disposto ad accettare per un tragitto più lungo per recarsi all'aeroporto e la durata complessiva del viaggio. Per quanto riguarda i voli limitati all'Europa si può supporre che il raggio del bacino di utenza dei vari aeroporti sia ridotto, dati i brevi tempi di volo. Per i voli nell'ambito della Comunità le sovrapposizioni dei bacini di utenza hanno pertanto una rilevanza piuttosto limitata. Anche nell'ambito della Comunità, i voli tra Austria e Germania sono tra quelli di più breve durata. Pertanto, a causa della brevità del volo su queste rotte, la Commissione ritiene che nel traffico a corto raggio, tranne poche eccezioni<sup>(13)</sup>, le sovrapposizioni tra i bacini d'utenza di due aeroporti siano troppo limitate per poter influenzare in qualsiasi modo il mercato.
- (56) La Commissione conclude quindi che le sovrapposizioni dei bacini d'utenza nel trasporto aereo tra Austria e Germania non rivestono un'importanza determinante. Questa conclusione viene suffragata da stime presentate dalle parti stesse, secondo le quali solo il 2-3 % dei

viaggiatori tra Austria e Germania vive nel bacino di utenza di diversi aeroporti.

#### 5.2.3. Mezzi di trasporto alternativi

- (57) Le parti hanno dichiarato che per i viaggi tra Austria e Germania le reti stradale e ferroviaria offrono possibilità di trasporto alternative per distanze inferiori ai 600 km.
- (58) La Commissione non condivide quest'affermazione e ritiene invece che, oltre a fattori qualitativi, determinante, dal punto di vista del consumatore, sia la durata complessiva del viaggio e non la distanza. Per i clienti sensibili al fattore tempo gli altri mezzi di trasporto possono rappresentare un'alternativa rispetto al trasporto aereo solo qualora la durata del viaggio non ne risulti notevolmente allungata. Naturalmente queste considerazioni valgono in misura minore per i viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante, i quali sono soprattutto interessati alla riduzione del costo del viaggio.
- (59) La tabella 1 mette a confronto una serie di parametri relativi alle rotte pertinenti nel caso in oggetto. Dal confronto emerge che solo per le rotte Salisburgo-Monaco e Linz-Monaco il viaggio in automobile o in treno da centro città a centro città presenta tempi analoghi al viaggio in aereo. Tra Vienna e Monaco la differenza è superiore alle due ore, per cui nel caso di utilizzo dell'automobile o del treno la durata del viaggio aumenterebbe in misura superiore al 70 %. Se si considera anche l'eventuale viaggio di ritorno, il tempo supplementare necessario per il viaggio supera le quattro ore. Di conseguenza, i clienti sensibili al fattore tempo non prendono neanche in considerazione la possibilità di effettuare il viaggio in automobile o in treno. Questi mezzi di trasporto possono rappresentare un'alternativa solo per un numero limitato di viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante.
- (60) Il livello di concorrenza esistente tra i vari mezzi di trasporto può anche desumersi da un confronto dei prezzi. Confrontando il prezzo di un biglietto aereo in tariffa business con il prezzo di un biglietto ferroviario di prima classe ovvero il prezzo di un biglietto aereo PEX e il prezzo di un biglietto ferroviario di seconda classe emerge che in genere i biglietti aerei costano il doppio dei biglietti ferroviari (la differenza è significativa anche tra costo del viaggio in aereo e costo del viaggio in automobile). Ciò confuta quanto affermato dalle parti, secondo le quali i mezzi di trasporto alternativi sono in concorrenza con l'aereo. Se vi fosse realmente una tale concorrenza i prezzi dovrebbero convergere, ovvero, nel caso in cui i prezzi degli altri mezzi di trasporto fossero così bassi da impedire alle compagnie aeree di tenere il passo, i collegamenti aerei non dovrebbero neanche esistere. Il confronto dei prezzi non conferma quindi l'argomentazione delle parti secondo la quale l'aereo e gli altri mezzi di trasporto si trovano ad operare sullo stesso mercato.

<sup>(11)</sup> In linea generale questa conclusione è stata avvalorata dai risultati dell'indagine condotta dalla Commissione nel caso KLM-Alitalia. Nella relativa decisione la Commissione ha richiamato l'attenzione sull'esigua percentuale dei passeggeri sui voli indiretti che collegano Amsterdam a Roma e Amsterdam a Milano. Ciò sta ad indicare che per entrambe le categorie di passeggeri, ossia sia per i passeggeri sensibili al fattore tempo che per i passeggeri per i quali il fattore tempo non è determinante, i voli diretti non possono essere sostituiti da voli indiretti. Cfr. la decisione della Commissione dell'11 agosto 1999 nel caso KLM-Alitalia.

<sup>(12)</sup> Le parti hanno fatto osservare che, ad esempio, i viaggiatori abitanti nel Vorarlberg (la regione più occidentale dell'Austria) preferiscono l'aeroporto di Zurigo a quello di Innsbruck. All'epoca della conclusione dell'accordo di cooperazione la Swissair operava cinque voli giornalieri da Zurigo a Berlino. Questi passeggeri potevano quindi scegliere tra Swissair e AuA/LH.

<sup>(13)</sup> Una tale eccezione potrebbe essere rappresentata dai passeggeri per i quali il fattore tempo non è determinante provenienti dai bacini di utenza di Innsbruck e di Salisburgo, in quanto essi possono decidere di viaggiare, a partire da Monaco, su rotte tedesche servite oltre che da Lufthansa anche da altri vettori concorrenti.

- (61) Si può quindi concludere che di norma per i viaggiatori sensibili al fattore tempo gli altri mezzi di trasporto non costituiscono un'alternativa ai collegamenti aerei diretti tra Austria e Germania. Ciò potrebbe tuttavia valere per i viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante, in funzione della durata e della comodità del viaggio <sup>(14)</sup>.

Tabella 1

Distanza, costo e durata del viaggio su varie rotte tra Austria e Germania (fonte: OAG, gennaio 1999)

Rotte	Durata approssimativa del viaggio dal centro città al centro città (tratta unica)				Costo del viaggio andata e ritorno (in EUR)				
	Distanza in km stradali	Aereo <sup>(1)</sup>	Treno	Auto	Classe Business <sup>(2)</sup>	Tariffe PEX e fine settimana	Treno I classe	Treno II classe	Auto <sup>(3)</sup>
Vienna-Francoforte	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Vienna-Monaco	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Vienna-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Francoforte	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salisburgo-Francoforte	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salisburgo-Monaco	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Vienna-Berlino	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Vienna-Stoccarda	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Francoforte	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Francoforte	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-Monaco	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

<sup>(1)</sup> Nella stima dei tempi di volo sono compresi: il tempo di volo vero e proprio, il tempo per le operazioni di accettazione (45 min) e i tempi di viaggio dal centro città all'aeroporto (1 ora).

<sup>(2)</sup> Su queste rotte Lufthansa e AuA praticano le stesse tariffe. Il prezzo pieno della tariffa della classe economica è identico a quello della tariffa della classe business.

<sup>(3)</sup> Il calcolo si basa su un costo chilometrico forfetario di 0,22 EUR.

## 6. LA POSIZIONE DELLE PARTI SUL MERCATO RILEVANTE

- (62) Nella sezione 5.2 si sono distinte tre categorie di servizi di trasporto aereo. Come viene diffusamente illustrato nel capitolo 8, le riserve sotto il profilo della concorrenza sussistono soprattutto in merito alla prima categoria, ossia il trasporto aereo tra Austria e Germania. Di seguito viene pertanto analizzata la posizione delle parti su questo mercato del trasporto aereo.
- (63) Nel 1999 il trasporto aereo tra Austria e Germania comprendeva 33 rotte di cui solo una non servita dalle parti <sup>(15)</sup>. Con 27 rotte, sul totale di 33, le parti detengono insieme una quota di mercato nei voli diretti pari al 100 %, calcolata in rapporto sia al totale dei voli che al totale dei passeggeri. Le 27 rotte coprono il 90 % del volume complessivo del traffico tra i due paesi. Lufthansa e AuA sono quindi di gran lunga gli operatori più forti nel settore del trasporto aereo tra Austria e Germania.

<sup>(14)</sup> Ciò potrebbe valere per le rotte Monaco-Salisburgo, Monaco-Linz e Monaco-Vienna.

<sup>(15)</sup> Nel 1998 Rheintalflug ha operato 86 voli tra Vienna e Friedrichshafen. Nel 2001 Rheintalflug è stata tuttavia rilevata da AuA.



Tabella 2

Numero di voli settimanali su determinate rotte tra Austria e Germania

Rotte	Numero di voli settimanali (inverno 1999/2000)				Quota di mercato comune di Lufthansa/AuA sui voli diretti (inclusa Lauda) in %
	AuA	Lufthansa	Lauda	Totale	
Vienna-Francoforte	28	34	0	62	100
Vienna-Monaco	14	26	13	53	100
Vienna-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Francoforte	7 (*)	20	0	27	100
Salisburgo-Francoforte	0	28	0	28	100
Vienna-Berlino	14	21	0	35	100
Vienna-Amburgo	0	20	14	34	100
Vienna-Stoccarda	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Francoforte	0	28	0	28	100

(\*) Tyrolean Airways.

- (64) Per determinare la posizione che le parti detengono sul mercato, oltre a tener conto del numero di voli diretti e del volume totale dei passeggeri su tali voli, è necessario distinguere tra diverse categorie di passeggeri. Sebbene con la conclusione dell'accordo di cooperazione le parti siano giunte a detenere insieme una quota di mercato nei voli diretti del 100 % su tutte le rotte più importanti per numero di passeggeri, esse sono rimaste comunque esposte alla concorrenza per quanto riguarda l'importante categoria dei passeggeri in transito.
- (65) In generale è possibile distinguere tra i cosiddetti passeggeri O&D (che volano dall'aeroporto di origine a quello di destinazione) e passeggeri in transito, che vogliono raggiungere voli in coincidenza. I passeggeri in transito, diversamente dai passeggeri O&D, dispongono di maggiori possibilità nella scelta del volo, per cui, secondo le parti, la pressione concorrenziale che esse subiscono per quanto riguarda questa categoria di passeggeri è maggiore <sup>(16)</sup>.
- (66) Ciò significa che su ogni volo vi sono passeggeri i cui luoghi di origine e di destinazione sono molto diversi. I viaggiatori su voli a lungo raggio, ad esempio, possono scegliere tra vari nodi aeroportuali europei e possono quindi trarre vantaggio dalla concorrenza. Con la conclusione dell'accordo di cooperazione, i passeggeri O&D e i passeggeri in transito regionale non hanno questa possibilità nel traffico a corto raggio tra Austria e Germania <sup>(17)</sup>. Le varie categorie di viaggiatori costituiscono quindi mercati separati.
- (67) Ai fini della valutazione generale sotto il profilo della concorrenza della cooperazione ovvero dell'alleanza tra compagnie aeree, va quindi stabilito se la categoria dei passeggeri O&D e quella dei passeggeri in transito regionale costituiscono un mercato significativo. Anche se la quota detenuta dalle parti varia in misura considerevole a seconda delle rotte, questa constatazione può farsi per lo meno per le principali rotte tra Austria e Germania che figurano alla tabella 3. Su altre rotte a corto raggio che non comprendono nodi aeroportuali dei due Stati membri la quota risulta perfino di molto superiore. Bisogna quindi tener conto degli effetti che la cooperazione tra le parti avrà su questa categoria di viaggiatori.

<sup>(16)</sup> Per volare da Vienna negli Stati Uniti, ad esempio, i viaggiatori possono volare sia direttamente che via Francoforte, Amsterdam, Parigi, Londra ecc. e possono quindi scegliere tra vari vettori aerei tra loro in concorrenza.

<sup>(17)</sup> I passeggeri in transito regionale volano su rotte regionali prima o dopo il volo sulla rotta tra Austria e Germania («volo in transito regionale»). Ad esempio, per recarsi a Lipsia, un viaggiatore proveniente da Klagenfurt può volare via Francoforte. Tuttavia, al pari dei passeggeri su volo diretto, i passeggeri in transito regionale effettuano almeno una tratta del volo con una delle due parti.

Tabella 3

Dati sul numero di passeggeri sulle rotte principali tra Austria e Germania

Rotta	Numero di passeggeri (1998) (andata e ritorno)	Quota di passeggeri in classe business	Quota di passeggeri O&D e di viaggiatori in transito regionale
Vienna-Francoforte	560 000	[...]	[...]
Vienna-Monaco	290 000	[...]	[...]
Vienna-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Francoforte	140 000	[...]	[...]
Salisburgo-Francoforte	138 000	[...]	[...]
Vienna-Berlino	135 000	[...]	[...]
Vienna-Amburgo	116 000	[...]	[...]
Vienna-Stoccarda	104 000	[...]	[...]
Linz-Francoforte	91 000	[...]	[...]

Esempio: rotta Vienna-Francoforte

(68) La rotta principale tra Austria e Germania consente di illustrare in maniera esemplare la posizione che le parti detengono nel settore del trasporto aereo a corto raggio. La rotta Vienna-Francoforte collega i due nodi aeroportuali di AuA e Lufthansa.

(69) Su questa rotta i voli indiretti e i mezzi di trasporto alternativi svolgono un ruolo solo secondario e si può quindi tralasciarli. In effetti, come già illustrato in precedenza, i voli indiretti non possono rappresentare un'alternativa nel caso dei voli aerei a corto raggio. Alla luce del «criterio dei 600 km», enunciato dalle parti, l'automobile e la ferrovia non possono essere considerate mezzi di trasporto alternativi, dato che la distanza tra le due città supera i 600 km. Ciò vale quanto meno per i passeggeri sensibili al fattore tempo. Nonostante la distanza, i viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante possono decidere, a seconda dei casi, di compiere il viaggio o in treno o in automobile. Come spiegato nella sezione 5.2.3., le forti differenze di prezzo tra l'aereo e gli altri mezzi di trasporto portano a concludere che si tratta di due mercati distinti. Sulla base di determinati vantaggi qualitativi alcuni viaggiatori scelgono di utilizzare altri mezzi di trasporto. Ad esempio, l'automobile offre una maggiore autonomia e più flessibilità una volta raggiunto il luogo di destinazione. Si presume pertanto che il trasporto su strada non costituisca un'alternativa neanche per la maggior parte dei viaggiatori per il quale il fattore tempo non è determinante.

(70) Le parti non hanno mai sostenuto che le sovrapposizioni esistenti tra i bacini d'utenza di diversi aeroporti favoriscono la concorrenza su questa rotta. Ciò significa che su questa rotta possono essere presi in considerazione solo i voli diretti. L'impresa comune tra AuA e Lufthansa viene così a detenere su questa rotta una quota di mercato del 100 %.

(71) Come emerge dalla tabella 3, nel 1999 il [...] circa dei passeggeri era costituito o da viaggiatori su voli diretti o da passeggeri in transito regionale. Sulla rotta Vienna-Francoforte questi viaggiatori non hanno altra scelta che viaggiare con Lufthansa/Austrian Airlines.

#### Altre rotte bilaterali

(72) Quanto detto in precedenza in merito al numero di passeggeri sulla rotta più importante tra Austria e Germania vale anche per le rotte meno trafficate. Come illustrato nella sezione 5.2., per quanto riguarda gran parte delle 33 rotte operate né i voli indiretti né gli altri mezzi di trasporto hanno una qualche rilevanza. Su queste rotte la quota dei viaggiatori su voli diretti e dei passeggeri in transito è persino superiore a quella registrata sulla rotta Vienna-Francoforte che collega due nodi aeroportuali. Superiore è quindi anche la quota dei passeggeri che sulle predette rotte possono contare unicamente sul servizio offerto da Lufthansa e da Austrian Airlines.

(73) Di conseguenza, con la conclusione dell'accordo di cooperazione, circa la metà di quanti viaggiano in aereo tra i due paesi può servirsi solo dell'impresa comune tra AuA e Lufthansa.

#### 7. OSSERVAZIONI DI TERZI

(74) Dopo la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* delle comunicazioni ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 e dell'articolo 16, paragrafo 13 del regolamento (CEE) n. 3975/87, la Commissione ha ricevuto osservazioni da terzi, i quali hanno sollevato sostanzialmente i seguenti punti:

a) l'accordo di cooperazione tra AuA e Lufthansa determinerà notevoli restrizioni della concorrenza sul mercato del trasporto aereo a corto raggio;

- b) l'accordo di cooperazione consente ai membri dell'alleanza STAR di rafforzare ulteriormente la forte posizione che già detengono in Europa;
- c) i prezzi elevati praticati dalle parti sulle rotte a corto raggio vanno a scapito dei consumatori;
- d) un'esenzione dovrebbe essere concessa solo subordinandola a rilevanti impegni. In particolare andrebbero ridotte le barriere all'ingresso sul mercato, quale ad esempio la scarsità di slot;
- e) la cooperazione consente alle parti di conquistare una posizione molto forte sul mercato austro-tedesco. I vettori più piccoli dovrebbero essere tutelati contro comportamenti anticoncorrenziali, quali ad esempio la pratica del dumping e il mantenimento di sovracapacità;
- f) nel settore aeronautico europeo è in corso un processo di concentrazione. Per AuA l'adesione all'alleanza STAR è fondamentale per preservare la sua autonomia;
- g) i (grandi) clienti beneficerebbero dei risparmi di costi che la cooperazione consentirà di realizzare e nell'ambito dell'alleanza potranno godere di una più estesa rete di rotte e di una più ampia offerta di voli.

## 8. ARTICOLO 81, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO CE E ARTICOLO 53, PARAGRAFO 1, DELL'ACCORDO SEE

### 8.1. L'accordo tra le imprese

- (75) L'accordo di cooperazione tra Lufthansa e AuA è un accordo tra imprese ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE <sup>(18)</sup>.

### 8.2. Restrizione della concorrenza

- (76) Sulla base dell'accordo di cooperazione, a partire dalla conclusione dello stesso, le parti, che finora sono state in concorrenza tra loro, cooperano allo svolgimento dell'intero traffico nell'ambito del SEE. Tale cooperazione comporta in particolare una comune politica tariffaria e la ripartizione del mercato, quest'ultima conseguita tramite l'armonizzazione dei piani di volo, delle frequenze e delle capacità. Pertanto, l'accordo restringe la concorrenza sia effettiva che potenziale tra le parti dell'accordo.

#### 8.2.1. Trasporto aereo tra Austria e Germania (in entrambe le direzioni)

- (77) Con la costituzione di un'impresa comune le parti hanno armonizzato le rispettive attività in termini di capacità, frequenza dei voli, tariffe e politica commerciale su tutte le rotte a corto raggio tra Austria e Germania. I costi e i ricavi sono ripartiti in parti uguali.

In questa maniera le parti hanno posto fine alla concorrenza tra di loro su questo mercato.

- (78) L'accordo accresce ulteriormente la quota di mercato delle parti dato che il coordinamento delle risorse, delle reti e dei piani di volo creerà ulteriori ostacoli all'ingresso sul mercato di altri vettori concorrenti. Lo stesso si dica del programma frequent flyer comune, dato che gran parte dei passeggeri sono uomini d'affari che preferiscono le compagnie aeree con un programma frequent flyer comune che consente loro di accumulare più facilmente punti. In tale programma può quindi rappresentare un serio ostacolo all'ingresso sul mercato di vettori aerei che non sono in grado di offrire un tale servizio. La posizione di mercato delle parti è inoltre rafforzata dal numero di slot di cui esse dispongono nei principali aeroporti tedeschi e austriaci e dal numero relativamente elevato di voli che già ora esse possono offrire sulle rotte in oggetto.
- (79) L'impresa comune restringe in maniera significativa la concorrenza nel trasporto aereo tra Austria e Germania a causa dell'eliminazione della concorrenza effettiva e potenziale tra le parti e della posizione che esse occupano sul mercato.

#### 8.2.2. Altre rotte nell'ambito del SEE

- (80) Come già illustrato alla sezione 5.2, l'accordo interessa, oltre al trasporto aereo bilaterale tra Germania e Austria, anche il trasporto tra Germania o Austria e un altro paese del SEE, nonché il trasporto tra altri due paesi del SEE. La cooperazione tra AuA e Lufthansa su queste rotte riguarda soprattutto la pianificazione in comune della rete delle rotte, la fissazione di una politica tariffaria comune, l'armonizzazione dei servizi. La politica tariffaria comune si applica su tutte le rotte sulle quali le reti delle parti possono essere combinate, vale a dire in quei casi in cui un passeggero può viaggiare in andata con Lufthansa e al ritorno con AuA. In principio ciò vale per tutte le rotte nell'ambito del SEE. AuA e Lufthansa armonizzano anche la frequenza dei voli per evitare una loro sovrapposizione.
- (81) Per quanto riguarda i voli tra Austria o Germania e un altro paese del SEE, nella misura in cui su queste rotte vi è concorrenza tra voli diretti e voli indiretti, la concorrenza tra i voli diretti di un vettore e i voli indiretti dell'altro viene ad essere limitata o eliminata <sup>(19)</sup>. Nel caso di voli tra altri due paesi del SEE, ad esempio tra Londra e Roma, l'accordo di cooperazione non dovrebbe determinare restrizioni della concorrenza. È vero che con la loro offerta di voli indiretti su alcune di queste rotte le parti si trovavano a esercitare un ruolo di concorrenti effettivi o potenziali, tuttavia la loro posizione di mercato su tali rotte non dovrebbe essere significativa.

<sup>(18)</sup> L'articolo 53 dell'accordo SEE contiene la stessa disposizione dell'articolo 81 del trattato CE. Di conseguenza ogni rinvio all'articolo 81 del trattato CE costituisce un rinvio automatico anche all'articolo 53 dell'accordo SEE.

<sup>(19)</sup> Per cui ad esempio, per volare da Amburgo a Roma un passeggero per il quale il fattore tempo non è determinante poteva finora scegliere tra un volo diretto con Lufthansa o un volo indiretto con AuA via Innsbruck.

- (82) L'accordo determina quindi una restrizione della concorrenza tra le parti sulle rotte tra Austria o Germania e un altro Stato membro del SEE.

### 8.3. Effetti sul commercio tra Stati membri

- (83) L'accordo di cooperazione tra AuA e Lufthansa concerne il trasporto di passeggeri e di merci nell'ambito del SEE e ha pertanto effetti sul commercio tra gli Stati membri.

## 9. ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3, DEL TRATTATO CE

- (84) Ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE, le disposizioni dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE possono essere dichiarate inapplicabili ad accordi tra imprese quando detti accordi contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di:

- a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;
- b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

### 9.1. Contributo al progresso economico tramite l'accordo di cooperazione

- (85) Le parti hanno affermato che l'accordo di cooperazione fornisce un contributo al progresso economico sotto molti punti di vista. In particolare i viaggiatori potranno usufruire di un maggior numero di voli in transito e di voli in coincidenza.
- (86) Tranne che nel traffico aereo a corto raggio, le reti delle parti sono in gran parte complementari. Mentre AuA si concentra sulle rotte a medio raggio in ambito europeo, in particolare in Europa centrale e orientale, Lufthansa opera prevalentemente sulle rotte a lungo raggio. L'unificazione di queste reti complementari consente di creare importanti sinergie economiche e di inaugurare collegamenti interessanti per i consumatori. Il coordinamento e l'ampliamento delle reti delle parti consentiranno di creare una rete più efficiente e soprattutto di migliorare i collegamenti con i paesi dell'Europa orientale.
- (87) La creazione di un'estesa rete di rotte europee consente alle parti di realizzare risparmi sui costi grazie all'aumento del volume del traffico sul complesso della rete, alla migliore connessione tra le rotte, alla migliore pianificazione delle frequenze e al maggiore coefficiente di carico, alla migliore organizzazione dei sistemi di commercializzazione e dei servizi di assistenza a terra. Le parti prevedono risparmi di costo anche grazie allo sviluppo congiunto di nuovi strumenti di commercializzazione a più alta intensità di costo (e-ticketing).

- (88) Con la conclusione dell'accordo di cooperazione con Lufthansa, AuA è passata dall'alleanza Qualiflyer all'alleanza STAR. Pertanto, per quanto riguarda AuA, la quantificazione dei risparmi di costo derivanti dalla cooperazione è possibile solo in rapporto al cambio di alleanza. Il consiglio di vigilanza di AuA ha stimato in circa [...] il potenziale di sinergia derivante dall'adesione all'alleanza STAR rispetto alla permanenza nell'alleanza Qualiflyer. Potendosi supporre che in qualche misura i predetti risparmi di costo siano stati conseguiti anche con l'appartenenza all'alleanza Qualiflyer, si può ritenere che l'effetto di sinergia derivante dall'accordo di cooperazione sia ancora maggiore di quanto potrebbe attendersi qualora AuA non dovesse appartenere ad alcuna alleanza.

- (89) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'accordo contribuirà al progresso economico, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE.

### 9.2. Vantaggi per i consumatori

- (90) L'unione delle due reti di rotte consente di armonizzare i piani di volo, di ridurre i tempi di attesa, di evitare gli spostamenti tra terminal e di armonizzare la qualità del servizio a bordo. I vantaggi per i consumatori si presentano anche in forma di una maggiore offerta di voli diretti a corto raggio e di voli indiretti, soprattutto verso destinazioni dell'Europa orientale. Con l'accordo di cooperazione si è avuto quindi, nel traffico a corto raggio, un aumento delle frequenze sulle rotte Francoforte-Klagenfurt, Monaco-Graz, Francoforte-Innsbruck, Vienna-Norimberga e l'avvio di nuovi voli tra Graz e Stoccarda e tra Vienna e Friedrichshafen.
- (91) L'estensione dei collegamenti tra i rispettivi nodi aeroportuali (hub-to-hub) ha altresì consentito di potenziare i servizi di trasporto aereo di alimentazione a livello di traffico regionale. I vantaggi di una rete comune di rotte dal punto di vista del consumatore dovrebbero portare ad un aumento del volume complessivo del traffico e quindi, consentire alle parti un migliore sfruttamento delle capacità.
- (92) Vantaggi per i consumatori derivano anche dall'avvio di voli in transito e dell'introduzione del code-sharing reciproco sui collegamenti con paesi terzi via le rotte hub-to-hub. In questo modo le reti di rotte dei partner sono accessibili ai passeggeri di entrambe le compagnie aeree: maggiori sono quindi le destinazioni disponibili e più ampia diviene la scelta degli orari dei voli di andata e di ritorno.
- (93) La Commissione non è tuttavia convinta che l'accordo di cooperazione garantisca ai consumatori di poter beneficiare congruamente dei risparmi di costo attesi, ad esempio tramite una riduzione delle tariffe. È quanto devono assicurare gli impegni che si illustrano più in basso.

### 9.3. Carattere indispensabile

- (94) La Commissione ammette che i previsti risparmi di costo potranno essere conseguiti solo con una stretta armonizzazione delle strategie commerciali delle due parti. Solo una stretta cooperazione consente di ottenere i vantaggi derivanti da una migliore offerta di servizi, in particolare grazie alla pianificazione comune delle rotte e allo sviluppo in comune della rete. Ciò vale in particolare anche per le rotte che collegano i nodi aeroportuali delle due parti. La Commissione riconosce pertanto che il livello di integrazione previsto dall'accordo di cooperazione è indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi auspicati.
- (95) Tuttavia, la Commissione ritiene che debbano essere imposti impegni che consentano di garantire che le restrizioni della concorrenza non superino la misura necessaria e che assicurino la presenza sul mercato di altre imprese concorrenti.

### 9.4. Eliminazione della concorrenza

- (96) Nell'affrontare la questione se l'accordo di cooperazione determini l'eliminazione della concorrenza, bisogna distinguere, come illustrato nella sezione 5.2, tra il mercato austro-tedesco e i collegamenti con altri paesi del SEE. Nel primo caso, la cooperazione tra le parti che comporta la costituzione di un'impresa comune è molto più stretta e, come spiegato alla sezione 6.2.1, la loro posizione di mercato è particolarmente forte.

#### 9.4.1. Il mercato austro-tedesco

- (97) Come mostra la tabella 2, al momento della costituzione dell'impresa comune, su nessuna delle principali rotte tra Austria e Germania le parti erano in concorrenza con altre compagnie aeree per quanto riguarda i voli diretti. La cooperazione ha determinato l'eliminazione della concorrenza esistente su un gran numero di rotte.
- (98) Con la costituzione dell'impresa comune le parti hanno posto fine alla concorrenza reciproca, effettiva o potenziale, sulle rotte tra Austria e Germania. Sebbene nella Comunità, a seguito della liberalizzazione del settore aereo, siano caduti gli ostacoli di ordine giuridico all'ingresso sul mercato, la cooperazione tra le parti crea nuove barriere che rendono ancora più difficile l'ingresso di terzi sul mercato. In tal modo è stata eliminata la concorrenza in una parte sostanziale del mercato. È quanto si illustra di seguito prendendo ad esempio la rotta Vienna-Francoforte. Una situazione non dissimile si presenta su altre rotte bilaterali.

#### Rotta Vienna-Francoforte

- (99) Come illustrato al capitolo 6, con la costituzione dell'impresa comune le parti hanno eliminato la concorrenza su questa rotta per quanto riguarda i passeggeri O&D. Si può presumere che, visti gli ostacoli esistenti all'ingresso sul mercato, anche la concorrenza potenziale ne risulti

fortemente limitata. Le cause di questa situazione sono le seguenti:

- a) all'aeroporto principale di Francoforte, quanto meno, si registra un tale sovraccarico che i nuovi vettori incontrano grandi difficoltà ad ottenere slot nei periodi di punta.
  - b) Insieme le parti offrono un numero relativamente alto di voli, il che crea difficoltà ai nuovi operatori che vogliono imporsi sul mercato con l'offerta di voli supplementari.
  - c) Più della metà dei passeggeri sono passeggeri in transito. Pertanto, sulle rotte tra i nodi aeroportuali austriaci e tedeschi, per poter utilizzare a pieno le loro capacità, i nuovi vettori devono poter attirare passeggeri in transito regionale o internazionale. Tuttavia, con la gestione di una rete comune di rotte, le parti occupano, nel rispettivo nodo aeroportuale, la maggior parte degli slot per i voli di alimentazione o per i voli in coincidenza.
  - d) L'accordo accresce la forza economica che le parti detengono sul mercato, in quanto consente loro di unire le loro risorse, di ampliare la loro flotta europea, di sfruttare le possibilità di interlining, nonché di armonizzare le reti di rotte e le frequenze.
  - e) L'unificazione dei programmi frequent flyer rafforza la posizione delle parti sul mercato, in particolare nel segmento della clientela d'affari. Il programma frequent flyer comune rende ancora più difficile l'accesso al mercato di vettori aerei che non sono in grado di proporre un'offerta simile.
  - f) In ragione dei contratti con la clientela aziendale <sup>(20)</sup> o per altri motivi una quota consistente dei biglietti aerei venduti su una rotta è vincolata ad una determinata compagnia aerea. Pertanto i nuovi vettori — per lo meno nel breve periodo — possono esercitare una concorrenza sui prezzi solo limitatamente ad una quota ridotta di clienti. I piccoli vettori avranno difficoltà ad offrire questi tipi di contratto a potenziali grandi clienti, in quanto non sono in grado di offrire alle imprese i servizi tipici delle reti più grandi (voli frequenti, buone coincidenze presso i nodi aeroportuali ecc.).
  - g) Sulle rotte tra Austria e Germania il coefficiente di carico degli aeromobili delle parti è relativamente basso. Le parti dispongono quindi di capacità sufficienti per potere, se necessario, reagire velocemente a mutamenti nelle tariffe dovute all'ingresso sul mercato di un nuovo operatore.
- (100) Dato che, a seguito della conclusione dell'accordo di cooperazione, solo l'impresa comune ha offerto voli diretti sulla rotta Vienna-Francoforte, e viste le elevate barriere all'ingresso esistenti sul mercato, le parti hanno eliminato la concorrenza su questa rotta sul mercato dei passeggeri O&D e dei viaggiatori in transito regionale, siano essi sensibili o meno al fattore tempo.

<sup>(20)</sup> Ad esempio, nel traffico tra Austria e Germania circa il 38 % dei clienti di AuA sono clienti d'affari che volano sulla base di un tale tipo di contratto («corporate customer deal»).

#### Altre rotte bilaterali

- (101) Come illustrato al capitolo 6, la posizione di partenza delle parti su altre rotte bilaterali è simile a quella che esse detengono sulla rotta Vienna-Francoforte. Ciò vale anche per gli ostacoli all'ingresso sul mercato, che sulle rotte minori per numero di passeggeri hanno un peso ancora maggiore. Dato che su queste rotte la domanda di voli è ancora più bassa, per poter operare con profitto un nuovo operatore deve conquistare una quota ancora maggior del volume totale di passeggeri.
- (102) Per quanto si possa dare atto con qualche riserva che su alcune rotte la concorrenza non è stata eliminata, va però detto che si tratta solo di rotte di importanza secondaria. Pertanto, tenuto conto della posizione dominante nell'offerta per i clienti sensibili al fattore tempo (viaggiatori su voli diretti e passeggeri in transito regionale) e della forte posizione di mercato nell'offerta per i clienti per i quali il fattore tempo non è determinante, l'accordo di cooperazione consente alle parti di limitare la concorrenza per una quota significativa dei voli per clienti sensibili al fattore tempo e per clienti per i quali il fattore tempo non è determinante.

#### Concorrenza potenziale

- (103) Le parti hanno affermato che tutti i vettori aerei europei possono essere considerati dei potenziali concorrenti. La Commissione ha effettuato un test di mercato, sulla base del quale è giunta però alla conclusione che la concorrenza potenziale che può essere esercitata dalle altre compagnie aeree è limitata. Di fatto, anche se venissero rimossi gli ostacoli all'ingresso sul mercato, l'accesso di altre compagnie aeree non sarebbe comunque garantito. Le compagnie aeree di grandi dimensioni sono impegnate a potenziare la rete di rotte verso i rispettivi nodi aeroportuali. Di conseguenza c'è da presumere che queste compagnie potrebbero decidere di operare sulle rotte tra Austria e Germania solo in collegamento con un altro hub che offra la possibilità di voli di alimentazione o di voli in coincidenza. Questa possibilità è chiaramente destinata a venire meno nel prossimo futuro. Le compagnie aeree a basso costo e le compagnie aeree regionali hanno difficoltà ad entrare sul mercato a causa dell'esistenza di numerosi ostacoli all'ingresso. Una riduzione o rimozione di queste barriere è pertanto indispensabile per consentire a questi operatori di fare il loro ingresso sul mercato.

#### 9.4.2. Rotte verso e tra altri paesi del SEE

- (104) Come illustrato alla sezione 6.2.2, su determinate rotte tra Austria o Germania e un altro paese del SEE l'accordo di cooperazione può determinare una restrizione della concorrenza. Tuttavia, la Commissione non dispone di elementi che le consentano di concludere che su queste rotte verrebbe eliminata la concorrenza su uno dei summenzionati mercati.

#### 10. IMPEGNI E CONDIZIONI PER LA CONCESSIONE DELL'ESENZIONE

- (105) Da quanto illustrato alla sezione 9.4 emerge che l'accordo di cooperazione ha portato all'eliminazione della

concorrenza in una parte significativa del traffico a corto raggio tra Germania e Austria. La Commissione ritiene che l'accordo di cooperazione possa essere autorizzato solo sulla base di impegni che consentano di ridurre sensibilmente gli ostacoli all'ingresso sul mercato.

- (106) Dando seguito alle riserve espresse dalla Commissione nella comunicazione delle obiezioni, le parti hanno assunto numerosi impegni, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 14 dicembre 2001. Essendo pervenute osservazioni da parte di terzi, gli impegni sono stati di conseguenza integrati. L'allegato alla presente decisione riporta il testo integrale degli impegni. L'allegato costituisce parte integrante della presente decisione e gli impegni che vi sono contenuti sono parte integrante dell'esenzione.
- (107) Lo scopo principale degli impegni riportati nell'allegato è garantire che con la rimozione delle attuali barriere all'ingresso di potenziali concorrenti si creino condizioni di concorrenza effettiva. Essi mirano inoltre ad assicurare che i consumatori ricevano una congrua parte degli utili derivanti dalla cooperazione. Se ne riassumono di seguito gli elementi principali.
- (108) L'attività dei nuovi operatori dipende dall'ottenimento di opportuni slot negli aeroporti interessati. Una serie di aeroporti registra tuttavia un sovraccarico proprio nelle ore di punta. Le parti si impegnano quindi a mettere a disposizione di un nuovo operatore, su una determinata rotta, fino ad un massimo del 40 % del totale degli slot da esse operati sulla rotta in questione al momento della notifica. Allo stesso tempo mettono a disposizione di un nuovo operatore di un paese terzo cosiddetti «slot tecnici» per la predisposizione dell'aeromobile all'inizio o alla fine delle operazioni di volo.
- (109) Considerato il peso economico delle due compagnie aeree e la loro forte presenza sulle rotte in oggetto, la Commissione ritiene necessario che, in occasione dell'ingresso di un nuovo operatore, il numero delle frequenze giornaliere delle parti sulle rotte in oggetto rimanga bloccato per 2 anni. Si intende in questo modo impedire che le parti, sfruttando la loro posizione di compagnie già affermate, aumentino le frequenze dei loro voli per scoraggiare l'ingresso sul mercato di un potenziale concorrente.
- (110) Sulla base dell'esperienza finora acquisita e delle informazioni disponibili sul mercato rilevante, la Commissione è propensa a ritenere che su una serie di rotte bilaterali tra Austria e Germania l'ingresso di nuovi operatori sul mercato non avverrà in tempi molto rapidi. Molte rotte minori in termini di numero di passeggeri presentano un interesse solo limitato per potenziali concorrenti. Bisogna altresì tener conto degli interessi dei consumatori che volano su queste rotte. Pertanto, qualora applichino una riduzione di prezzo su una rotta sulla quale subiscono la concorrenza di altri vettori, le parti si impegnano a fare altrettanto su altre tre rotte tra Austria e Germania sulle quali non sono soggette ad

alcuna concorrenza. Una qualche discrezionalità è accordata alle parti nella scelta delle tre rotte. Questo impegno, in quanto aumenta considerevolmente i costi di un eventuale dumping ad opera delle parti, offre anche ai nuovi operatori una certa tutela contro forme di concorrenza preclusive ad opera delle parti.

(111) Per conseguire un adeguato sfruttamento delle loro capacità, i nuovi operatori devono poter disporre di un'offerta interessante per le diverse categorie di clienti. Per consentire loro di poter presentare una tale offerta sul mercato della clientela d'affari, le parti si impegnano a mettere a disposizione dei nuovi operatori fino al 15 % dei posti offerti su una rotta. I nuovi operatori possono acquisire questo contingente di posti per offrire ai loro clienti una maggiore flessibilità nei viaggi di andata e di ritorno. La possibilità offerta ai concorrenti di partecipare al programma frequent flyer di Lufthansa/AuA mira ad accrescerne l'attrattiva soprattutto agli occhi della clientela d'affari.

(112) Dato il numero elevato di passeggeri in transito, è importante per un nuovo operatore aver accesso anche al mercato costituito da questa categoria di passeggeri. A questo scopo, essi possono concludere con Lufthansa/AuA un accordo di interlining che, su loro richiesta, può comprendere un accordo speciale di ripartizione. Le condizioni fissate nell'accordo devono essere analoghe a quelle contenute negli accordi, relativi alla stessa rotta, sottoscritti dalle parti con altri partner della loro alleanza o con vettori terzi.

(113) Sulle rotte più brevi tra Austria e Germania la concorrenza può essere incentivata, in misura limitata, anche da servizi di trasporto intermodali. Su richiesta delle aziende di trasporto ferroviario e stradale le parti concludono accordi per la fornitura di servizi di trasporto intermodale, in base ai quali esse offrono servizi di trasporto sulle rotte da esse operate tra Austria e Germania nell'ambito di un collegamento intermodale.

(114) La Commissione ha appurato che sulla base delle predette condizioni vi sarebbero numerosi operatori seriamente interessati ad entrare su rotte importanti e si è assicurata che essi ottengano i necessari diritti di volo. Ciò costituisce un elemento importante che rende possibile la concessione all'accordo di cooperazione dell'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE. Nel caso questa situazione di fatto dovesse mutare la Commissione potrebbe vedersi costretta, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CEE) n. 3975/87 a revocare l'esenzione o a modificarla.

(115) Le parti, di propria iniziativa, hanno dichiarato di voler applicare, già prima della concessione dell'esenzione da parte della Commissione, gli impegni descritti nei confronti di potenziali concorrenti. È su questa base che nel frattempo alcuni operatori hanno già fatto il loro ingresso sul mercato. Dal 2001 Adria Airways opera due

voli giornalieri sulla rotta Vienna-Francoforte, mentre Air Alps opera sulla rotta Vienna-Stoccarda. Altre due compagnie aeree dell'Europa centrale e orientale si sono dette seriamente interessate ad avviare la loro attività su due altre importanti rotte tra Austria e Germania dopo la concessione dell'esenzione. Sulla base degli obblighi assunti dalle parti è stata costituita una nuova compagnia aerea austriaca che si prefigge di offrire, a partire dall'autunno 2002, voli su una serie di rotte tra Austria e Germania.

(116) Visti i numerosi impegni e tenuto conto della durata dell'esenzione, è necessario che le parti trasmettano regolarmente alla Commissione informazioni che consentano di verificare il rispetto delle condizioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

In conformità dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3, dell'accordo SEE, l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE e l'articolo 53, paragrafo 1, dell'accordo SEE vengono dichiarati non applicabili all'accordo di cooperazione concluso il 10 dicembre 1999 tra Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) e Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) per il periodo dal 10 dicembre 1999 al 31 dicembre 2005.

#### Articolo 2

L'esenzione di cui all'articolo 1 è subordinata agli impegni di cui all'allegato alla presente decisione. Gli impegni si applicano a tutte le rotte servite dalle parti nel traffico aereo a corto raggio tra Germania e Austria. Gli impegni saranno vincolanti per le parti, le loro controllate, i loro successori ed aventi causa e le parti si impegnano inoltre a far sì che tutte queste entità vi si conformino.

#### Articolo 3

1. Fino alla scadenza dell'esenzione di cui all'articolo 1, AuA e Lufthansa dovranno comunicare alla Commissione le seguenti informazioni:

- a) informazioni dettagliate sulle tariffe applicate su tutte le rotte nel traffico a corto raggio sulle quali le parti sono in concorrenza con altre compagnie aeree che offrono voli diretti;
- b) informazioni dettagliate sull'attuazione dell'impegno di applicare ad altre tre rotte a corto raggio le riduzioni di prezzo;
- c) un elenco degli accordi e delle intese conclusi dalle parti con i concorrenti nel settore del traffico a corto raggio, relativamente agli slot, ai programmi frequent flyer, ai contingenti di posti, all'interlining, e al traffico intermodale;

- d) informazioni sull'evoluzione delle tariffe su tutte le rotte a corto raggio tra Austria e Germania;
- e) i dati sulle frequenze giornaliere di AuA e Lufthansa sulle 10 rotte più importanti per volume di passeggeri e la capacità mensile offerta dalle parti;
- f) informazioni sui progressi conseguiti nell'attuazione dei piani di riduzione dei costi predisposti dalle parti.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1, lettera a) e b), devono essere comunicate alla Commissione entro una settimana dalla pubblicazione delle tariffe. Le informazioni di cui al paragrafo 1, lettere da c) a f), devono essere comunicate alla Commissione allo scadere del piano dei voli estivo.

*Articolo 4*

Destinatari della presente decisione sono:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG  
Fontanastr. 1  
P.O. Box 50  
A-1107 Vienna

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft  
Von-Gablenz-Straße 2-6  
D-50679 Colonia

Fatto a Bruxelles, il 5 luglio 2002.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*



## ALLEGATO

## IMPEGNI

## 1. Impegni concernenti le bande orarie (slot)

Austrian Airlines e Lufthansa («le parti») si impegnano a mettere a disposizione di una compagnia aerea autonoma rispetto a loro, che alla data della notifica non operava servizi di trasporto tra Austria e Germania («nuovo operatore»), e che intende avviare un nuovo servizio di trasporto senza scalo su una o più rotte tra città austriache e tedesche («la rotta/le rotte del nuovo operatore»), degli slot, alle condizioni indicate in appresso. Ai fini dei presenti impegni, il termine rotte senza scalo indica anche le rotte con scalo intermedio servite con un unico aeromobile che abbiano inizio e/o termine in Austria, Germania o in un paese terzo e di cui almeno una tappa senza scalo venga effettuata tra Austria e Germania.

Le parti si impegnano a mettere a disposizione di un nuovo operatore slot sulla rotta da esso scelta. In ogni caso deve essere concessa almeno una coppia di slot. Le parti sono tenute a mettere a disposizione di nuovi operatori, per una determinata rotta, fino ad un massimo del 40 % degli slot operati dalle parti sulla rotta in questione al momento della notifica. Qualsiasi previa concessione di slot volontaria delle parti andrà comunque a concorrenza di detto 40 %.

Gli slot messi a disposizione del nuovo operatore si discostano al massimo di 45 minuti rispetto all'orario da questi richiesto e consentono, in caso di scalo intermedio, di effettuare il servizio di assistenza dell'aeromobile nel termine di 90 minuti, purché le parti dispongano di slot nella relativa fascia oraria.

Il nuovo operatore deve presentare un'apposita richiesta scritta degli slot per la rotta che intende istituire, da inoltrarsi al più tardi sei settimane prima della conferenza IATA sulla programmazione degli orari relativa alla stagione di programmazione nel corso della quale il nuovo operatore intende iniziare il servizio. Un nuovo operatore potrà ottenere slot in base ai presenti impegni solo se sarà in grado di dimostrare che tutti gli sforzi compiuti in buona fede per ottenere degli slot per la rotta interessata attraverso la normale procedura di assegnazione degli slot nel corso della successiva conferenza per la programmazione degli orari (compresa l'assegnazione di slot da parte del coordinatore successivamente al termine ultimo per la restituzione degli slot) sono rimasti senza esito. Per l'intero periodo (compreso tra la presentazione della richiesta scritta e la fine della relativa stagione di programmazione IATA) il nuovo operatore assicurerà la piena trasparenza nell'utilizzo degli slot negli aeroporti interessati («open book policy»). Tutte le bande orarie ottenute dal nuovo operatore tramite la normale procedura di assegnazione degli slot vanno a concorrenza del numero totale di bande orarie che il nuovo operatore ha il diritto di richiedere sulla base dei presenti impegni, sempre che la quota delle frequenze operata dalle parti sulle rotte in questione non superi il 60 %. Le domande di slot presentate ai sensi del presente paragrafo sono valide per una specifica stagione di programmazione. Qualora il nuovo operatore non abbia ancora avviato il servizio sulla rotta in oggetto, ovvero lo abbia avviato con un numero di frequenze inferiore al previsto, ovvero intenda operare una frequenza supplementare sulla rotta, le disposizioni della presente sezione si applicano a tutte le richieste di slot aggiuntivi in una stagione di programmazione successiva.

Su tutte le rotte tra Germania e Austria che almeno da un lato comprendono gli aeroporti di Francoforte o di Vienna, gli slot assegnati al nuovo operatore saranno utilizzati esclusivamente per operare con aeromobili con una capacità di almeno 46 posti. Questa disposizione non si applica ad altre rotte tra i due Stati membri o qualora il nuovo operatore abbia iniziato il servizio prima della data di pubblicazione della decisione di esenzione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Qualora intenda operare su una rotta tra Austria e Germania utilizzando un aeromobile stazionato in un aeroporto di un paese terzo, il nuovo operatore può ottenere slot ai sensi dei presenti impegni (comprese le limitazioni sul numero di slot messi a disposizione su una determinata rotta) per i collegamenti da e verso il paese terzo al fine di posizionare detto aeromobile all'inizio o alla fine delle operazioni di volo («slot tecnici»). Le parti devono mettere a disposizione gli slot tecnici solo se, al momento della presentazione della richiesta, il nuovo operatore che effettua la richiesta e/o il suo franchisor operano meno di tre frequenze giornaliere da/verso paesi terzi dall'aeroporto interessato. Le parti si impegnano inoltre a far sì che gli slot tecnici messi a disposizione non si discostino di più di 180 minuti dall'orario richiesto dal nuovo operatore, a condizione che le parti dispongano di slot nella relativa fascia oraria.

Qualora operi una rotta tra un paese terzo e un aeroporto compreso nella rotta di un nuovo operatore («servizio con un paese terzo») e riduca le frequenze o interrompa il servizio su detta rotta, il nuovo operatore è tenuto ad utilizzare gli slot precedentemente destinati al servizio con un paese terzo per il servizio sulle rotte da esso inaugurate tra Austria e Germania. Egli dovrà restituire un numero di slot pari al numero di slot destinati in precedenza al servizio con un paese terzo.

Qualora un nuovo operatore, che abbia ottenuto slot in base alla procedura qui descritta, decida di non avviare il servizio sulla rotta prevista o di attivare un numero inferiore di frequenze, egli deve darne immediata comunicazione alle parti e restituire loro gli slot. Qualora un nuovo operatore interrompa ovvero sia costretto per altri motivi (ad esempio, per utilizzo improprio) ad interrompere il servizio sulla rotta, egli deve darne immediata comunicazione alle parti e restituire loro gli slot. Ai fini del presente paragrafo si ritiene che un nuovo operatore e le sue controllate abbiano cessato il servizio su una rotta qualora venga utilizzata una quota inferiore all'80 % degli slot disponibili sulla rotta in questione nella stagione di programmazione per la quale sono stati assegnati, a meno che il mancato utilizzo non sia giustificato da uno dei motivi di cui all'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93 o di ogni altro regolamento suscettibile di modificarlo o sostituirlo.

Qualora il nuovo operatore informi le parti in un momento troppo avanzato della stagione di programmazione, così che queste non possano, in ragione di quanto disposto dall'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 95/93, avvalersi con effetto immediato degli slot restituiti, ovvero successivamente alla scadenza del termine previsto dall'articolo 10, paragrafo 4, di detto regolamento e prima dell'inizio effettivo della stagione di programmazione, le parti hanno il diritto di richiedere che il nuovo operatore trasferisca loro slot equivalenti a quelli restituiti. Qualora, per qualsivoglia motivo, il nuovo operatore non sia in grado di procedere a tale trasferimento, le parti possono tentare di giustificare il mancato utilizzo degli slot restituiti facendo appello a quanto disposto dall'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93.

Per garantire che gli slot messi a disposizione dalle parti vengano utilizzati secondo le modalità previste nei presenti impegni, le parti concorderanno con il nuovo operatore un meccanismo che permetta loro di verificare l'utilizzo degli slot. Le parti informano la Commissione del meccanismo adottato.

Gli slot messi a disposizione dalle parti sulla base dei presenti impegni vengono offerti senza compensazione.

## 2. Impegni concernenti le frequenze

Le parti si impegnano a non aggiungere frequenze su una determinata rotta del nuovo operatore per un minimo di quattro stagioni di programmazione IATA consecutive, a partire dalla stagione di programmazione nella quale il nuovo operatore ha attivato il servizio sulla rotta.

## 3. Impegni concernenti le tariffe

Ogni qualvolta riducono una tariffa pubblicata su una rotta del nuovo operatore, le parti accettano di ridurre in misura (percentuale) equivalente la tariffa applicata su altre tre rotte tra Austria e Germania sulle quali non sono soggette a concorrenza. Questo impegno si applica solo per il periodo di validità della riduzione di tariffa sulla rotta del nuovo operatore. Ai fini dei presenti impegni, per tariffe pubblicate si intendono le vigenti tariffe IATA, le tariffe dei vettori aerei introdotte nei sistemi telematici di prenotazione (CRS) attraverso la banca dati pubblica delle tariffe della ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation), nonché le tariffe commercializzate su Internet e destinate al pubblico.

Per determinare le altre tre rotte analoghe tra Austria e Germania sulle quali le parti dovranno applicare riduzioni tariffarie di pari valore si procederà come segue: le parti sceglieranno due rotte tra i cinque collegamenti aerei tra Austria e Germania che presentano le maggiori analogie con la rotta del nuovo operatore in termini di volume di passeggeri e sulle quali non hanno concorrenti. Unica limitazione nella scelta della terza rotta è che si tratti di una rotta sulla quale le parti non hanno concorrenti.

Questo impegno non si applica nel caso eccezionale in cui le parti possano dimostrare alla Commissione che le riduzioni tariffarie sono dettate da mutamenti nelle condizioni vigenti su una specifica rotta, quali ad esempio una riduzione dei costi, che non dipendono in alcun modo dalla concorrenza esercitata dal nuovo operatore.

## 4. Impegni concernenti la messa a disposizione di contingenti di posti («Blocked Space Agreements»)

Su richiesta del nuovo operatore, per la rotta/le rotte da questo operata/operate, le parti concludono un accordo per la messa a disposizione di contingenti di posti, qualora il numero di frequenze offerte dal nuovo operatore sia inferiore a quello operato dalle parti.

Un tale accordo si fonda su un numero fisso di posti (contingente fisso) ed è valido almeno per un'intera stagione di programmazione IATA. Il numero di posti previsto non può superare il 15 % dei posti offerti su una determinata rotta, e in ogni caso non può essere inferiore a 12 né superiore a 25 posti per ogni aeromobile. Il nuovo operatore sostiene tutti i rischi commerciali per i posti oggetto dell'accordo.

## 5. Impegni concernenti l'interlining

Le parti si impegnano a concludere con il nuovo operatore, a richiesta di quest'ultimo, un accordo di interlining relativamente alla rotta/alle rotte operata/operate dal nuovo operatore, qualora il nuovo operatore non abbia già concluso un tale accordo con le parti.

Per tali accordi di interlining valgono le seguenti limitazioni:

- a) gli accordi di interlining si applicano esclusivamente per le tariffe della prima classe, della classe business e della classe turistica;
- b) la base di calcolo è costituita dalle tariffe pubblicate dalle parti per il volo su un'unica tratta, nel caso venga emesso un biglietto per un'unica tratta, ovvero dalla metà della tariffa pubblicata dalle parti per voli di andata e ritorno, nel caso venga emesso un biglietto di andata e ritorno;

- c) essi si applicano esclusivamente al trasporto di passeggeri il cui viaggio inizia e termina nei due aeroporti collegati dalla rotta del nuovo operatore;
- d) agli accordi di interlining si applicano le norme MITA e/o le normali condizioni commerciali;
- e) essi danno al nuovo operatore o alle agenzie di viaggio la possibilità di offrire un volo di andata e ritorno nel quale una tratta venga operata dalle parti e l'altra dal nuovo operatore.

A condizione che vi sia disponibilità di posti nella relativa classe tariffaria, le parti sono tenute a trasportare un passeggero in possesso di biglietto emesso dal nuovo operatore per un volo su una rotta del nuovo operatore. Tuttavia, onde prevenire abusi, le parti avranno il diritto di richiedere al nuovo operatore o al passeggero, se del caso, il pagamento della differenza positiva tra la tariffa praticata dalle parti e quella applicata dal nuovo operatore. Inoltre, qualora la tariffa del nuovo operatore sia inferiore al valore del biglietto emesso dalle parti, queste ultime sono tenute a girare solo il controvalore corrispondente alla tariffa percepita dal nuovo operatore. I nuovi operatori godranno della medesima tutela nel caso in cui le tariffe delle parti siano inferiori al valore del biglietto da essi emesso.

Un accordo di interlining concluso ai sensi della presente sezione per una determinata rotta di un nuovo operatore ha termine nel momento in cui il nuovo operatore cessa di operare la predetta rotta.

Le parti si impegnano a concludere con il nuovo operatore, su richiesta di quest'ultimo, un accordo speciale di ripartizione per voli che abbiano origine e destinazione effettiva in Germania o in Austria e/o al di fuori di questi due paesi, a condizioni analoghe a quelle previste dagli accordi speciali di ripartizione sottoscritti per la rotta in questione con compagnie aeree appartenenti alla stessa alleanza ovvero con vettori terzi. In caso di accordo speciale di ripartizione relativo al traffico in transito internazionale, questo impegno si applica solo alle rotte sulle quali il numero di passeggeri in transito internazionale supera il 35 % del numero complessivo di passeggeri sulla rotta del nuovo operatore.

#### **6. Impegni concernenti i programmi frequent flyer**

Qualora un nuovo operatore non partecipi ad uno dei programmi frequent flyer delle parti ovvero non sia in grado di offrire un programma analogo, le parti si impegnano a consentire al nuovo operatore, su sua richiesta, di partecipare al loro programma frequent flyer comune per le rotte offerte dal nuovo operatore. Un accordo verrà concluso con il nuovo operatore, a condizioni ragionevoli e non discriminatorie, che prevedano tra l'altro un compenso per eventuali spese sostenute dalle parti.

Tutti i contratti relativi ad una determinata rotta conclusi ai sensi della presente sezione hanno termine qualora il nuovo operatore cessa di operare tale rotta.

#### **7. Impegni concernenti i servizi intermodali**

Su richiesta di un'impresa che fornisce servizi di trasporto ferroviario o altre forme di trasporto di superficie tra l'Austria e la Germania («partner intermodale»), le parti si impegnano a concludere un accordo sui servizi di trasporto intermodale, in base al quale forniranno servizi di trasporto aereo di passeggeri sulle rotte da esse operate tra Austria e Germania come parte di un collegamento intermodale che comprenda anche una tappa effettuata via terra da un partner intermodale («servizio intermodale»).

Tutti gli accordi intermodali ai sensi della presente sezione sono conclusi sulla base dei principi del MITA («Multilateral Interline Traffic Agreement») (compreso l'accordo «Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger» e la «IATA Recommended Practice 1780e») e delle normali condizioni commerciali.

Le parti accettano la ripartizione proporzionale completa secondo i termini del MITA anche per le rotte sulle quali viene operato solo il servizio ferroviario. Qualora l'operatore ferroviario debba comunicare il numero di chilometri, la destinazione ovvero la tariffa del volo in coincidenza, le parti inoltreranno alla IATA la relativa richiesta secondo la normale procedura IATA.

Su richiesta di un potenziale partner intermodale, le parti si impegnano secondo scienza e coscienza a concludere un accordo a condizioni analoghe a quelle concesse agli altri partner intermodali, a condizione che vengano rispettati tutti i presupposti necessari, in particolare per quanto riguarda la sicurezza, la qualità del servizio, la copertura assicurativa e i limiti di responsabilità. I termini di un tale accordo prevalgono sugli obblighi generali previsti dalla presente sezione.

#### **8. Durata dell'esenzione e degli impegni**

Gli impegni prendono effetto dalla data di adozione da parte della Commissione della decisione di esenzione, conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3975/87. Essi hanno termine alla data di scadenza dell'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE.

Qualora la Commissione revochi l'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE concessa all'accordo di cooperazione conformemente all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3975/87 o ad una disposizione equivalente di un regolamento successivo, o qualora l'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE sia annullata, o qualora le parti disdicano l'accordo di cooperazione notificato, tali impegni sono nulli a decorrere dalla data di revoca, dalla data di annullamento dell'esenzione o dalla data della disdetta dell'accordo, a seconda del caso. In tal caso, le parti hanno il diritto di chiedere la restituzione degli slot concessi sulla base dei presenti impegni ad una compagnia aerea che, al momento della revoca, dell'annullamento dell'esenzione o della disdetta dell'accordo, utilizzi tali slot per operare servizi su rotte tra Austria e Germania. Le parti hanno inoltre il diritto di disdire qualsiasi accordo concluso sulla base dei presenti impegni avente ad oggetto la messa a disposizione di contingenti di posti, l'interlining, i programmi frequent flyer ovvero i servizi intermodali.

---

**DECISIONE DELLA COMMISSIONE  
del 9 settembre 2002**

**che stabilisce criteri ecologici aggiornati per l'assegnazione del marchio comunitario di qualità ecologica alle lampade elettriche e modifica la decisione 1999/568/CE**

[notificata con il numero C(2002) 3310]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/747/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1980/2000 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 luglio 2000, relativo al sistema comunitario, riesaminato, di assegnazione di un marchio di qualità ecologica<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1980/2000, il marchio comunitario di qualità ecologica può essere assegnato a prodotti le cui caratteristiche consentano di contribuire in maniera significativa al miglioramento dei principali aspetti ambientali.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1980/2000 prevede che i criteri specifici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica siano stabiliti per gruppi di prodotti.
- (3) Secondo il suddetto regolamento, il riesame dei criteri per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica e dei relativi requisiti di valutazione e di verifica è effettuato a tempo debito, prima della fine del rispettivo periodo di validità dei criteri specificati per ciascun gruppo di prodotti e comporta una proposta di proroga, revoca o revisione.
- (4) È opportuno rivedere i criteri ecologici di cui alla decisione 1999/568/CE della Commissione, del 27 luglio 1999, che stabilisce i criteri per l'assegnazione di un marchio comunitario di qualità ecologica alle lampade elettriche<sup>(2)</sup> per tenere conto dell'evoluzione del mercato. Occorre inoltre modificare il periodo di validità di tale decisione e la definizione del gruppo di prodotti.
- (5) Occorre adottare una nuova decisione della Commissione che stabilisca criteri ecologici specifici per questo gruppo di prodotti, con validità quadriennale.
- (6) È opportuno che per un periodo limitato di tempo, non superiore a dodici mesi, i nuovi criteri previsti dalla presente decisione e i criteri stabiliti dalla decisione 1999/568/CE siano entrambi validi, per consentire alle imprese che hanno ottenuto o richiesto l'assegnazione del marchio di qualità ecologica per i loro prodotti prima della data di applicazione della presente decisione di adeguare tali prodotti e renderli conformi ai nuovi criteri.

(7) Le misure previste dalla presente decisione sono basate sui criteri elaborati dal comitato dell'Unione europea per il marchio di qualità ecologica istituito ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1980/2000.

(8) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 1980/2000,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Per ottenere l'assegnazione del marchio comunitario di qualità ecologica ai sensi del regolamento (CE) n. 1980/2000, una lampada deve rientrare nel gruppo di prodotti «lampade elettriche», definito all'articolo 2 e soddisfare i criteri ecologici indicati nell'allegato alla presente decisione.

*Articolo 2*

1. Il gruppo «lampade elettriche» comprende:

«lampade elettriche ad attacco singolo»: lampade elettriche per illuminazione generale ad attacco singolo, a baionetta, a vite o a spinotto. Esse devono essere collegabili alla rete elettrica;

«lampade elettriche a doppio attacco»: lampade elettriche per illuminazione generale con attacchi alle due estremità, in particolare i tubi fluorescenti; le lampade devono essere collegabili alla rete elettrica.

2. I seguenti tipi di lampade non sono inclusi nel gruppo di prodotti: lampade compatte a fluorescenza con un reattore magnetico, lampade per proiettori, lampade fotografiche e tubi per solarium.

*Articolo 3*

Il numero di codice assegnato a fini amministrativi al gruppo di prodotti «lampade elettriche» è «008».

*Articolo 4*

L'articolo 3 della decisione 1999/568/CE è sostituito dal seguente:

*«Articolo 3*

La definizione del gruppo di prodotti e i criteri ecologici specifici sono validi fino al 31 agosto 2003.»

<sup>(1)</sup> GU L 237 del 21.9.2000, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 216 del 14.8.1999, pag. 18.

*Articolo 5*

La presente decisione si applica dal 1° settembre 2002 al 31 agosto 2005. Se al 31 agosto 2005 non saranno stati adottati criteri aggiornati, la presente decisione si applica fino al 31 agosto 2006.

I produttori di articoli appartenenti al gruppo di prodotti «lampade elettriche» che hanno ottenuto l'assegnazione del marchio di qualità ecologica prima del 1° settembre 2002 possono continuare ad utilizzare il marchio fino al 31 agosto 2003.

I produttori di articoli appartenenti al gruppo di prodotti «lampade elettriche» che hanno presentato domanda di assegnazione del marchio di qualità ecologica prima del 1° settembre 2002 possono ottenere l'assegnazione del marchio alle condi-

zioni previste dalla decisione 1999/568/CE. In tal caso il marchio può essere utilizzato fino al 31 agosto 2003.

*Articolo 6*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 settembre 2002.

*Per la Commissione*  
Margot WALLSTRÖM  
*Membro della Commissione*

## ALLEGATO

## OSSERVAZIONI GENERALI

**Finalità dei criteri**

I criteri definiti nel presente allegato mirano, in particolare, a promuovere:

- la riduzione del danno o dei rischi ambientali connessi con l'uso dell'energia (riscaldamento planetario, acidificazione, esaurimento di risorse non rinnovabili) mediante la riduzione del consumo energetico,
- la riduzione del danno o dei rischi ambientali connessi con l'uso di risorse a livello di fabbricazione e trattamento/smaltimento di una lampada elettrica aumentandone la durata,
- la riduzione del danno o dei rischi ambientali connessi con l'uso di mercurio riducendo le emissioni totali di mercurio durante il ciclo di vita di una lampada elettrica.

I criteri incoraggiano anche l'applicazione delle migliori pratiche (uso ambientale ottimale) e aumentano la consapevolezza ambientale dei consumatori. I criteri sono stabiliti a livelli tali da promuovere l'etichettatura di lampade prodotte a basso impatto ambientale.

**Requisiti di valutazione e verifica**

Per ciascun criterio sono previsti requisiti specifici di valutazione e verifica. Le prove vanno eseguite in opportuni laboratori accreditati o laboratori conformi ai requisiti generali figuranti nella norma EN ISO 17025 e competenti per eseguire i relativi test.

Nel caso in cui il richiedente sia tenuto a produrre dichiarazioni, documenti, analisi, rapporti di prova o altri elementi che attestino la conformità ai criteri, all'organismo competente che valuta la richiesta per verificarne la conformità ai criteri, questa documentazione può a seconda dei casi provenire dal richiedente stesso e/o dai suoi fornitori e/o dai fornitori di questi ultimi ecc. L'organismo competente che esamina la richiesta può svolgere verifiche indipendenti.

In sede di valutazione delle richieste di assegnazione del marchio e di verifica della conformità ai criteri, si raccomanda agli organismi competenti di tenere conto dell'applicazione di sistemi di gestione ambientale riconosciuti (ad esempio, EMAS o ISO 14001). (NB: l'applicazione di tali sistemi di gestione non è obbligatoria).

## CRITERI

**1. Efficienza energetica, vita media, mantenimento dei lumen e tenore di mercurio**

Le lampade elettriche ad attacco singolo devono rispettare i seguenti requisiti:

	Attacco singolo con reattore integrato (lampade compatte a fluorescenza)	Attacco singolo senza reattore integrato (lampade con attacco a più pin)
Efficienza energetica	classe A	classe A o B
Durata	oltre 10 000 ore	oltre 10 000 ore
Mantenimento dei lumen	oltre 70 % a 10 000 ore	oltre 80 % a 9 000 ore
Tenore medio di mercurio	4,0 mg massimo	4,0 mg massimo

Le lampade elettriche a doppio attacco devono rispettare i seguenti requisiti:

	Doppio attacco, durata normale	Doppio attacco, lunga durata
Efficienza energetica	classe A	classe A
Durata	oltre 12 500 ore	oltre 20 000 ore
Mantenimento dei lumen	oltre 90 % a 12 500 ore	oltre 90 % a 20 000 ore
Tenore medio di mercurio	5,0 mg massimo	8,0 mg massimo

*Nota:* L'efficienza energetica è definita all'allegato IV della direttiva 98/11/CE della Commissione, del 27 gennaio 1998, che stabilisce le modalità d'applicazione della direttiva 92/75/CEE del Consiglio per quanto riguarda l'etichettatura indicante l'efficienza energetica delle lampade per uso domestico <sup>(1)</sup>.

*Valutazione e verifica:* Il richiedente deve presentare un rapporto di prova in cui si dichiara che i valori relativi a efficienza energetica, durata e mantenimento dei lumen della lampada riportati sono stati determinati mediante le procedure di cui alla norma EN 50285. Qualora non sia stata eseguita la prova idonea relativa alla durata, è sufficiente, in attesa dei risultati, la durata indicata sull'imballaggio del prodotto. Il risultato della prova, tuttavia, deve essere comunicato entro 12 mesi dalla data della domanda del marchio di qualità ecologica.

Il richiedente deve presentare un rapporto di prova in cui si dichiara che il tenore di mercurio è stato misurato con il metodo descritto qui di seguito. Il rapporto deve inoltre riportare il tenore di mercurio medio, calcolato analizzando 10 lampade, eliminando il valore minimo e massimo prima di calcolare la media matematica dei restanti otto valori.

Il metodo di prova per determinare il tenore di mercurio è il seguente. Il tubo ad arco è separato dalla parte in plastica e la relativa parte elettronica. I fili in piombo sono tagliati il più vicino al vetro possibile. Il tubo ad arco viene portato in una cappa aspirante e sezionato in segmenti. Quindi si inseriscono i segmenti in una bottiglia di plastica di dimensioni idonee, sigillata con un robusto tappo a vite. Nella bottiglia si aggiungono una sfera di porcellana del diametro di 25,4 mm e 25 ml di acido nitrico puro ad alta concentrazione (70 %). Si sigilla la bottiglia e la si agita per qualche minuto fino a che il tubo ad arco non sia ridotto alla dimensione di granuli. Il tappo deve essere allentato di tanto in tanto per scaricare la pressione. Il contenuto della bottiglia viene lasciato reagire per 30 minuti, durante i quali si agita il contenuto di tanto in tanto. Il contenuto della bottiglia viene successivamente filtrato mediante un filtro di carta resistente all'acido e raccolto in un pallone volumetrico da 100 ml graduato. Nel pallone si aggiunge bicromato di potassio in modo da ottenere una concentrazione finale di cromo pari a 1 000 ppm rispetto al cromo. Il pallone viene poi riempito con acqua pura. Soluzioni analoghe vengono realizzate per ottenere una gamma di concentrazioni fino a 200 ppm di mercurio. Le soluzioni vengono analizzate ricorrendo alla spettroscopia di fiamma di assorbimento atomico ad una lunghezza d'onda di 253,7 nm con correzione del fondo. Dai risultati ottenuti e conoscendo il volume della soluzione si può calcolare il contenuto originale di mercurio della lampada. I dettagli del metodo di prova possono essere modificati dagli organismi competenti, qualora gli adattamenti siano necessari per ragioni tecniche, e devono essere applicati in maniera coerente.

## 2. Accensione e spegnimento

Per le lampade compatte a fluorescenza (LCF), il numero di cicli di accensione e spegnimento deve essere superiore a 20 000.

*Valutazione e verifica:* il richiedente deve presentare un rapporto attestante il numero di cicli di accensione e spegnimento per una LCF è stato determinato utilizzando un metodo di prova a ciclo rapido (0,5 acceso, 4, 5 minuti spento) e le procedure relative alla durata indicate nella norma EN 50285. Nel rapporto si deve dichiarare che il numero di cicli di accensione e spegnimento raggiunti con il 50 % delle lampade testate soddisfa i requisiti relativi alla vita media delle lampade di cui alla norma EN 50285.

## 3. Indice di resa del colore

L'indice di resa del colore della lampada deve essere superiore a 80.

*Valutazione e verifica:* Il richiedente deve presentare un rapporto attestante l'indice di resa del colore della lampada è stato determinato applicando il metodo di cui alla norma CIE/publicazione 29/2. Il rapporto deve riportare l'indice di resa del colore della lampada.

## 4. Ritardanti di fiamma

a) Le parti in plastica di peso superiore a 5 grammi non devono contenere i seguenti ritardanti di fiamma:

Nome	N. CAS
Decabromodifenile	13654-09-6
Monobromodifeniletere	101-55-3
Dibromodifeniletere	2050-47-7
Tribromodifeniletere	49690-94-0
Tetrabromodifeniletere	40088-47-9
Pentabromodifeniletere	32534-81-9

<sup>(1)</sup> GU L 71 del 10.3.1998, pag. 1.



Nome	N. CAS
Esabromodifeniletere	36483-60-0
Eptabromodifeniletere	68928-80-3
Ottabromodifeniletere	32536-52-0
Nonabromodifeniletere	63936-56-1
Decabromodifeniletere	1163-19-5
Cloroparaffine con catena composta da 10-13 atomi di C, tenore in cloro > 50 % in peso	85535-84-8

b) Le parti di plastica di peso superiore a 25 grammi non devono contenere sostanze o preparati ritardanti di fiamma contenenti sostanze alle quali è attribuita o può essere attribuita, al momento della richiesta, una delle seguenti frasi di rischio (o loro combinazioni):

- R45 (può provocare il cancro),
- R46 (può provocare alterazioni genetiche ereditarie),
- R50 (altamente tossico per gli organismi acquatici),
- R51 (tossico per gli organismi acquatici),
- R52 (nocivo per gli organismi acquatici),
- R53 (può provocare a lungo termine effetti negativi per l'ambiente acquatico),
- R60 (può ridurre la fertilità),
- R61 (può provocare danni al feto),

come definite nella direttiva 67/548/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1967, concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura delle sostanze pericolose<sup>(1)</sup> e nelle successive modifiche.

*Valutazione e verifica:* il richiedente deve dichiarare che il prodotto è conforme ai requisiti.

#### 5. Imballaggio

Non devono essere usati laminati e composti plastici.

*Per le lampade ad attacco singolo,* tutti gli imballaggi di cartone devono contenere una percentuale minima del 65 % di materiale riciclato (rispetto al peso).

*Per le lampade a doppio attacco,* tutti gli imballaggi di cartone devono contenere una percentuale minima dell'80 % di materiale riciclato (rispetto al peso).

*Valutazione e verifica:* il richiedente deve dichiarare che il prodotto è conforme ai requisiti.

#### 6. Istruzioni per l'uso

Il prodotto deve essere accompagnato dalle istruzioni per l'uso in cui devono figurare tra l'altro le avvertenze sulle corrette modalità d'uso a tutela dell'ambiente. In particolare:

- a) le informazioni (mediante pittogramma o altro) ai consumatori devono richiamare l'attenzione sulle corrette modalità di smaltimento del prodotto usato, ivi incluse le pertinenti disposizioni legislative;
- b) per le lampade ad attacco singolo, le lampade che non funzionano con i regolatori d'intensità luminosa devono essere contrassegnate con un'apposita etichetta e l'imballaggio deve mostrare la dimensione relativa e la forma di una lampada compatta a fluorescenza rispetto ad una tradizionale lampada ad incandescenza;
- c) per le lampade ad attacco doppio, le informazioni sull'imballaggio devono indicare che le prestazioni ambientali della lampada migliorano se essa viene utilizzata con un dispositivo elettronico di controllo ad alta frequenza;
- d) l'imballaggio deve indicare la possibilità di ottenere maggiori informazioni sul marchio di qualità ecologica al sito web: <http://europa.eu.int/ecolabel>.

*Valutazione e verifica:* il richiedente deve dichiarare che il prodotto è conforme ai requisiti e fornire una copia dell'imballaggio all'organismo competente incaricato di valutare la domanda.

#### 7. Informazioni da riportare sul marchio di qualità ecologica

Il secondo riquadro del marchio di qualità ecologica deve riportare le seguenti diciture:

«Ad alta efficienza energetica  
Vita media elevata».

<sup>(1)</sup> GU 196 del 16.8.1967, pag. 1.

Se la lampada non contiene mercurio, detto riquadro può anche specificare che la lampada non contiene mercurio.

*Valutazione e verifica:* il richiedente deve dichiarare che il prodotto è conforme ai requisiti e fornire una copia del marchio di qualità ecologica così come riportato sull'imballaggio e/o sul prodotto l'organismo competente incaricato di valutare la domanda.

---