

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

# L 84

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

49° anno  
23 marzo 2006

Sommario

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

Regolamento (CE) n. 469/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 1

★ **Regolamento (CE) n. 470/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1063/2005 in ordine al quantitativo oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero detenuto dall'organismo di intervento ceco** ..... 3

★ **Regolamento (CE) n. 471/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, recante deroga, per il 2006, al regolamento (CE) n. 1445/95 per quanto riguarda la data di rilascio dei titoli di esportazione nel settore delle carni bovine** ..... 4

★ **Regolamento (CE) n. 472/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, recante deroga per l'anno 2006 al regolamento (CE) n. 1518/2003 per quanto riguarda le date di rilascio dei titoli di esportazione nel settore delle carni suine** ..... 6

★ **Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>** ..... 8

★ **Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>** ... 14

Regolamento (CE) n. 475/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, per quanto riguarda il rilascio di titoli d'importazione per lo zucchero di canna nel quadro di alcuni contingenti tariffari e accordi preferenziali ..... 29

★ **Regolamento (CE) n. 476/2006 della Commissione, del 21 marzo 2006, che fissa i valori unitari per la determinazione del valore in dogana di talune merci deperibili** ..... 31

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

(segue)

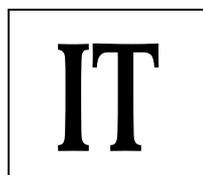
**Commissione**

2006/237/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 22 giugno 2005, relativa agli aiuti ai quali i Paesi Bassi hanno dato esecuzione a favore di AVR per il trattamento di rifiuti pericolosi [notificata con il numero C(2005) 1789] <sup>(1)</sup>** ..... 37
- 

**Rettifiche**

- ★ **Rettifica del regolamento (CE) n. 2032/2003 della Commissione, del 4 novembre 2003, relativo alla seconda fase del programma decennale di cui all'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 98/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'immissione sul mercato dei biocidi, e recante modificazione del regolamento (CE) n. 1896/2000 (GU L 307 del 24.11.2003)** ..... 60
- ★ **Rettifica del regolamento (CE) n. 1048/2005 della Commissione, del 13 giugno 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 2032/2003 relativo alla seconda fase del programma decennale di cui all'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 98/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'immissione sul mercato dei biocidi (GU L 178 del 9.7.2005)** ..... 61



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

## I

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

**REGOLAMENTO (CE) N. 469/2006 DELLA COMMISSIONE****del 22 marzo 2006****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>, 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 23 marzo 2006.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

*Per la Commissione*

J. L. DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

---

<sup>(1)</sup> GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 386/2005 (GU L 62 del 9.3.2005, pag. 3).

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 22 marzo 2006, 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	94,2
	204	53,3
	212	102,0
	624	101,8
	999	87,8
0707 00 05	052	134,8
	999	134,8
0709 10 00	624	103,6
	999	103,6
0709 90 70	052	110,8
	204	48,5
	999	79,7
0805 10 20	052	71,7
	204	42,8
	212	53,8
	220	43,2
	400	60,8
	448	37,8
	624	57,1
999	52,5	
0805 50 10	052	42,2
	624	73,8
	999	58,0
0808 10 80	388	77,0
	400	121,8
	404	103,9
	508	82,7
	512	84,8
	524	62,5
	528	88,1
	720	82,6
	999	87,9
0808 20 50	388	80,8
	512	73,3
	524	58,2
	528	83,8
	720	122,5
999	83,7	

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 750/2005 della Commissione (GU L 126 del 19.5.2005, pag. 12). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

**REGOLAMENTO (CE) N. 470/2006 DELLA COMMISSIONE****del 22 marzo 2006****che modifica il regolamento (CE) n. 1063/2005 in ordine al quantitativo oggetto della gara permanente per l'esportazione di frumento tenero detenuto dall'organismo di intervento ceco**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1784/2003 del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1063/2005 della Commissione <sup>(2)</sup> ha indetto una gara permanente per l'esportazione di 275 911 tonnellate di frumento tenero detenuto dall'organismo di intervento ceco.
- (2) La Repubblica ceca ha informato la Commissione che il proprio organismo di intervento intende aumentare di 120 000 tonnellate la quantità posta in vendita per l'esportazione. Tenendo conto dei quantitativi disponibili e della situazione del mercato è opportuno accogliere la richiesta della Repubblica ceca.
- (3) È pertanto necessario modificare il regolamento (CE) n. 1063/2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il testo dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1063/2005 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 2*

La gara verte su un quantitativo massimo di 395 911 tonnellate di frumento tenero da esportare nei paesi terzi esclusi l'Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Bulgaria, la Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, il Liechtenstein, la Romania, la Serbia e Montenegro <sup>(\*)</sup> e la Svizzera.

<sup>(\*)</sup> Compreso il Kosovo quale definito dalla Risoluzione 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999.»

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Per la Commissione*

Mariann FISCHER BOEL

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 270 del 21.10.2003, pag. 78. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1154/2005 della Commissione (GU L 187 del 19.7.2005, pag. 11)

<sup>(2)</sup> GU L 174 del 7.7.2005, pag. 36. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1535/2005 (GU L 247 del 23.9.2005, pag. 3).

**REGOLAMENTO (CE) N. 471/2006 DELLA COMMISSIONE****del 22 marzo 2006****recante deroga, per il 2006, al regolamento (CE) n. 1445/95 per quanto riguarda la data di rilascio dei titoli di esportazione nel settore delle carni bovine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1254/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni bovine<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 29, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1445/95 della Commissione, del 26 giugno 1995, che stabilisce le modalità di applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine e che abroga il regolamento (CEE) n. 2377/80<sup>(2)</sup>, i titoli di esportazione sono rilasciati il quinto giorno lavorativo successivo a quello di presentazione della relativa domanda, sempreché durante tale intervallo di tempo la Commissione non abbia preso nessuna misura particolare.
- (2) Tenuto conto dei giorni festivi dell'anno 2006 e della pubblicazione irregolare della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* in tali giorni, il suddetto periodo di cinque giorni lavorativi risulta troppo breve per una corretta gestione del mercato e occorre quindi prolungarlo.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1445/95, per il 2006 i titoli le cui domande vengono presentate nei periodi indicati nell'allegato al presente regolamento sono rilasciati nelle date che figurano a fronte nello stesso allegato.

La deroga si applica a condizione che non sia stata presa, anteriormente alle suddette date di rilascio, nessuna delle misure particolari di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1445/95.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

*Per la Commissione*

Mariann FISCHER BOEL

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 160 del 26.6.1999, pag. 21. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1913/2005 (GU L 307 del 25.11.2005, pag. 2).

<sup>(2)</sup> GU L 143 del 27.6.1995, pag. 35. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1118/2004 (GU L 217 del 17.6.2004, pag. 10).

## ALLEGATO

Periodi per la presentazione delle domande di titoli	Data di rilascio
dal 10 al 13 aprile 2006	21 aprile 2006
dal 22 al 24 maggio 2006	1° giugno 2006
dal 17 al 18 luglio 2006	26 luglio 2006
dal 30 al 31 ottobre 2006	8 novembre 2006
21 dicembre 2006	29 dicembre 2006
dal 28 al 29 dicembre 2006	8 gennaio 2007

**REGOLAMENTO (CE) N. 472/2006 DELLA COMMISSIONE****del 22 marzo 2006****recante deroga per l'anno 2006 al regolamento (CE) n. 1518/2003 per quanto riguarda le date di rilascio dei titoli di esportazione nel settore delle carni suine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2759/75 del Consiglio, del 29 ottobre 1975, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni suine<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1518/2003 della Commissione, del 28 agosto 2003, recante modalità d'applicazione del regime dei titoli d'esportazione nel settore delle carni suine<sup>(2)</sup>, i titoli d'esportazione sono rilasciati il mercoledì successivo alla settimana durante la quale sono state presentate le domande di titoli, sempreché la Commissione non abbia nel frattempo adottato alcuna misura specifica.

(2) Tenuto conto dei giorni festivi dell'anno 2006 e del fatto che in tali giorni la pubblicazione della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* non è regolare, il periodo che intercorre tra la presentazione delle domande e il giorno del

rilascio dei titoli risulta troppo breve perché sia garantita una buona gestione del mercato; occorre pertanto prorogare tale periodo.

(3) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni suine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In deroga all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1518/2003, per l'anno 2006 i titoli sono rilasciati nelle date indicate nell'allegato del presente regolamento.

Tale deroga si applica purché prima delle suddette date di rilascio non sia adottata alcuna delle misure specifiche di cui all'articolo 3, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1518/2003.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

*Per la Commissione*

Mariann FISCHER BOEL

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 282 dell'1.11.1975, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1913/2005 (GU L 307 del 25.11.2005, pag. 2).

<sup>(2)</sup> GU L 217 del 29.8.2003, pag. 35. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1361/2004 (GU L 253 del 29.7.2004, pag. 9).

## ALLEGATO

Periodo per la presentazione delle domande di titoli	Data di rilascio
dal 10 al 14 aprile 2006	20 aprile 2006
dal 24 al 28 aprile 2006	4 maggio 2006
dal 1° al 5 maggio 2006	11 maggio 2006
dal 29 maggio al 2 giugno 2006	8 giugno 2006
dal 7 all'11 agosto 2006	17 agosto 2006
dal 23 al 27 ottobre 2006	3 novembre 2006
dal 18 al 22 dicembre 2006	28 dicembre 2006
dal 25 al 29 dicembre 2006	5 gennaio 2007

**REGOLAMENTO (CE) N. 473/2006 DELLA COMMISSIONE****del 22 marzo 2006****che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup> (di seguito «il regolamento di base»), in particolare l'articolo 8,

considerando quanto segue:

- (1) Il Capo II del regolamento di base dispone le procedure per aggiornare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e le procedure che consentono agli Stati membri, in determinate circostanze, di adottare misure eccezionali volte a imporre un divieto operativo sul loro territorio.
- (2) È opportuno adottare talune misure di attuazione per stabilire norme dettagliate applicabili alle citate procedure.
- (3) Risulta particolarmente opportuno precisare le informazioni che gli Stati membri devono fornire quando chiedono alla Commissione di adottare una decisione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base in vista dell'aggiornamento dell'elenco comunitario a motivo dell'introduzione di un nuovo divieto operativo, della revoca di un divieto esistente o della modifica delle relative condizioni.
- (4) Ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario è necessario stabilire le condizioni di esercizio del diritto di difesa dei vettori soggetti alle decisioni adottate dalla Commissione.
- (5) Nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco, il regolamento di base dispone che la Commissione tenga debito conto della necessità di statuire rapidamente e, all'occorrenza, di prevedere la possibilità di una procedura d'urgenza.

(6) La Commissione deve ricevere adeguate informazioni sui divieti operativi imposti dagli Stati membri con misure eccezionali ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, del regolamento di base.

(7) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di sicurezza aerea <sup>(2)</sup>,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Oggetto**

Il presente regolamento dispone le norme dettagliate applicabili alle procedure di cui al Capo II del regolamento di base.

*Articolo 2***Richieste degli Stati membri di aggiornare l'elenco comunitario**

1. Uno Stato membro che chieda alla Commissione di aggiornare l'elenco comunitario a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base, trasmette alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato A del presente regolamento.

2. Le richieste di cui al paragrafo 1 sono trasmesse per iscritto al segretariato generale della Commissione. Inoltre, le informazioni di cui all'allegato A sono comunicate simultaneamente ai servizi competenti della Direzione generale dell'energia e dei trasporti della Commissione in formato elettronico. In mancanza di un'adeguata procedura elettronica, le citate informazioni sono trasmesse con il mezzo alternativo più rapido.

3. La Commissione informa gli altri Stati membri per il tramite dei rispettivi rappresentanti nel comitato di sicurezza aerea, in conformità delle procedure stabilite nel regolamento interno del comitato, nonché l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

<sup>(2)</sup> Istituito dall'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).

### Articolo 3

#### **Consultazione congiunta con le autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo di cui trattasi**

1. Uno Stato membro che valuti l'opportunità di presentare alla Commissione una richiesta ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base invita la Commissione e gli altri Stati membri a partecipare alle eventuali consultazioni con le autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo di cui trattasi.

2. L'adozione delle decisioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 5 del regolamento di base è preceduta, ove opportuno e praticabile, da consultazioni con le autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo di cui trattasi. Laddove possibile, le consultazioni sono organizzate congiuntamente dalla Commissione e dagli Stati membri.

3. In caso d'urgenza, le consultazioni congiunte possono essere organizzate soltanto dopo l'adozione delle decisioni di cui al paragrafo 2. In tal caso, le autorità interessate sono informate dell'imminente adozione di una decisione a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, o dell'articolo 5, paragrafo 1.

4. Le consultazioni congiunte possono avvenire mediante corrispondenza ed aver luogo nel corso di visite in loco volte a consentire la raccolta di prove, ove opportuno.

### Articolo 4

#### **Esercizio del diritto di difesa da parte dei vettori**

1. Quando valuta l'opportunità di adottare una decisione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, o dell'articolo 5 del regolamento di base, la Commissione comunica al vettore aereo interessato i fatti salienti e le considerazioni sui quali poggia tale decisione. Al vettore aereo interessato è concessa l'opportunità di presentare osservazioni scritte alla Commissione entro 10 giorni lavorativi dalla data della comunicazione.

2. La Commissione informa gli altri Stati membri per il tramite del rispettivo rappresentante nel comitato di sicurezza aerea in conformità delle procedure previste nel regolamento interno del comitato. Se ne fa richiesta, al vettore aereo è consentito illustrare la propria posizione oralmente prima che sia presa una decisione. Ove opportuno, la presentazione orale è fatta dinanzi al comitato di sicurezza aerea. Nel corso dell'audizione il vettore aereo può essere assistito dalle autorità responsabili per la sua supervisione regolamentare, se ne fa richiesta.

3. In casi d'urgenza, la Commissione può derogare alla disposizione di cui al paragrafo 1 prima di adottare una misura provvisoria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento di base.

4. Quando adotta una decisione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, o dell'articolo 5 del regolamento di base, la Commissione ne informa immediatamente il vettore aereo e le autorità responsabili della supervisione regolamentare sul vettore aereo di cui trattasi.

### Articolo 5

#### **Attuazione**

Gli Stati membri informano la Commissione di tutte le misure prese per dare attuazione alle decisioni adottate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, o dell'articolo 5 del regolamento di base.

### Articolo 6

#### **Misure eccezionali adottate da uno Stato membro**

1. Quando uno Stato membro impone a un vettore aereo un divieto operativo immediato sul suo territorio ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di base, questi ne informa immediatamente la Commissione e trasmette le informazioni indicate nell'allegato B.

2. Quando uno Stato membro ha imposto o mantenuto un divieto operativo sul suo territorio nei confronti di un vettore aereo come consentito dall'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di base, questi ne informa immediatamente la Commissione e trasmette le informazioni indicate nell'allegato C.

3. Le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono comunicate per iscritto al segretariato generale della Commissione. Inoltre, le informazioni descritte negli allegati B o C vanno comunicate simultaneamente ai servizi competenti della Direzione generale dell'energia e dei trasporti della Commissione in formato elettronico. In mancanza di una adeguata procedura elettronica, le citate informazioni sono trasmesse con il mezzo alternativo più rapido.

4. La Commissione informa gli altri Stati membri per il tramite dei rispettivi rappresentanti del comitato di sicurezza aerea in conformità delle procedure nel regolamento interno del comitato, nonché l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

*Articolo 7***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

*Per la Commissione*  
Jacques BARROT  
*Vicepresidente*

---

## ALLEGATO A

**Informazioni trasmesse da uno Stato membro che presenta una richiesta ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base**

Uno Stato membro che, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base, chiede l'aggiornamento dell'elenco comunitario trasmette alla Commissione le seguenti informazioni:

*Stato membro richiedente*

- Nominativo e incarico del funzionario di contatto.
- Recapito di posta elettronica o telefonico del funzionario di contatto.

*Vettori aerei e aeromobili*

- Vettore aereo o vettori aerei interessati, compresi la denominazione giuridica (indicata sul COA o equivalente), la denominazione commerciale (se diversa da quella giuridica), il numero COA (se disponibile), il codice ICAO di designazione della compagnia aerea (se noto) e i recapiti di contatto completi.
- Nome e recapito di contatto completo della o delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del o dei vettori aerei interessati.
- Dettagli del tipo o dei tipi di aeromobile, lo Stato o gli Stati in cui sono registrati, il numero o i numeri di registrazione e, se disponibili, i numeri di serie di costruzione degli aeromobili interessati.

*Decisione sollecitata*

- Tipo di decisione sollecitata: imposizione di un divieto operativo, revoca di un divieto operativo o modifica delle condizioni annesse a un divieto operativo.
- Ambito di applicazione della decisione richiesta (vettore o vettori aerei determinati o tutti i vettori aerei soggetti a una determinata autorità di sorveglianza, un aeromobile determinato o un tipo o tipi di aeromobili).

*Richiesta di imposizione di un divieto operativo*

- Descrizione dettagliata della carenza di sicurezza riscontrata (ad esempio, risultati dell'ispezione) che ha portato alla richiesta di divieto totale o parziale (relativo, nell'ordine, a ciascuno dei criteri comuni pertinenti riportati nell'allegato del regolamento di base).
- Ampia descrizione della o delle condizioni raccomandate affinché il divieto possa essere revocato/annullato, che devono servire da base per l'elaborazione di un piano d'azione correttivo di concerto con la o le autorità responsabili della supervisione regolamentare del o dei vettori aerei interessati.

*Richiesta di revoca di un divieto operativo o della modifica delle condizioni annesse al divieto*

- Data e dettagli del convenuto piano d'azione correttivo, se applicabile.
- Prove della successiva messa in conformità con il convenuto piano correttivo, se applicabile.
- Dichiarazione esplicita scritta della o delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare del o dei vettori aerei interessati attestante che il piano d'azione correttivo è stato attuato.

*Pubblicità*

- Se ha reso pubblica la sua richiesta, lo Stato membro ne informa la Commissione.
-

## ALLEGATO B

**Comunicazione da parte di uno Stato membro delle misure eccezionali volte ad imporre un divieto operativo sul suo territorio, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di base**

Uno Stato membro che notifica di aver imposto un divieto operativo sul suo territorio nei confronti di un vettore aereo, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di base, trasmette alla Commissione le seguenti informazioni:

*Stato membro notificante*

- Nominativo e incarico del funzionario di contatto.
- Recapiti di posta elettronica o telefonico del funzionario di contatto.

*Vettori aerei e aeromobili*

- Vettore aereo o vettori aerei interessati, compresi la denominazione giuridica (indicata sul COA o equivalente), la denominazione commerciale (se diversa da quella giuridica), il numero COA (se disponibile), il codice ICAO di designazione della compagnia aerea (se noto) e i recapiti di contatto completi.
- Nome e recapito di contatto completo della o delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del o dei vettori aerei interessati.
- Dettagli del tipo o dei tipi di aeromobile, lo Stato o gli Stati in cui sono registrati, il numero o i numeri di registrazione e, se disponibili, i numeri di serie di costruzione degli aeromobili interessati.

*Decisione*

- Data, ora e durata della decisione.
- Descrizione della decisione intesa a negare, sospendere, revocare o imporre restrizioni su una licenza di esercizio o permesso tecnico.
- Ambito di applicazione della decisione (vettore o vettori aerei determinati o tutti i vettori aerei soggetti a una determinata autorità di sorveglianza, un aeromobile determinato o un tipo o tipi di aeromobili).
- Descrizione della o delle condizioni che consentono allo Stato membro di negare, sospendere, revocare o annullare una licenza di esercizio o un permesso tecnico.

*Carenza di sicurezza*

- Descrizione dettagliata della carenza di sicurezza riscontrata (ad esempio, risultati dell'ispezione) che ha portato alla richiesta di divieto totale o parziale (relativo, nell'ordine, a ciascuno dei criteri comuni pertinenti riportati nell'allegato del regolamento di base).

*Pubblicità*

- Se ha reso pubblica la sua richiesta, lo Stato membro ne informa la Commissione.
-

## ALLEGATO C

**Comunicazione da parte di uno Stato membro delle misure eccezionali, adottate a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di base, volte a mantenere o imporre un divieto operativo sul suo territorio nel caso in cui la Commissione abbia deciso di non includere misure analoghe nell'elenco comunitario**

Uno Stato membro che notifica di aver mantenuto o imposto un divieto operativo sul suo territorio nei confronti di un vettore aereo, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di base, trasmette alla Commissione le seguenti informazioni:

*Stato membro notificante*

- Nominativo e incarico del funzionario di contatto.
- Recapiti di posta elettronica o telefonico del funzionario di contatto.

*Vettori aerei e aeromobili*

- Vettore aereo o vettori aerei interessati, compresi la denominazione giuridica (indicata sul COA o equivalente), la denominazione commerciale (se diversa da quella giuridica), il numero COA (se disponibile), il codice ICAO di designazione della compagnia aerea (se noto) e i recapiti di contatto completi.

*Riferimento alla decisione della Commissione*

- Data e riferimento di tutti i pertinenti documenti della Commissione.
- Data della decisione della Commissione/comitato di sicurezza aerea.

*Problema di sicurezza che interessa specificamente lo Stato membro*

---

## REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 DELLA COMMISSIONE

del 22 marzo 2006

che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 (in appresso «regolamento di base») stabilisce le procedure per l'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità nonché le procedure che autorizzano, in determinate circostanze, gli Stati membri ad adottare misure eccezionali volte ad imporre un divieto operativo all'interno del proprio territorio.
- (2) Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di base, ciascuno Stato membro ha comunicato alla Commissione l'identità dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo sul proprio territorio, nonché le ragioni che hanno portato all'adozione di tale divieto e qualsiasi altra informazione pertinente.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati direttamente o, laddove ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della supervisione regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni che formerebbero la base per una decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità.
- (4) A norma dell'articolo 7 del regolamento di base, la Commissione ha dato la possibilità ai vettori aerei interessati di consultare i documenti trasmessi dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione entro 10 giorni lavorativi e dal comitato di sicurezza aerea<sup>(2)</sup>.

- (5) I criteri comuni per la valutazione dell'opportunità di imporre un divieto operativo per motivi di sicurezza a livello comunitario sono illustrati nell'allegato al regolamento di base.

**Air Bangladesh**

- (6) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Bangladesh con riferimento a taluni aeromobili appartenenti alla sua flotta. Tali carenze sono state individuate nel corso di ispezioni a terra effettuate dalla Germania nell'ambito del programma SAFA<sup>(3)</sup>.

- (7) Air Bangladesh non ha risposto in modo soddisfacente e tempestivo a una richiesta di informazioni dell'autorità dell'aviazione civile della Germania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e di comunicazione non rispondendo alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro. A tutt'oggi la Germania non ha avuto l'opportunità di verificare se le carenze in materia di sicurezza sono state eliminate.

- (8) Le autorità del Bangladesh responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Air Bangladesh non hanno esercitato un adeguato controllo su uno specifico aeromobile utilizzato dalla citata compagnia aerea in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.

- (9) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che la compagnia Air Bangladesh deve essere soggetta a una drastica limitazione operativa e il suo nominativo deve essere incluso nell'allegato B.

**Air Koryo**

- (10) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Koryo. Tali carenze sono state individuate dalla Francia e dalla Germania nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

<sup>(2)</sup> Istituito dall'articolo 12 Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).

<sup>(3)</sup> LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

<sup>(4)</sup> DGAC/F 2000-210

Numero di riferimento dell'ispezione SAFA effettuata dalla Germania.

- (11) La persistente incapacità di Air Koryo di far fronte alle carenze precedentemente comunicate dalla Francia è stata comprovata nel corso di altre ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(5)</sup>.
- (12) Informazioni circostanziate relative ad un incidente grave comunicate dalla Francia indicano carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza da parte della compagnia Air Koryo.
- (13) Air Koryo ha dimostrato incapacità di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.
- (14) Air Koryo non ha risposto adeguatamente e tempestivamente ad una richiesta di informazioni da parte dell'autorità dell'aviazione civile della Francia concernenti l'aspetto della sicurezza della sua attività, dando prova di mancanza di trasparenza e di comunicazione non avendo risposto ad una richiesta fatta dal citato Stato membro.
- (15) Il piano d'azione correttivo presentato dalla compagnia Air Koryo in seguito a una richiesta della Francia era inadeguato e insufficiente a porre rimedio alle gravi carenze rilevate in materia di sicurezza.
- (16) Le autorità della Repubblica democratica popolare di Corea responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Air Koryo non hanno esercitato un adeguato controllo sulla stessa in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.
- (17) Sulla base dei criteri comuni è stato pertanto concluso che la compagnia Air Koryo non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

#### **Ariana Afghan Airlines**

- (18) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di taluni aeromobili utilizzati dalla compagnia Ariana Afghan Airlines. Tali carenze sono state individuate dalla Germania nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(6)</sup>.
- (19) Ariana Afghan Airlines ha dimostrato incapacità di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.
- (20) Ariana Afghan Airlines non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolte dall'autorità dell'aviazione civile della Germania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di comunicazione giacché non ha risposto adeguatamente alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.

<sup>(5)</sup> DGAC/F-2000-895

<sup>(6)</sup> LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597

- (21) Le autorità competenti dell'Afghanistan, paese in cui sono registrati gli aeromobili utilizzati dalla compagnia Ariana Afghan Airlines, non hanno esercitato un controllo pienamente adeguato sugli aeromobili utilizzati dal vettore aereo, in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.
- (22) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che la compagnia Ariana Afghan non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza in relazione a tutti gli aeromobili che utilizza, ad eccezione dell'aeromobile A310 registrato con il numero F-GYYY che è registrato in Francia e soggetto al controllo delle autorità francesi.

#### **BGB Air**

- (23) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia BGB Air. Tali carenze sono state individuate dall'Italia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(7)</sup>.
- (24) BGB Air ha fatto prova di mancanza di capacità o volontà di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, come dimostrato dalla presentazione di un'autovalutazione sulle norme ICAO sulla base di una Check List degli operatori esteri fornita dall'Italia, che è stata ritenuta non conforme ai risultati delle successive ispezioni effettuate nell'ambito del programma SAFA.
- (25) BGB Air non ha risposto adeguatamente a una richiesta di informazioni trasmessa dalle autorità dell'aviazione civile dell'Italia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione non rispondendo alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (26) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia BGB Air, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dall'Italia.
- (27) Le autorità del Kazakistan responsabili della supervisione regolamentare di BGB Air non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile italiana quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di BGB Air certificate in quello Stato, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (28) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che BGB Air non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

<sup>(7)</sup> ENAC-IT-2005-237

**Buraq Air**

- (29) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Buraq Air con riferimento alle operazioni di trasporto merci. Tali carenze sono state individuate dalla Svezia e dai Paesi Bassi nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(8)</sup>.
- (30) Buraq Air non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolte dall'autorità dell'aviazione civile della Germania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività di trasporto merci, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione come dimostrato dalla mancata risposta alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (31) Le autorità della Libia responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Buraq Air non hanno esercitato un adeguato controllo sulle operazioni di trasporto merci del vettore aereo in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.
- (32) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che la compagnia Buraq Air deve essere soggetta a una drastica limitazione operativa e il suo nominativo deve essere incluso nell'allegato B.

**Air Service Comores**

- (33) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Service Comores. Tali carenze sono state individuate da uno Stato membro, la Francia, nel corso di una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA <sup>(9)</sup>.
- (34) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia Air Service Comores, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dalla Francia.
- (35) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della compagnia Air Service Comores si sono dimostrate incapaci di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.
- (36) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare delle Comore non hanno cooperato tempestivamente con le autorità dell'aviazione civile della Francia quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di un vettore autorizzato o certificato in quello Stato.
- (37) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Air Service Comores non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**GST Aero Air Company**

- (38) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia GST Aero Air Company. Tali carenze sono state individuate dall'Italia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(10)</sup>.
- (39) GST Aero Air Company ha dimostrato mancanza di capacità o volontà di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.
- (40) GST Aero Air Company non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolte dall'autorità dell'aviazione civile dell'Italia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (41) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia GST Aero Air Company, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dall'Italia.
- (42) Le autorità del Kazakistan responsabili della supervisione regolamentare della compagnia GST Aero Air Company non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile dell'Italia quando sono state sollevate questioni relative alla sicurezza delle attività di un vettore autorizzato o certificato in quello Stato, come dimostrato dalla limitata risposta data alla corrispondenza indirizzata dall'Italia.
- (43) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia GST Aero Air Company non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Phoenix Aviation**

- (44) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare del Kirghizistan hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti nei confronti della compagnia Phoenix Aviation. Benché il certificato di operatore aereo della Phoenix Aviation sia stato rilasciato dal Kirghizistan, è stato dimostrato che la compagnia aerea ha la principale sede delle sue attività negli Emirati arabi uniti, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago. La relazione della National Transportation Safety Board degli Stati Uniti <sup>(11)</sup> relativa ad un incidente che ha coinvolto il volo 904 della Kam Air, aeromobile operato dalla Phoenix Aviation, dichiara che quest'ultima ha la propria sede societaria negli Emirati arabi uniti.

<sup>(8)</sup> LfV-S-2004-2004-52  
CAA-NL-2005-47  
<sup>(9)</sup> DGAC/F-2005-1222

<sup>(10)</sup> ENAC-IT-2005-170  
ENAC-IT-2005-370

<sup>(11)</sup> Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 marzo 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

(45) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Phoenix Aviation non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

#### **Phuket Airlines**

(46) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Phuket Airlines. Tali carenze sono state individuate da Stati membri, il Regno Unito e i Paesi Bassi, nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(12)</sup>.

(47) Phuket Airlines ha dimostrato incapacità di porre rimedio in modo tempestivo ed adeguato alle carenze in materia di sicurezza.

(48) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Thailandia non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile dei Paesi Bassi quando sono state sollevate questioni di sicurezza delle attività della compagnia Phuket Airlines certificate in detti Stati, come dimostrato dalla mancanza di risposte pertinenti alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.

(49) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Phuket Airlines non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

#### **Reem Air**

(50) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Reem Air. Tali carenze sono state inizialmente individuate dai Paesi Bassi nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(13)</sup>.

(51) La persistente incapacità della compagnia Reem Air di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza è stata confermata dai Paesi Bassi nel corso di successive ispezioni a terra su uno specifico aeromobile, effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(14)</sup>.

<sup>(12)</sup> CAA-UK-2005-40

CAA-UK-2005-41

CAA-UK-2005-42

CAA-UK-2005-46

CAA-UK-2005-47

CAA-UK-2005-48

CAA-NL-2005-49

CAA-NL-2005-51

CAA-NL-2005-54

CAA-NL-2005-55

CAA-NL-2005-56

<sup>(13)</sup> CAA-NL-2005-119

CAA-NL-2005-122

CAA-NL-2005-128

CAA-NL-2005-171

CAA-NL-2005-176

CAA-NL-2005-177

CAA-NL-2005-191

CAA-NL-2005-195

CAA-NL-2005-196

<sup>(14)</sup> CAA-NL-2005-230

CAA-NL-2005-234

CAA-NL-2005-235

(52) Reem Air ha dimostrato mancanza di capacità o volontà di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.

(53) Reem Air non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dalle autorità dell'aviazione civile dei Paesi Bassi concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.

(54) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia Reem Air, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dai Paesi Bassi.

(55) Le autorità del Kirghizistan responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Reem Air non hanno esercitato un adeguato controllo sulle operazioni del vettore aereo in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago, come dimostrano le persistenti gravi carenze in materia di sicurezza. Inoltre, le informazioni fornite alla Commissione da Reem Air nel corso dell'audizione concessale dimostrano che, benché il certificato di operatore aereo di cui la Reem Air è titolare sia stato rilasciato dal Kirghizistan, la compagnia aerea ha la principale sede delle sue attività negli Emirati arabi uniti, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.

(56) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Reem Air non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

#### **Silverback Cargo Freighters**

(57) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Silverback Cargo Freighters. Tali carenze sono state individuate dal Belgio nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(15)</sup>.

(58) La compagnia Silverback Cargo Freighters — che assicura anche la manutenzione (controlli A e B) dei suoi aeromobili — non ha risposto in modo adeguato ad una richiesta d'informazioni rivolta dalle autorità dell'aviazione civile del citato Stato membro concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione, come dimostrato non rispondendo in modo pertinente alle richieste rivolte dal citato Stato membro.

(59) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Silverback Cargo Freighters non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

<sup>(15)</sup> BCAA-2005-36

**Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo**

- (60) Malgrado i loro sforzi, le autorità dell'aviazione civile della Repubblica democratica del Congo (RDC) continuano a incontrare difficoltà nell'attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, come dimostrato dall'ICAO-USOAP — Relazione di sintesi dell'ispezione della Direzione dell'aviazione civile della Repubblica democratica del Congo (Kinshasa, 11-18 giugno 2001). In particolare, non è stato tuttora istituito il sistema di certificazione degli operatori aerei.
- (61) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della RDC hanno pertanto dimostrato di non essere in grado di effettuare un adeguato controllo di sicurezza.
- (62) Un divieto operativo è stato imposto alla compagnia Central Air Express a motivo di carenze comprovate in materia di norme internazionali di sicurezza e della mancata collaborazione con uno Stato membro.
- (63) Il Belgio<sup>(16)</sup> e la compagnia Hewa Bora Airways (HBA) hanno fornito informazioni comprovanti che, nel caso della HBA, le carenze riscontrate in passato dalle autorità belghe sono state in larga misura eliminate in relazione ad alcuni aeromobili. Il Belgio ha successivamente informato la Commissione che intende condurre sistematiche ispezioni a terra della HBA. In considerazione di ciò, si ritiene che il citato vettore aereo possa essere autorizzato a proseguire le sue attuali attività.
- (64) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo (RDC) debbano essere inclusi nell'allegato A, ad eccezione della compagnia Hewa Bora Airways (HBA) che deve essere inserita nell'allegato B.

**Vettori aerei della Guinea equatoriale**

- (65) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile del Regno Unito (UK) quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di vettori autorizzati o certificati in quello Stato. Il Regno Unito ha scritto al Direttore generale dell'Aviazione civile (DGCA) della Guinea equatoriale il 27 marzo 2002<sup>(17)</sup> chiedendo spiegazioni sui seguenti punti:

— un aumento significativo del numero di aeromobili registrati nella Guinea equatoriale e la possibilità che l'ufficio di registrazione degli aeromobili (*Aircraft Registration Bureau* — ARB) o organismo analogo stia manovrando le registrazioni.

— il fatto che diversi operatori in possesso di un certificato di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Guinea equatoriale non hanno la sede principale delle loro attività nella Guinea equatoriale.

Nella lettera le autorità del Regno Unito avvertivano altresì la DGCA che non sarebbero state in grado di autorizzare ulteriori operazioni commerciali nel loro territorio da parte di compagnie aeree della Guinea equatoriale fintanto che non fossero persuase che le stesse erano soggette a controlli soddisfacenti. Le autorità della Guinea equatoriale non hanno risposto alla lettera.

- (66) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti, in particolare come dimostrato dalle ispezioni e dai relativi piani d'azione correttivi stabiliti in conformità del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO. L'ispezione dell'USOAP nella Guinea equatoriale ha avuto luogo nel maggio 2001 e nella relativa relazione d'ispezione<sup>(18)</sup> si segnalava che l'autorità dell'aviazione civile non era in grado, all'epoca della relazione, di provvedere ad una adeguata supervisione sulle proprie avioilinee né di assicurare che le loro attività rispettassero le norme ICAO. I rilievi evidenziati nella relazione includevano:

— mancanza di un'organizzazione tale da permettere di intraprendere attività di sorveglianza in materia di sicurezza, in particolare la mancanza di personale specializzato nei settori della concessione di licenze, delle operazioni relative all'aeromobile e all'aeronavigabilità;

— impossibilità di individuare il numero di un aeromobile nel registro o il numero dei certificati validi di aeronavigabilità rilasciati;

— mancata istituzione di un sistema strutturato per la certificazione e supervisione degli operatori aerei;

— mancata adozione di norme applicabili alle attività aeronautiche;

— mancata sorveglianza sulle attività autorizzate;

— mancata attuazione di un sistema per l'esecuzione dei compiti basilari di un'agenzia ispettiva sull'aeronavigabilità.

<sup>(16)</sup> Ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA dalle autorità belghe l'11 marzo 2006 a Bruxelles.

<sup>(17)</sup> Corrispondenza intercorsa tra il Ministero dei trasporti del Regno Unito e la DGCA della Guinea equatoriale sugli «aeromobili registrati nella Guinea equatoriale» (27 marzo 2002).

<sup>(18)</sup> ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 maggio 2001).

Inoltre, la Direzione generale dell'aviazione civile della Guinea equatoriale non ha finora trasmesso all'ICAO un piano d'azione volto ad affrontare le carenze riscontrate durante le ispezioni <sup>(19)</sup> e pertanto non ha avuto luogo alcuna successiva missione di controllo.

(67) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago. Infatti, alcuni titolari di certificati di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Guinea equatoriale non hanno la sede principale della loro attività nella Guinea equatoriale, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago <sup>(20)</sup>.

(68) Le autorità della Guinea equatoriale responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aerees de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nella Guinea equatoriale devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

#### **Vettori aerei della Liberia**

(70) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia International Air Services certificata in Liberia. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(21)</sup>.

(71) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Liberia non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile (CAA) del Regno Unito quando sono state informate di gravi carenze in materia di sicurezza riscontrate su un aeromobile registrato in Liberia nel corso di un'ispezione a terra condotta dal Regno Unito il 5 marzo 1996 <sup>(22)</sup>. Preoccupazioni sulla sicurezza delle attività svolte dagli operatori aerei in pos-

sesto di certificato o licenza rilasciati in Liberia sono state immediatamente sollevate quando, il 12 marzo 1996, la DCA liberiana è stata avvertita dall'autorità dell'aviazione civile del Regno Unito che agli aeromobili registrati in Liberia sarebbero state negate tutte le domande di permesso ad operare servizi commerciali nel Regno Unito finché non fosse dimostrata l'esistenza di un effettivo sistema di regolamentazione capace di garantire l'aeronavigabilità degli aeromobili registrati in Liberia. Nessuna risposta è pervenuta dalle autorità liberiane. Inoltre le autorità liberiane non hanno cooperato pienamente nemmeno con le autorità dell'aviazione civile della Francia rifiutando di rispondere alle preoccupazioni espresse dallo Stato membro circa la sicurezza delle attività di un vettore aereo in possesso di certificato o licenza rilasciati in Liberia.

(72) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Liberia hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti. Lo stesso governo della Liberia ha ammesso nel 1996 <sup>(23)</sup> di non essere in grado di mantenere il controllo regolamentare sugli aeromobili registrati in Liberia a motivo della guerra civile. Benché sia stato firmato l'Accordo di pace generale nel 2003 e l'ONU e il governo nazionale di transizione della Liberia stiano lentamente instaurando le misure per aumentare la sicurezza, è improbabile che la capacità del governo di disciplinare i registri nazionali sia migliorata dal 1996. L'ICAO non ha ancora effettuato un'ispezione USOAP della Liberia a motivo della situazione relativa alla sicurezza.

(73) Le autorità della Liberia responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati in Liberia devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

#### **Vettori aerei della Sierra Leone**

(75) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Universal Ltd. Tali carenze sono state individuate dalla Svezia nel corso di una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA <sup>(24)</sup>.

<sup>(19)</sup> ICAO Council working paper C-WP/12471.

<sup>(20)</sup> Corrispondenza intercorsa tra il Ministero dei trasporti del Regno Unito e l'ECAC sulla «Questione della documentazione sugli aeromobili da parte di compagnie non autorizzate» (6 agosto 2003).

<sup>(21)</sup> DGAC/F-2004 n. 315, 316

<sup>(22)</sup> UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 marzo 1996 (Office code: 223)

<sup>(23)</sup> Corrispondenza intercorsa tra il Ministero dei trasporti della Liberia e la DGCA del Regno Unito sulla «incapacità, dovuta al conflitto civile liberiano, di mantenere il controllo regolamentare sugli aeromobili registrati in Liberia», 28 agosto 1996.

<sup>(24)</sup> LFV-S-04-0037

- (76) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile della Svezia quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di Air Universal Ltd certificata in quel paese, come dimostrato dalla mancata risposta alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (77) Il Regno Unito aveva già negato o revocato la licenza di esercizio o permesso tecnico di tutti i vettori aerei soggetti alla supervisione della Sierra Leone.
- (78) Benché il certificato di operatore aereo di cui è titolare la Air Universal Ltd sia stato rilasciato dalla Sierra Leone, è stato dimostrato che la compagnia aerea ha la sede principale delle sue attività in Giordania, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.
- (79) Le autorità della Sierra Leone responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Air Universal Ltd non hanno esercitato un adeguato controllo sulla stessa in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.
- (80) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Air Universal Ltd non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.
- (81) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico dei vettori aerei certificati in Sierra Leone. Tali carenze sono state individuate da tre Stati membri — il Regno Unito, Malta e la Svezia — nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(25)</sup>.
- (82) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile della Svezia e di Malta quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di Air Universal Ltd certificata in quel paese, come dimostrato dalla mancata risposta alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (83) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti in conformità degli obblighi assunti con la Convenzione di Chicago. La Sierra Leone non ha istituito un idoneo sistema di controllo degli operatori aerei o degli aeromobili e non dispone della capacità tecnica né delle risorse per svolgere tale compito. Alcuni titolari di certificato di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Sierra Leone non hanno la sede principale delle loro attività in Sierra Leone, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.
- (84) Il piano d'azione correttivo presentato dalla Sierra Leone è giudicato inadeguato (o insufficiente) a porre rimedio alle carenze gravi riscontrate in materia di sicurezza. L'autorità dell'aviazione civile della Sierra Leone ha stipulato un contratto con un'impresa privata, *International Aviation Surveyors* (IAS), affinché svolga le attività di supervisione aerea per proprio conto. Tuttavia, gli accordi convenuti tra le due parti in un Memorandum d'intesa <sup>(26)</sup> non forniscono un adeguato sistema di supervisione degli aeromobili registrati in Sierra Leone. In particolare:
- gli aeromobili/le avioilinee contemplate dal memorandum d'intesa non avevano sede in Sierra Leone e il personale IAS non era residente né in Sierra Leone né nel paese in cui aveva sede la compagnia aerea.
  - apparentemente, l'IAS non disponeva di poteri esecutivi;
  - l'IAS assumeva la responsabilità per le ispezioni di routine delle compagnie aeree, ma il livello dell'attività ispettiva non era specificato;
  - il memorandum d'intesa prevedeva che tra l'IAS e le compagnie aeree interessate si instaurassero relazioni contrattuali;
  - il memorandum d'intesa non sembrava affrontare adeguatamente la questione della supervisione delle operazioni di volo.

<sup>(25)</sup> CAA-UK-2003-103  
CAA-UK-2003-111  
CAA-UK-2003-136  
CAA-UK-2003-198  
CAA-MA-2003-4  
LFV-S-2004-37

<sup>(26)</sup> Memorandum d'intesa tra l'autorità dell'aviazione civile della Sierra Leone e FAST International Aviation Surveyors concernente le ispezioni, la sorveglianza e la prestazione di servizi regolamentari agli operatori aerei extra-regionali (IAS/SL DCA MOA 201101).

- (85) Le autorità della Sierra Leone responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.
- (86) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nella Sierra Leone devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

#### **Vettori aerei dello Swaziland**

- (87) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Jet Africa — un vettore aereo certificato nello Swaziland. Tali carenze sono state individuate dai Paesi Bassi nel corso di una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA <sup>(27)</sup>.
- (88) Jet Africa non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile dei Paesi Bassi concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di una mancanza di trasparenza e comunicazione, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzata dal citato Stato membro.
- (89) Non ci sono elementi che comprovano la presentazione di un piano d'azione correttivo da parte della compagnia Jet Africa volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dai Paesi Bassi.
- (90) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare dello Swaziland hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti, (in particolare come dimostrato da un'ispezione USOAP che si è svolta nel marzo 1999. La relazione d'ispezione <sup>(28)</sup> concludeva che a quel tempo lo Swaziland era incapace di svolgere in modo soddisfacente i compiti relativi ad una supervisione in materia di sicurezza nei confronti delle avioilinee o aeromobili iscritti nel suo registro nazionale. Osservava altresì che non era possibile determinare il numero effettivo di aeromobili iscritti nel registro nazionale a motivo di una carente manutenzione. Né era possibile per il gruppo di ispettori determinare il numero effettivo delle licenze per il personale rilasciate dallo Swaziland e ancora valide, giacché i registri non erano aggiornati. Non ha fatto seguito alcuna missione ispettiva USOAP di controllo poiché lo Swaziland non ha fornito all'ICAO le informazioni sullo stato di progresso dell'attuazione del piano d'azione inteso a porre rimedio alle carenze riscontrate.

- (91) Le autorità dello Swaziland responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.
- (92) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nello Swaziland devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

#### **Considerazioni generali sui vettori aerei inclusi nell'elenco**

- (93) Atteso che ciò non compromette la sicurezza, tutti i vettori aerei sopra menzionati possono essere autorizzati a esercitare diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.
- (94) L'elenco comunitario deve essere aggiornato periodicamente e non appena se ne ravvisi la necessità, affinché si possa tener conto dell'evoluzione della situazione in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei interessati e sulla base di ulteriori prove degli interventi correttivi intrapresi.

#### **Vettori aerei non inclusi nell'elenco**

- (95) Alla luce delle prove fornite dalla compagnia Tuninter e dalle autorità tunisine responsabili della supervisione regolamentare nonché di una successiva conferma dell'Italia, si ritiene che esistano prove accertate della correzione apportata dal citato vettore aereo alle carenze in materia di sicurezza che erano state riscontrate nel corso di due ispezioni in loco dalle autorità italiane.
- (96) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania, si ritiene che non sia più comprovata la mancanza di capacità o di volontà da parte delle autorità del Tagikistan responsabili della supervisione regolamentare dei vettori aerei certificati in quello Stato.
- (97) Sulla base delle informazioni fornite dal Belgio indicanti che le carenze che avevano giustificato il divieto operativo sul territorio nazionale delle compagnie I.C.T.T.P.W. e South Airlines sono state completamente eliminate, si ritiene che non esista alcuna prova di persistenti e gravi carenze in materia di sicurezza da parte dei citati vettori aerei.

<sup>(27)</sup> CAA/NL-2004-98

<sup>(28)</sup> ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 marzo 1999).

- (98) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania indicanti che lo specifico aeromobile che aveva giustificato l'imposizione di restrizioni operative sulla compagnia Atlant Soyuz non fa più parte della sua flotta, si ritiene che non esista alcuna prova di persistenti e gravi carenze in materia di sicurezza da parte del citato vettore aereo.
- (99) Sulla base delle informazioni disponibili a questo stadio, si ritiene che non esista alcuna prova di carenze gravi in materia di sicurezza che non siano state eliminate dalla compagnia Air Mauritanie. Ciononostante, la capacità delle autorità della Mauritania responsabili della supervisione regolamentare del citato vettore aereo deve essere sottoposta a ulteriori valutazioni. A tal fine, una valutazione delle autorità della Mauritania responsabili della supervisione regolamentare del citato vettore aereo e delle imprese che ricadono sotto la loro responsabilità sarà condotta entro 2 mesi dalla Commissione assistita dalle autorità degli Stati membri eventualmente interessati.
- (100) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

##### **Oggetto**

Il presente regolamento istituisce l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento di base.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

#### *Articolo 2*

##### **Divieti operativi**

1. I vettori aerei elencati nell'allegato A sono soggetti a un divieto operativo nel territorio della Comunità, applicabile a tutte le loro attività.

2. I vettori aerei elencati nell'allegato B sono soggetti a restrizioni operative nel territorio della Comunità. Le restrizioni operative consistono nel divieto di utilizzare gli specifici aeromobili o i tipi specifici di aeromobili riportati nell'allegato B.

#### *Articolo 3*

##### **Attuazione**

Gli Stati membri informano la Commissione di qualsiasi misura adottata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento di base per dare attuazione, nel territorio nazionale, ai divieti operativi contemplati nell'elenco comunitario nei confronti dei vettori aerei oggetto di tali divieti.

#### *Articolo 4*

##### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Per la Commissione*

Jacques BARROT

*Vicepresidente*

## ALLEGATO A

**ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE SUL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ<sup>(1)</sup>**

Nome dell'entità giuridica del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del Certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Air Koryo	Sconosciuto	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
Air Service Comores	Sconosciuto	Sconosciuto	Comore
Ariana Afghan Airlines <sup>(1)</sup>	009	AFG	Afghanistan
BGB Air	AK-0194-04	Sconosciuto	Kazakhstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kazakhstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kirghizistan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Thailandia
Reem Air	07	REK	Kirghizistan
Silverback Cargo Freighters	Sconosciuto	VRB	Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare della Repubblica democratica del Congo (RDC), compresi:	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ATO — Air Transport Office	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

<sup>(1)</sup> Atteso che ciò non compromette la sicurezza, tutti i vettori aerei sopra menzionati possono essere autorizzati a esercitare diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Nome dell'entità giuridica del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del Certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BUTEMBO AIRLINES	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELAVIA	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMAIR	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
C0-ZA AIRWAYS	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DAS AIRLINES	Sconosciuto	RKC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Nome dell'entità giuridica del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del Certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l.	Sconosciuto	KNS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIVU AIR	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Sconosciuto	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO MAT	Firma ministeriale	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
RWABIKA «BUSHI EXPRESS»	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Nome dell'entità giuridica del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del Certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale, compresi:	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Air Consul SA	Sconosciuto	RCS	Guinea equatoriale
Avirex Guinee Equatoriale	Sconosciuto	AXG	Guinea equatoriale
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	Sconosciuto	COG	Guinea equatoriale
Ecuato Guineana de Aviacion	Sconosciuto	ECV	Guinea equatoriale
Ecuatorial Cargo	Sconosciuto	EQC	Guinea equatoriale
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Sconosciuto	GEA	Guinea equatoriale
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Sconosciuto	GET	Guinea equatoriale
Jetline Inc.	Sconosciuto	JLE	Guinea equatoriale
KNG Transavia Cargo	Sconosciuto	VCG	Guinea equatoriale
Prompt Air GE SA	Sconosciuto	POM	Guinea equatoriale
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Sconosciuto	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare della Liberia, compresi:	Sconosciuto	Sconosciuto	Liberia
International Air Services	Sconosciuto	IAX	Liberia
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Sconosciuto	TGR	Liberia
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Sconosciuto	WTC	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone, compresi:	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	Sconosciuto	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	Sconosciuto	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	Sconosciuto	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	Sconosciuto	RNE	Sierra Leone

Nome dell'entità giuridica del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del Certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Sconosciuto	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	Sconosciuto	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Sconosciuto	WCA	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare dello Swaziland, compresi:	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Sconosciuto	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Jet Africa	Sconosciuto	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Sconosciuto	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland

(1) Il divieto operativo imposto alla compagnia Ariana Afghan Airlines si applica a tutti gli aeromobili utilizzati da questo vettore aereo, ad eccezione del seguente aeromobile: A310 numero di registrazione F-GYYY.

## ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ <sup>(1)</sup>

Nome dell'entità giuridica del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero di certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Numero di registrazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato in cui è registrato
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Buraq Air	002/01	BRQ	Libia	IL-76	— UN-76007 (costr. n. 0003426765) — 5 <sup>a</sup> -DNA (costr. n. 0023439140) — 5A-DMQ (costr. n. 73479392) — UN-76008 (costr. n. 0033448404)	Libia
Buraq Air	002/01	BRQ	Libia	Let L-410	5A-DMT (costr. n. 871928)	Libia
HBA <sup>(1)</sup>	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)	L'intera flotta, tranne: L-101	L'intera flotta, tranne: 9Q-CHC (costr. n. 193H-1206)	Repubblica democratica del Congo (RDC)

<sup>(1)</sup> Hewa Bora Airways è autorizzata ad utilizzare soltanto gli specifici aeromobili indicati per le sue attività correnti nel territorio della Comunità europea.

<sup>(1)</sup> I vettori aerei elencati nell'allegato B possono essere autorizzati a esercitare diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

**REGOLAMENTO (CE) N. 475/2006 DELLA COMMISSIONE****del 22 marzo 2006****per quanto riguarda il rilascio di titoli d'importazione per lo zucchero di canna nel quadro di alcuni contingenti tariffari e accordi preferenziali**

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>,

visto il regolamento (CE) n. 1095/96 del Consiglio, del 18 giugno 1996, relativo all'attuazione delle concessioni figuranti nel calendario CXL stabilito nel quadro della conclusione dei negoziati a norma dell'articolo XXIV, paragrafo 6, del GATT <sup>(2)</sup>,

visto il regolamento (CE) n. 1159/2003 della Commissione, del 30 giugno 2003, che stabilisce, per le campagne di commercializzazione 2003/2004, 2004/2005 e 2005/2006, le modalità di applicazione per l'importazione di zucchero di canna nell'ambito di taluni contingenti tariffari e accordi preferenziali, e che modifica i regolamenti (CE) n. 1464/95 e (CE) n. 779/96 <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 5, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1159/2003 prevede le modalità relative alla determinazione degli obblighi di consegna a dazio zero dei prodotti del codice NC 1701, espresso in equivalente di zucchero bianco, per le importazioni originarie dei paesi firmatari del protocollo ACP e dell'accordo India.
- (2) L'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1159/2003 prevede le modalità relative alla determinazione dei contingenti tariffari a dazio zero dei prodotti del codice NC 1701 11 10, espresso in equivalente di zucchero bianco,

per le importazioni originarie dei paesi firmatari del protocollo ACP e dell'accordo India.

- (3) L'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1159/2003 apre contingenti tariffari, a un dazio di 98 EUR per tonnellata, dei prodotti del codice NC 1701 11 10, per le importazioni originarie del Brasile, di Cuba e di altri paesi terzi.
- (4) Nella settimana dal 13 al 17 marzo 2006, sono state presentate alle autorità competenti ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1159/2003, domande di rilascio di titoli d'importazione per un quantitativo totale che supera il quantitativo dell'obbligo di consegna per un paese interessato, fissato ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1159/2003 per lo zucchero preferenziale ACP-India.
- (5) La Commissione deve pertanto fissare un coefficiente di riduzione che permetta il rilascio dei titoli proporzionalmente alla quantità disponibile e indicare che il limite in questione è stato raggiunto,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Le domande di titoli d'importazione presentate dal 13 al 17 marzo 2006, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1159/2003, sono soddisfatte nel limite dei quantitativi indicati nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 23 marzo 2006.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2006.

*Per la Commissione*

J. L. DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e  
dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 987/2005 della Commissione (GU L 167 del 29.6.2005, pag. 12).

<sup>(2)</sup> GU L 146 del 20.6.1996, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 162 dell'1.7.2003, pag. 25. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 568/2005 (GU L 97 del 15.4.2005, pag. 9).

## ALLEGATO

**Zucchero preferenziale ACP-INDIA**  
**Titolo II del regolamento (CE) n. 1159/2003**  
**Campagna 2005/2006**

Paesi	Percentuale dei quantitativi richiesti da consegnare per la settimana dal 13.3.2006-17.3.2006	Limite
Barbados	100	
Belize	100	
Congo	100	
Figi	100	
Guiana	100	
India	100	
Costa d'Avorio	100	
Giamaica	100	
Kenya	100	
Madagascar	100	
Malawi	59,6537	Raggiunto
Maurizio	100	
Mozambico	100	
S. Cristoforo e Nevis	100	
Swaziland	0	Raggiunto
Tanzania	100	
Trinidad e Tobago	100	
Zambia	100	
Zimbabwe	100	

**Zucchero preferenziale speciale**  
**Titolo III del regolamento (CE) n. 1159/2003**  
**Campagna 2005/2006**

Paesi	Percentuale dei quantitativi richiesti da consegnare per la settimana dal 13.3.2006-17.3.2006	Limite
India	0	Raggiunto
ACP	100	

**Zucchero concessioni CXL**  
**Titolo IV del regolamento (CE) n. 1159/2003**  
**Campagna 2005/2006**

Paesi	Percentuale dei quantitativi richiesti da consegnare per la settimana dal 13.3.2006-17.3.2006	Limite
Brasile	0	Raggiunto
Cuba	100	
Altri paesi terzi	0	Raggiunto

**REGOLAMENTO (CE) N. 476/2006 DELLA COMMISSIONE****del 21 marzo 2006****che fissa i valori unitari per la determinazione del valore in dogana di talune merci deperibili**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce il codice doganale comunitario <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione <sup>(2)</sup> che fissa alcune disposizioni di applicazione del Regolamento (CEE) n. 2913/92, ed in particolare l'articolo 173, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Gli articoli da 173 a 177 del regolamento (CEE) n. 2454/93 prevedono che la Commissione stabilisca dei valori unitari periodici per i prodotti designati secondo la classificazione di cui all'allegato n. 26 del presente regolamento.

- (2) L'applicazione delle regole e dei criteri fissati negli articoli sopracitati agli elementi che sono stati comunicati alla Commissione conformemente alle disposizioni dell'articolo 173, paragrafo 2, del regolamento precitato induce a stabilire per i prodotti considerati i valori unitari come indicato in allegato al presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I valori unitari di cui all'articolo 173, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2454/93 sono fissati conformemente alle disposizioni che figurano nella tabella allegata.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 24 marzo 2006.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 marzo 2006.

*Per la Commissione*  
Günter VERHEUGEN  
*Vicepresidente*

<sup>(1)</sup> GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 648/2005 (GU L 117 del 4.5.2005, pag. 13).

<sup>(2)</sup> GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 883/2005 (GU L 148 dell'11.6.2005, pag. 5).

## ALLEGATO

Rubrica	Designazione delle merci	Livello dei valori unitari/100 kg netto					
	Merci, varietà, codici NC	EUR LTL SEK	CYP LVL GBP	CZK MTL	DKK PLN	EEK SIT	HUF SKK
1.10	Patate di primizia 0701 90 50	40,08	23,06	1 144,09	299,08	627,17	10 387,56
		138,40	27,90	17,21	153,79	9 601,13	1 496,31
		374,36	27,84				
1.30	Cipolle, diverse dalle cipolle da semina 0703 10 19	45,11	25,95	1 287,57	336,59	705,82	11 690,26
		155,76	31,40	19,37	173,07	10 805,20	1 683,96
		421,31	31,33				
1.40	Agli 0703 20 00	176,06	101,29	5 025,18	1 313,66	2 754,69	45 625,04
		607,89	122,55	75,58	675,48	42 170,81	6 572,19
		1 644,30	122,27				
1.50	Porri ex 0703 90 00	75,26	43,30	2 148,16	561,56	1 177,57	19 503,76
		259,86	52,39	32,31	288,75	18 027,15	2 809,47
		702,90	52,27				
1.60	Cavolfiori 0704 10 00	—	—	—	—	—	—
1.80	Cavoli bianchi e cavoli rossi 0704 90 10	46,72	26,88	1 333,53	348,61	731,01	12 107,49
		161,31	32,52	20,06	179,25	11 190,84	1 744,06
		436,35	32,45				
1.90	Broccoli asparagi o a getto [ <i>Brassica oleracea</i> L. convar. <i>botrytis</i> (L.) Alef var. <i>italica</i> Plenck] ex 0704 90 90	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
		—	—				
1.100	Cavoli cinesi ex 0704 90 90	97,14	55,88	2 772,67	724,82	1 519,91	25 173,83
		335,40	67,62	41,70	372,70	23 267,94	3 626,24
		907,25	67,46				
1.110	Lattughe a cappuccio 0705 11 00	—	—	—	—	—	—
1.130	Carote ex 0706 10 00	40,79	23,47	1 164,27	304,36	638,22	10 570,73
		140,84	28,39	17,51	156,50	9 770,43	1 522,69
		380,96	28,33				
1.140	Ravanelli ex 0706 90 90	75,69	43,54	2 160,42	564,77	1 184,29	19 615,06
		261,34	52,69	32,49	290,40	18 130,03	2 825,51
		706,91	52,57				
1.160	Piselli ( <i>Pisum sativum</i> ) 0708 10 00	335,80	193,19	9 584,86	2 505,64	5 254,20	87 023,68
		1 159,47	233,75	144,16	1 288,38	80 435,20	12 535,57
		3 136,28	233,22				

Rubrica	Designazione delle merci	Livello dei valori unitari/100 kg netto					
	Merci, varietà, codici NC	EUR LTL SEK	CYP LVL GBP	CZK MTL	DKK PLN	EK SIT	HUF SKK
1.170	Fagioli:						
1.170.1	— Fagioli ( <i>Vigna</i> spp., <i>Phaseolus</i> spp.) ex 0708 20 00	183,01 631,91 1 709,29	105,29 127,40 127,10	5 223,79 78,57	1 365,58 702,17	2 863,56 43 837,56	47 428,31 6 831,95
1.170.2	— Fagioli ( <i>Phaseolus</i> ssp. <i>vulgaris</i> var. <i>compressus</i> Savi) ex 0708 20 00	202,00 697,47 1 886,60	116,21 140,61 140,29	5 765,69 86,72	1 507,24 775,01	3 160,61 48 385,06	52 348,30 7 540,66
1.180	Fave ex 0708 90 00	—	—	—	—	—	—
1.190	Carciofi 0709 10 00	—	—	—	—	—	—
1.200	Asparagi:						
1.200.1	— verdi ex 0709 20 00	283,28 978,10 2 645,69	162,97 197,19 196,74	8 085,57 121,61	2 113,70 1 086,85	4 432,32 67 853,29	73 411,18 10 574,72
1.200.2	— altri ex 0709 20 00	498,42 1 720,95 4 655,06	286,74 346,95 346,15	14 226,44 213,97	3 719,02 1 912,29	7 798,60 119 386,85	129 165,88 18 606,07
1.210	Melanzane 0709 30 00	149,51 516,22 1 396,34	86,01 104,07 103,83	4 267,38 64,18	1 115,56 573,61	2 339,28 35 811,46	38 744,79 5 581,10
1.220	Sedani da coste [ <i>Apium graveolens</i> L., var. <i>dulce</i> (Mill.) Pers.] ex 0709 40 00	64,31 222,05 600,63	37,00 44,77 44,66	1 835,59 27,61	479,85 246,74	1 006,23 15 404,08	16 665,83 2 400,68
1.230	Funghi galletti o gallinacci 0709 59 10	334,34 1 154,41 3 122,60	192,35 232,73 232,20	9 543,07 143,53	2 494,71 1 282,76	5 231,28 80 084,46	86 644,21 12 480,91
1.240	Peperoni 0709 60 10	177,10 611,48 1 654,01	101,88 123,28 122,99	5 054,87 76,03	1 321,43 679,47	2 770,96 42 420,00	45 894,64 6 611,02
1.250	Finocchi 0709 90 50	—	—	—	—	—	—
1.270	Patate dolci, intere, fresche (destinate al consumo umano) 0714 20 10	117,16 404,53 1 094,22	67,40 81,55 81,37	3 344,09 50,30	874,20 449,51	1 833,15 28 063,24	30 361,91 4 373,57
2.10	Castagne e marroni ( <i>Castanea</i> spp.), freschi ex 0802 40 00	—	—	—	—	—	—
2.30	Ananas, freschi ex 0804 30 00	61,76 213,26 576,85	35,53 42,99 42,90	1 762,93 26,52	460,86 236,97	966,40 14 794,31	16 006,11 2 305,65

Rubrica	Designazione delle merci	Livello dei valori unitari/100 kg netto					
	Merci, varietà, codici NC	EUR LTL SEK	CYP LVL GBP	CZK MTL	DKK PLN	EEK SIT	HUF SKK
2.40	Avocadi, freschi ex 0804 40 00	165,20	95,04	4 715,40	1 232,68	2 584,87	42 812,49
		570,41	115,00	70,92	633,84	39 571,19	6 167,05
		1 542,93	114,73				
2.50	Guaiave e manghi, freschi ex 0804 50	—	—	—	—	—	—
2.60	Arance dolci, fresche:						
2.60.1	— Sanguigne e semisanguigne ex 0805 10 20	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
2.60.2	— Navel, Naveline, Navelate, Salustiana, Vernas, Valencia Late, Maltese, Shamouti, Ovali, Trovita, Hamlin ex 0805 10 20	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
2.60.3	— altre ex 0805 10 20	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
2.70	Mandarini (compresi i tangerini e i satsuma), freschi; clementine, wilking e ibridi di agrumi, freschi:						
2.70.1	— Clementine ex 0805 20 10	141,64	81,49	4 042,87	1 056,87	2 216,21	36 706,39
		489,06	98,60	60,81	543,44	33 927,39	5 287,48
		1 322,87	98,37				
2.70.2	— <i>Monreal</i> e <i>satsuma</i> ex 0805 20 30	130,26	74,94	3 718,01	971,95	2 038,13	33 756,88
		449,76	90,67	55,92	499,77	31 201,18	4 862,61
		1 216,58	90,47				
2.70.3	— Mandarini e wilking ex 0805 20 50	75,41	43,38	2 152,34	562,66	1 179,86	19 541,67
		260,36	52,49	32,37	289,31	18 062,19	2 814,94
		704,27	52,37				
2.70.4	— Tangerini e altri ex 0805 20 70 ex 0805 20 90	54,22	31,19	1 547,46	404,53	848,28	14 049,87
		187,19	37,74	23,27	208,01	12 986,17	2 023,85
		506,35	37,65				
2.85	Limette ( <i>Citrus aurantifolia</i> , <i>Citrus latifolia</i> ), fresche 0805 50 90	79,86	45,95	2 279,56	595,91	1 249,60	20 696,78
		275,75	55,59	34,29	306,41	19 129,85	2 981,33
		745,90	55,47				
2.90	Pompelmi e pomeli, freschi:						
2.90.1	— bianchi ex 0805 40 00	78,85	45,36	2 250,65	588,36	1 233,75	20 434,26
		272,26	54,89	33,85	302,53	18 887,20	2 943,51
		736,44	54,76				
2.90.2	— rosei ex 0805 40 00	80,62	46,38	2 301,26	601,59	1 261,49	20 893,76
		278,38	56,12	34,61	309,33	19 311,91	3 009,70
		753,00	55,99				

Rubrica	Designazione delle merci	Livello dei valori unitari/100 kg netto					
	Merci, varietà, codici NC	EUR LTL SEK	CYP LVL GBP	CZK MTL	DKK PLN	EEK SIT	HUF SKK
2.100	Uva da tavola 0806 10 10	154,83	89,07	4 419,35	1 155,29	2 422,58	40 124,56
		534,60	107,78	66,47	594,04	37 086,77	5 779,86
		1 446,06	107,53				
2.110	Cocomeri 0807 11 00	51,85	29,83	1 479,95	386,88	811,28	13 436,93
		179,03	36,09	22,26	198,93	12 419,63	1 935,56
		484,26	36,01				
2.120	Meloni:						
2.120.1	— Amarillo, Cuper, Honey Dew (compresi Cantalene), Onte- niente, Piel de Sapo (compresi Verde Liso), Rochet, Tendral, Futuro ex 0807 19 00	59,86	34,44	1 708,72	446,69	936,68	15 513,91
		206,70	41,67	25,70	229,68	14 339,37	2 234,75
		559,11	41,58				
2.120.2	— altri ex 0807 19 00	60,83	35,00	1 736,32	453,90	951,81	15 764,51
		210,04	42,34	26,12	233,39	14 570,99	2 270,84
		568,14	42,25				
2.140	Pere:						
2.140.1	— Pere — Nashi ( <i>Pyrus pyrifolia</i> ), Pere — Ya ( <i>Pyrus bretschneideri</i> ) ex 0808 20 50	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
2.140.2	— altre ex 0808 20 50	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
2.150	Albicocche 0809 10 00	149,08	85,77	4 255,19	1 112,38	2 332,60	38 634,08
		514,74	103,77	64,00	571,98	35 709,13	5 565,16
		1 392,35	103,54				
2.160	Ciliege 0809 20 05 0809 20 95	137,39	79,04	3 921,52	1 025,15	2 149,69	35 604,62
		474,38	95,64	58,98	527,12	32 909,03	5 128,77
		1 283,17	95,42				
2.170	Pesche 0809 30 90	128,47	73,91	3 666,92	958,59	2 010,12	33 293,00
		443,58	89,43	55,15	492,90	30 772,42	4 795,79
		1 199,86	89,22				
2.180	Pesche noci ex 0809 30 10	153,26	88,17	4 374,41	1 143,54	2 397,95	39 716,47
		529,16	106,68	65,79	588,00	36 709,58	5 721,07
		1 431,36	106,44				
2.190	Prugne 0809 40 05	223,25	128,43	6 372,08	1 665,76	3 493,03	57 853,94
		770,82	155,40	95,84	856,52	53 473,87	8 333,74
		2 085,02	155,04				
2.200	Fragole 0810 10 00	179,40	103,21	5 120,51	1 338,58	2 806,94	46 490,53
		619,42	124,88	77,01	688,29	42 970,77	6 696,86
		1 675,49	124,59				

Rubrica	Designazione delle merci	Livello dei valori unitari/100 kg netto					
	Merci, varietà, codici NC	EUR LTL SEK	CYP LVL GBP	CZK MTL	DKK PLN	EEK SIT	HUF SKK
2.205	Lamponi 0810 20 10	828,71	476,76	23 653,91	6 183,51	12 966,51	214 760,53
		2 861,37	576,87	355,77	3 179,52	198 501,22	30 935,79
		7 739,83	575,54				
2.210	Mirtilli neri (frutti del <i>Vaccinium myrtillus</i> ) 0810 40 30	1 053,49	606,07	30 069,64	7 860,69	16 483,47	273 010,82
		3 637,48	733,33	452,26	4 041,91	252 341,43	39 326,62
		9 839,14	731,65				
2.220	Kiwis ( <i>Actinidia chinensis</i> Planch.) 0810 50 00	178,63	102,77	5 098,64	1 332,87	2 794,95	46 291,96
		616,77	124,34	76,69	685,35	42 787,24	6 668,26
		1 668,33	124,06				
2.230	Melagrane ex 0810 90 95	384,47	221,19	10 973,93	2 868,76	6 015,65	99 635,40
		1 327,50	267,63	165,05	1 475,10	92 092,10	14 352,27
		3 590,80	267,01				
2.240	Kaki (compresi Sharon) ex 0810 90 95	181,58	104,46	5 182,86	1 354,88	2 841,12	47 056,69
		626,96	126,40	77,95	696,67	43 494,07	6 778,41
		1 695,89	126,11				
2.250	Litchi ex 0810 90	—	—	—	—	—	—

## II

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

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 giugno 2005

relativa agli aiuti ai quali i Paesi Bassi hanno dato esecuzione a favore di AVR per il trattamento di rifiuti pericolosi

[notificata con il numero C(2005) 1789]

(Il testo in lingua neerlandese è l'unico facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/237/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli <sup>(1)</sup>, e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

#### 1 PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 7 gennaio 2003 (protocollata il 10 gennaio 2003 con il n. A/30189) i Paesi Bassi hanno notificato aiuti al funzionamento a favore dell'AVR Nutsbedrijf Gevaarlijk Afval BV (in appresso denominata «AVR Nuts») per il trattamento nei Paesi Bassi di rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento. La maggior parte degli aiuti riguardava l'incenerimento di questo tipo di rifiuti in due forni a tamburo rotante (in appresso «FTR»). I Paesi Bassi hanno invocato l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato e hanno chiesto alla Commissione di decidere che la misura non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, poiché si tratta di un'adeguata compensazione per l'ob-

bligo di fornire un servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. Il caso è stato protocollato come aiuto di Stato n. N 43/2003.

(2) Con lettere del 7 febbraio (rif. D/50847) e del 22 aprile 2003 (rif. D/52566), la Commissione ha chiesto informazioni complementari. I Paesi Bassi hanno inviato tali informazioni con lettere del 24 marzo 2003 (protocollata il 28 marzo 2003 con il n. A/32279) e del 19 giugno 2003 (protocollata il 25 giugno con il n. A/34394). I rappresentanti dei Paesi Bassi e i servizi della Commissione si sono riuniti il 21 maggio 2003. Con lettera del 2 maggio 2003 (protocollata il 5 maggio 2003 con il n. A/33155), due concorrenti hanno presentato una denuncia congiunta contro gli aiuti. Con lettera del 20 maggio 2003 (protocollata lo stesso giorno con il n. A/33548) essi hanno comunicato alla Commissione che una loro filiale si era associata alla denuncia.

(3) Con decisione C(2003) 1763 del 24 giugno 2003, la Commissione ha avviato la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato relativa agli aiuti di Stato notificati. Il caso è stato protocollato come aiuto di Stato n. C 43/2003. La decisione è stata notificata ai Paesi Bassi con lettera del 26 giugno 2003 (rif. D/230250) ed è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 20 agosto 2003 <sup>(2)</sup>. La Commissione ha ricevuto osservazioni da quattro parti interessate (protocollate con i nn. A/36309, A/36463, A/36645, A/36679,

<sup>(1)</sup> GU C 196 del 20.8.2003, pag. 5 e GU C 250 del 9.10.2004, pag. 6.

<sup>(2)</sup> Cfr. nota 1.

A/36870, A/37077, A/37480 e A/37569), tra le quali vi era anche uno dei due concorrenti che avevano presentato denuncia in maggio. La denuncia era presentata anche a nome di un'altra impresa facente parte del gruppo al quale apparteneva uno dei due concorrenti ricorrenti originari (le quattro entità sono denominate in appresso «i due ricorrenti»). La Commissione ha trasmesso queste osservazioni ai Paesi Bassi con lettere del 1° ottobre (rif. D/56129), del 29 ottobre (rif. D/56898), del 7 novembre (rif. D/57120) e del 12 novembre 2003 (rif. D/57185). Queste lettere riguardano anche una serie di altre domande da parte della Commissione.

- (4) Con lettera del 13 agosto 2003 (protocollata il 14 agosto 2003 con il n. A/35706) i due ricorrenti hanno comunicato alla Commissione che una parte degli aiuti erano stati già erogati all'AVR Nuts e hanno chiesto alla Commissione di adottare una decisione sulla base dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE<sup>(3)</sup> per ordinare ai Paesi Bassi di sospendere ulteriori erogazioni e di recuperare a titolo provvisorio gli aiuti già erogati. Su richiesta della Commissione del 20 agosto 2003 (lettera con rif. D/55321), i Paesi Bassi hanno confermato, con lettera del 25 settembre 2003 (protocollata il 30 settembre 2003 con il n. A/36690), che per quanto riguarda il 2002 e il primo trimestre del 2003 gli aiuti notificati erano stati erogati all'AVR Nuts. Con lettera del 20 ottobre 2003 (rif. D/56735) la Commissione ha comunicato ai due ricorrenti che non aveva intenzione di adottare, come da loro richiesto, la decisione. I due ricorrenti hanno ribadito con insistenza la loro richiesta con lettere del 14 novembre 2003 (protocollata il 17 novembre 2003 con il n. A/37909) e del 1° dicembre 2003 (protocollata il 2 dicembre 2003 con il n. A/38325). Quest'ultima lettera ha in effetti incrociato la risposta della Commissione del 24 novembre 2003 (rif. D/57541), nella quale quest'ultima ribadiva la sua posizione.
- (5) Dopo una richiesta di proroga (lettera del 14 luglio 2003, protocollata il 18 luglio 2003 con il n. A/35109 e lettera del 29 ottobre 2003 protocollata il 5 novembre 2003 con il n. A/37568), che è stata accettata con lettera del 23 luglio 2003 (rif. D/54737), i Paesi Bassi hanno presentato, con lettera del 18 dicembre 2003 (protocollata l'8 gennaio 2004 con il n. A/30088), osservazioni riguardo alla decisione della Commissione. Essi si sono espressi circa le osservazioni ricevute dalle parti interessate con lettere del 23 dicembre 2003 (protocollata l'8 gennaio 2004 con il n. A/30090), del 23 gennaio 2004 (protocollata il 29 gennaio 2004 con il n. A/30621), del 25 febbraio 2004 (protocollata il 27 febbraio 2004 con il n. A/31451) e del 23 aprile 2004 (protocollata il 30 aprile 2004 con il n. A/33118). Con queste ultime due lettere i Paesi Bassi hanno anche informato la Commissione sugli sviluppi in corso presso l'AVR Nuts. Poiché l'aumento delle per-

dite renderebbe necessari aiuti sempre più consistenti, è stato deciso di chiudere uno dei due FTR a decorrere dal 1° luglio 2004. Un'eventuale chiusura del secondo FTR è ancora all'esame. È emerso che l'accordo di sovvenzione originario conteneva disposizioni in base alle quali i Paesi Bassi avrebbero concesso una determinata compensazione per i costi di chiusura.

- (6) Alla luce delle nuove informazioni, la Commissione ha adottato la decisione C(2004) 2640 def., del 14 luglio 2004, per estendere la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato alla compensazione per i costi di un'eventuale chiusura degli FTR. Questa decisione è stata inviata il 16 luglio 2004 ai Paesi Bassi, i quali hanno chiesto una proroga del termine per presentare osservazioni in merito a questa decisione e una riunione per discutere degli sviluppi (con lettera del 30 luglio 2003, protocollata il 4 agosto 2004 con il n. A/35996). Il 23 agosto 2004 si è tenuta una riunione tra i rappresentanti dei Paesi Bassi e della Commissione. Il 26 agosto 2004 si è tenuta un'ulteriore riunione tra i servizi della Commissione e i due ricorrenti. Tra l'altro, lo studio di avvocati di questi ultimi rappresentava anche un altro concorrente. I Paesi Bassi hanno presentato osservazioni riguardo alla decisione della Commissione con lettera del 10 settembre 2004 (protocollata il 17 settembre 2004 con il n. A/36999). La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni con lettera del 30 settembre 2004 (rif. D/56902), che i Paesi Bassi hanno inviato con lettera del 22 ottobre 2004 (protocollata il 27 ottobre 2004 con il n. A/38271). In questa lettera i Paesi Bassi confermavano di aver già erogato al beneficiario ulteriori aiuti per la restante parte del 2003, i tre primi trimestri del 2004 e per la chiusura di uno degli impianti.
- (7) La decisione di estendere la procedura è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 9 ottobre 2004<sup>(4)</sup>. La Commissione ha ricevuto osservazioni dai due ricorrenti (lettere del 16 e 19 novembre 2004, protocollate con i nn. A/38860 e A/38978). La Commissione ha trasmesso queste osservazioni ai Paesi Bassi con lettera del 22 novembre 2004 (rif. D/58307). I Paesi Bassi hanno presentato osservazioni al riguardo e hanno risposto alle domande della Commissione con lettere del 22 dicembre 2004 (protocollata il 5 gennaio 2005 con il n. A/30171) e del 12 gennaio 2005 (protocollata il 17 gennaio 2005 con il n. A/30525). In queste lettere, i Paesi Bassi hanno informato la Commissione non solo della decisione di chiudere il restante forno ma anche di erogare la relativa compensazione per i costi di chiusura.
- (8) Infine, i due ricorrenti hanno confermato la loro opposizione a questi aiuti con lettere del 25 aprile 2005 (protocollata lo stesso giorno con il n. A/33476) e del 2 maggio 2005 (protocollata il 12 maggio 2005 con il n. A/33884). A seguito di questa corrispondenza, il

<sup>(3)</sup> GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1. Regolamento modificato dall'atto di adesione del 2003.

<sup>(4)</sup> Cfr. nota 1.

26 maggio 2005 si è tenuta un'ulteriore riunione tra i servizi della Commissione e i due ricorrenti. Ancora una volta, lo studio di avvocati di cui sopra rappresentava il terzo concorrente (i tre concorrenti sono in appresso denominati «i tre ricorrenti»). In questa riunione, è stato sottoposto un documento secondo il quale per il 2004 erano stati erogati anche ulteriori aiuti all'AVR Nuts.

## 2 DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEGLI AIUTI IN QUESTIONE

### 2.1 Contesto e finalità

- (9) All'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 75/442/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1975, relativa ai rifiuti<sup>(5)</sup> è stabilito che «gli Stati membri, di concerto con altri Stati membri qualora ciò risulti necessario od opportuno, adottano le misure appropriate per la creazione di una rete integrata e adeguata di impianti di smaltimento, che tenga conto delle tecnologie più perfezionate a disposizione che non comportino costi eccessivi. Questa rete deve consentire alla Comunità nel suo insieme di raggiungere l'autosufficienza in materia di smaltimento dei rifiuti e ai singoli Stati membri di mirare al conseguimento di tale obiettivo, tenendo conto del contesto geografico o della necessità di impianti specializzati per determinati tipi di rifiuti». L'articolo 5, paragrafo 2, della stessa direttiva stabilisce che «tale rete deve inoltre permettere lo smaltimento dei rifiuti in uno degli impianti appropriati più vicini, grazie all'utilizzazione dei metodi e delle tecnologie più idonei a garantire un alto grado di protezione dell'ambiente e della salute pubblica».
- (10) All'inizio degli anni '90, tenuto conto di queste finalità, nei Paesi Bassi sono entrati in funzione una discarica speciale (in appresso «discarica C2») e gli FTR. La discarica C2 è utilizzata per lo smaltimento appropriato di rifiuti pericolosi che non possono essere inceneriti (in appresso «rifiuti C2»). Gli FTR sono utilizzati per lo smaltimento appropriato di rifiuti pericolosi che, nonostante il loro basso potere calorifico, possono comunque essere trattati con l'incenerimento (in appresso «rifiuti FTR»)<sup>(6)</sup>. Per l'incenerimento di questi rifiuti è necessario combustibile di supporto e, in pratica, il combustibile più a buon mercato è costituito da rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico.
- (11) Gli Stati membri possono vietare, a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 75/442/CEE e dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio, del 1° febbraio 1993, relativo alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della Co-

munità europea, nonché in entrata e in uscita dal suo territorio<sup>(7)</sup>, l'esportazione di «rifiuti destinati allo smaltimento». Questi rifiuti possono essere commercializzati solo dopo l'esecuzione di diversi controlli. Ciò nonostante, gli Stati membri non possono imporre un divieto generale di esportazione verso altri Stati membri dei «rifiuti destinati al recupero»<sup>(8)</sup>. Le nozioni di «rifiuti destinati allo smaltimento» e di «rifiuti destinati al recupero» sono state precisate in diverse sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee<sup>(9)</sup>. Di conseguenza, rispetto all'interpretazione data finora dai Paesi Bassi, bisogna considerare un volume inferiore di rifiuti pericolosi come «rifiuti destinati allo smaltimento» e un volume maggiore come «rifiuti destinati al recupero». Questa differenza non dipende dal potere calorifico dei rifiuti ma piuttosto dall'obiettivo primario dell'impianto nel quale essi sono trattati e anche dalla loro natura.

- (12) I rifiuti C2 e FTR sono prodotti da imprese di tutti i settori economici. Tra i più importanti vi sono il settore metallurgico, le imprese e gli enti pubblici, l'industria (petrol)chimica, i trasporti e il settore minerario. La maggior parte dei rifiuti sono raccolti da intermediari specializzati i quali offrono generalmente servizi per i vari tipi di rifiuti prodotti da un'impresa: rifiuti C2 e FTR, altri rifiuti pericolosi e rifiuti non pericolosi. Questi servizi sono naturalmente in gran parte legati al luogo in cui i rifiuti sono prodotti, ma i rifiuti più specifici vengono trasportati anche per distanze più lunghe. Diverse grandi imprese di rifiuti sono attive a livello internazionale, con sedi in diversi paesi.
- (13) Negli ultimi anni, le possibilità di recupero dei rifiuti pericolosi sono state ulteriormente ampliate. Volumi sempre più consistenti sono utilizzati nell'industria del cemento (ad esempio in Belgio) o anche per il riempimento delle miniere chiuse (ad esempio in Germania). L'interpretazione restrittiva data dalla Corte di Giustizia alla nozione di «rifiuti destinati allo smaltimento» ha promosso questi sviluppi. Allo stesso tempo, i produttori hanno ulteriormente limitato la loro produzione di rifiuti. Entro i limiti legalmente consentiti, essi possono, in una certa misura, mescolare una parte dei rifiuti con rifiuti meno pericolosi, riducendo così i costi dello smaltimento e del recupero. Di conseguenza, l'offerta di rifiuti FTR è diminuita da circa 80 000/100 000 tonnellate nel 1995 a circa 34 000 tonnellate nel 2002, rispetto ad una cifra

<sup>(5)</sup> GU L 194 del 25.7.1975, pag. 39. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

<sup>(6)</sup> L'accordo di concessione definisce i rifiuti FTR come quella parte dei flussi di rifiuti il cui incenerimento è considerato come smaltimento, ossia rifiuti pericolosi con un potere calorifico inferiore a 11,5 MJ/kg (= 1 % cloro) o 15 MJ/kg (> 1 % cloro), rifiuti pericolosi imballati, rifiuti specifici di ospedale e rifiuti contenenti PCB.

<sup>(7)</sup> GU L 30 del 6.2.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 557/2001 della Commissione (GU L 349 del 31.12.2001, pag. 1).

<sup>(8)</sup> Cfr. in particolare la sentenza del 25 giugno 1998 nella causa C-203/96, *Chemische Afvalstoffen Dusseldorp BV e.a./Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer*, Raccolta 1998, pag. I-4075.

<sup>(9)</sup> Cfr. in particolare la sentenza del 13 febbraio 2003 nella causa C-228/00, *Commissione/Germania*, Raccolta 2003, pag. I-1439.

stimata di circa 38 500 tonnellate all'anno. Alla metà del 2004 l'AVR Nuts ha stimato che avrebbe ricevuto solo 16 000 tonnellate di rifiuti FTR all'anno<sup>(10)</sup>. L'offerta di rifiuti C2 è diminuita da 6 000 tonnellate nel 2000 a circa 4 000 tonnellate nel 2002. L'esportazione dei rifiuti pericolosi prodotti nei Paesi Bassi è aumentata fino a 36 000 tonnellate, di cui circa 4 000 tonnellate di rifiuti FTR, il che ha creato negli impianti di smaltimento un eccesso di capacità. Ciò rientra in un fenomeno più ampio che riguarda anche il Regno Unito, la Germania e il Belgio.

## 2.2 Beneficiario

- (14) La discarica C2 e i diversi FTR sono stati inizialmente creati dall'AVR Chemie CV (in appresso «AVR Chemie»), controllata per il 30 % dallo Stato e per il 70 % dalla holding AVR Bedrijven NV (in appresso «AVR Holding» o «AVR»). L'AVR è una ditta importante sul mercato dei rifiuti dei Paesi Bassi. Attualmente, il comune di Rotterdam detiene in questa società una partecipazione del 100 %, ma ha recentemente comunicato la propria intenzione di vendere le sue azioni. Dalla metà degli anni '90 l'AVR Chemie ha registrato perdite (10,9 mio EUR nel 2000 e 7,2 mio EUR nel 2001). Per questo motivo, l'AVR aveva deciso di chiudere i tre FTR di cui era in possesso in quel momento. Ciò nonostante, i Paesi Bassi hanno raggiunto un accordo relativo ad una ristrutturazione, il quale ha portato alla scissione di AVR Chemie e alla costituzione dell'AVR Nuts con l'incarico di portare avanti il trattamento di rifiuti C2 e FTR dopo la chiusura di uno dei tre FTR. Per la gestione delle restanti attività sul mercato dei rifiuti (pericolosi), nel quale l'AVR intendeva restare attiva per propri motivi commerciali, è stata così costituita l'AVR-Industrial Waste Services Rotterdam BV (in appresso «AVR IW»). Entrambe le società sono completamente controllate dall'AVR. L'unica attività ancora controllata dall'AVR Chemie riguarda l'affitto di impianti all'AVR Nuts. Quest'ultima e l'AVR IW collaborano strettamente. Un contratto di servizi stabilisce che la maggior parte dei compiti direzionali e commerciali dell'AVR Nuts vengono eseguiti dall'AVR IW.
- (15) La capacità dei due FTR per i quali l'AVR è autorizzata ammonta a 100 000 tonnellate di rifiuti pericolosi all'anno. La capacità disponibile teorica è pari all'80-85 % della capacità autorizzata. L'AVR ha trattato 84 880 tonnellate di rifiuti pericolosi (rifiuti FTR ed altri) nel 2001, 81 274 tonnellate nel 2002 e 78 297 tonnellate nel 2003. Per l'incenerimento di rifiuti FTR è necessaria più o meno la stessa quantità di altri rifiuti pericolosi come combustibile. Il volume di rifiuti FTR effettivamente trattato negli FTR ammonta, secondo le stime, a 19 000 tonnellate nel 2002 e a 23 000 tonnellate nel 2003. Alcuni tipi di rifiuti FTR possono tra l'altro essere trattati

anche in impianti di incenerimento destinati a rifiuti domestici che funzionano a temperature di combustione più basse.

- (16) L'AVR Nuts è tenuta a mantenere una contabilità separata, in conformità della direttiva 80/723/CEE della Commissione, del 25 giugno 1980, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie fra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche<sup>(11)</sup>.

## 2.3 L'aiuto

### 2.3.1 Le perdite di esercizio

- (17) L'aiuto e le attività per il quale esso è stato concesso sono descritti in una decisione di concessione del Ministero per gli alloggi, la gestione del territorio e l'ambiente (VROM) del 3 luglio 2002 e in un accordo di concessione sottoscritto il 10 luglio 2002 da Paesi Bassi, AVR Holding, AVR Nuts, AVR IW e diverse altre filiali. Con la decisione di concessione, lo Stato dà all'AVR Nuts il diritto esclusivo di gestire, per un periodo di cinque anni, la discarica di rifiuti C2 e il trattamento di rifiuti pericolosi nei forni a tamburo rotante, con l'obbligo di mettere a disposizione del pubblico la discarica C2 e il trattamento di rifiuti pericolosi nei forni a tamburo rotante, come servizi di interesse economico generale, sulla base di condizioni ragionevoli, trasparenti e non discriminatorie e di tariffe socialmente accettabili, tenuto conto delle condizioni e delle disposizioni precisate nell'accordo di concessione. L'accordo stabilisce in dettaglio le condizioni per le attività dell'AVR Nuts. L'accordo è valido dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2006.
- (18) L'aiuto corrisponde al 100 % delle perdite di esercizio precalcolate, determinate sulla base del metodo applicato da una ditta contabile indipendente. In caso di utile di esercizio prestabilito, il 70 % di questo importo è utilizzato per ripagare l'aiuto erogato negli anni precedenti. Le perdite di esercizio precalcolate ammontano a 1,5 mio EUR nel 2002 e 2,8 mio EUR nel 2003. Nell'allegato I della presente decisione figura una sintesi di questo metodo, oltre ad una sua applicazione agli anni 2002, 2003 e 2004. La maggior parte dell'aiuto riguarda gli FTR. Le perdite precalcolate per il 2003 per la discarica C2 ammontavano, ad esempio, a 370 000 EUR.
- (19) Conformemente al contratto di servizi, l'AVR IW esegue la maggior parte dei compiti amministrativi ed operativi dell'AVR Nuts e riceve, per questo, una compensazione che è imputata alle perdite precalcolate, attraverso il metodo di imputazione in base alle attività («activity based costing»). Ciò significa, in pratica, che per il periodo 2002-2004, circa il 30 % delle spese generali dell'AVR sono state imputate all'AVR Nuts.

<sup>(10)</sup> Fonte: *Toekomst verbranden specifiek gevaarlijk afval* (Il futuro dell'incenerimento di rifiuti pericolosi specifici), AOO-2004-12, elaborato dall'Afval Overleg Orgaan, luglio 2004, [www.aoo.nl](http://www.aoo.nl).

<sup>(11)</sup> GU L 195 del 29.7.1980, pag. 35. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/52/CE (GU L 193 del 29.7.2000, pag. 75).

(20) Un fattore di costo aggiuntivo inserito nel bilancio pre-calcolato e per il quale l'AVR Nuts riceve aiuti che poi trasferisce all'AVR IW riguarda l'acquisizione di rifiuti. Considerata l'importanza dei costi fissi, è stato ritenuto necessario attuare una politica attiva di acquisizione di rifiuti al fine di utilizzare al massimo la capacità e di contenere il più possibile i costi di esercizio. I costi calcolati e quelli effettivi figurano nella tabella 1.

Tabella 1:

**costi di acquisizione precalcolati e effettivi**

	2002	2003	2004
Costi supplementari pre-calcolati	514 000	532 000	550 000
Costi di avviamento pre-calcolati – acquisizione internazionale	400 000	400 000	–
Costi precalcolati totali	914 000	932 000	550 000
Costi effettivamente sostenuti	875 000	900 000	930 000

(21) Inizialmente, le perdite sarebbero dovute aumentare, secondo le previsioni, a 3,8 mio EUR nel 2006, ma le condizioni di mercato e operative sono risultate più complesse di quanto previsto, con poche prospettive di miglioramento. Nel periodo 2002-2003 l'AVR Nuts ha registrato, oltre alle perdite precalcolate, una perdita di 12 mio EUR. Per il 2004 e gli anni successivi ci si aspetta che le perdite precalcolate siano superiori a quanto previsto: le perdite precalcolate per il 2004 sono risultate pari a 8,898 mio EUR<sup>(12)</sup>, un calcolo che ha tenuto conto della decisione di chiudere gli FTR.

**2.3.2 Compensazione per i costi di chiusura**

(22) Alla luce delle crescenti perdite di esercizio, i Paesi Bassi hanno modificato la loro politica, come già indicato ai considerando 5 e 7, decidendo, alla fine del 2003, di chiudere uno dei due FTR a decorrere dal 1° luglio 2004. Nell'estate 2004 è stato deciso di chiudere il secondo FTR al 1° gennaio 2005. Per i rimanenti anni, le perdite precalcolate per la raccolta di rifiuti C2 dovrebbero essere limitate.

<sup>(12)</sup> L'aiuto è tuttavia ridotto di 75 000 EUR per ogni mese in cui la provincia Olanda meridionale permette un livellamento delle punte di emissioni di CO (*peakshaving*). Ciò non era ancora noto al momento in cui sono state fissate le perdite di esercizio. L'importo rappresenta il risparmio mensile in termini di costi previsto nei casi in cui è autorizzato un tale livellamento.

(23) L'accordo di concessione prevede che lo Stato conceda a favore dell'AVR una compensazione finanziaria per il valore contabile residuo degli investimenti non ancora ammortizzati effettuati nel periodo di validità della concessione previa approvazione dello Stato, a favore dell'AVR Nuts. Anticipando l'applicazione di questa clausola, le autorità dei Paesi Bassi hanno calcolato una compensazione pari a 8 670 108 EUR per i costi di chiusura relativi al primo FTR. Tale importo riguarda diversi investimenti il cui valore contabile è ridotto del 50 % nel caso in cui riguardano entrambi gli FTR e del 100 % nel caso in cui sono effettuati in modo specifico per l'FTR in fase di chiusura. Le voci più importanti di tale importo sono costituite da 1,9 mio EUR per gli investimenti nella sicurezza antincendio, 3,3 mio EUR per un impianto di omogeneizzazione, 1,5 mio EUR per la sostituzione di imbuti per il coke e 0,5 mio EUR per un'estremità d'imbuto e un anello Stefferson. Il calcolo relativo alla chiusura del secondo FTR ammonta a 11 151 000 EUR per il valore contabile residuo degli impianti e delle immobilizzazioni materiali. Questo importo include il rimanente 50 % del valore contabile residuo degli investimenti di cui sopra e il 100 % del valore contabile residuo degli investimenti effettuati con il consenso dello Stato riguardanti solo il secondo FTR. Quest'ultima parte comprende in particolare gli investimenti per la revisione globale del secondo FTR effettuata nel 2004 i cui costi, pari a 3 273 000 EUR, sono risultati superiori al previsto. Con il senno di poi, si è trattato di un investimento errato.

(24) Dal momento che i Paesi Bassi erano, in linea di principio, obbligati dall'accordo di concessione a compensare il disavanzo di bilancio fino al 2006 incluso, lo Stato ha dovuto negoziare con l'AVR una compensazione per i costi aggiuntivi derivanti dalla chiusura del secondo FTR al 1° gennaio 2004, invece che alla data originaria di scadenza dell'accordo. La compensazione comprende quindi i seguenti importi:

— 1,75 mio EUR per compensare già nel 2004 l'impatto negativo del fatto che i clienti si troveranno costretti a trasferire gradualmente i loro flussi di rifiuti verso altri impianti;

— 5,843 mio EUR per i costi fissi costanti per il 2005-2006. Ciò riguarda i costi relativi, ad esempio, alle infrastrutture TIC, all'affitto di spazio per uffici, ai contratti per la sicurezza, ai costi per le strutture comuni, quali la mensa, ecc. In questo ambito, l'AVR aveva calcolato un importo totale superiore, pari a 8,208 milioni di euro;

— 7,868 mio EUR per i costi aggiuntivi di riduzione del personale dovuti alla chiusura anticipata del secondo FTR. Questo importo viene calcolato come la differenza tra i previsti costi di riduzione del personale legati alla chiusura immediata e i costi di riduzione del personale previsti per la fine dell'accordo di sovvenzione due anni dopo. L'importo convenuto si basa su una stima dettagliata che riguarda circa 244 lavoratori e che tiene conto del fatto che la maggior parte di essi possono essere trasferiti internamente;

— altri costi, come il valore contabile residuo di alcune attività di altre imprese dell'AVR acquisite ai fini della fornitura dei servizi previsti dal contratto di servizi, i costi per la gestione degli uffici e i costi derivanti dal fatto che l'AVR IW non percepisce il contributo per il mantenimento delle capacità\* che avrebbe percepito se fosse continuato l'incenerimento negli FTR negli anni 2005-2006, i costi di chiusura non iscritti a bilancio nonché il risarcimento per la risoluzione di contratti pluriennali. L'AVR aveva stimato questi costi ad un importo totale di 29,567 mio EUR il quale comprendeva, ad esempio, anche un importo di 11,716 mio EUR per le perdite aggiuntive subite dall'AVR Nuts nel 2002 e nel 2003. Nel corso dei negoziati, lo Stato e AVR hanno convenuto un importo di solo 1,238 mio EUR.

(25) In questi negoziati, i Paesi Bassi sono stati assistiti da una ditta contabile indipendente, la cui relazione è stata messa a disposizione della Commissione. La compensazione totale convenuta per la chiusura del secondo FTR era pari a 27,85 mio EUR. Questo importo è nettamente inferiore alle stime dell'AVR, le quali ammontavano a 58,544 mio EUR (oppure 46,828 mio EUR se si detraevano le perdite aggiuntive dell'AVR Nuts nel 2002 e 2003). I Paesi Bassi hanno spiegato che, se il secondo FTR fosse rimasto in funzione fino al 2006, l'importo delle perdite di esercizio stimate per il 2005 e 2006 e la compensazione per i costi di chiusura alla fine del 2006 sarebbero stati pari a 31 mio EUR. L'accordo relativo alla chiusura anticipata ha comportato quindi una riduzione dei costi per lo Stato.

(26) Tenuto conto della compensazione per la chiusura, l'aiuto totale nel periodo 2002-2004 equivale a 49 718 108 EUR, come indicato nella sintesi di cui alla tabella 2.

Tabella 2:

**Sintesi della compensazione a favore dell'AVR**

Disavanzo di bilancio precalcolato 2002	1 500 000
Disavanzo di bilancio precalcolato 2003	2 800 000
Disavanzo di bilancio precalcolato 2004	8 898 000
Compensazione per il valore contabile residuo del primo FTR	8 670 108
Compensazione per il valore contabile residuo del secondo FTR	11 151 000
Compensazione per i costi di chiusura supplementari	
– costi di esercizio supplementari 2004	1 750 000
– costi fissi costanti 2005 2006	5 843 000
– costi supplementari di riduzione del personale	7 868 000
– altri costi	1 238 000
	16 699 000
Aiuto Totale	49 718 108

(27) I Paesi Bassi hanno riconosciuto che all'AVR è già stato versato un aiuto pari a 19 543 608 EUR. La compensazione legata alla chiusura del secondo FTR è stata versata su un conto vincolato.

### 2.3.3 La garanzia per i costi di smantellamento e di risanamento

(28) L'accordo di concessione prevede anche la garanzia che, nel caso in cui l'AVR Chemie dovesse essere liquidata, lo Stato si farebbe carico di un percentuale fino al 30 % dei costi di smantellamento e di risanamento che dovrebbero essere sostenuti per l'eliminazione e la pulizia degli impianti. Questa percentuale corrisponde alla partecipazione che lo Stato detiene nell'AVR Chemie.

## 2.4 Aspetti operativi

(29) Prima della conclusione dell'accordo di concessione, l'AVR Chemie aveva già aumentato le sue tariffe di accettazione a 700 NLG/tonnellata (317,6 EUR/tonnellata). I Paesi Bassi sostenevano che tariffe più elevate avrebbero indotto pratiche elusive quali il ricorso a mescolamento di rifiuti pericolosi con altri flussi di rifiuti e scariche abusive e non sarebbero servite, quindi, a ridurre le perdite operative. Le tariffe di accettazione sono alte se confrontate con quelle dei paesi vicini, il che è reso possibile dalla politica olandese di vietare l'esportazione di rifiuti destinati allo smaltimento. L'obiettivo delle misure era mantenere le tariffe al livello esistente, non di diminuirle. A tal fine, l'accordo di concessione contiene un allegato «Kaders Tariefstructuur, tariefdrager en berekening gebruikerstarieven» (Quadro struttura tariffaria, titolare della tariffa e calcolo delle tariffe di utenti). Le autorità dei Paesi Bassi esercitano il controllo sul livello delle tariffe, in quanto queste devono prima essere compatibili con il disavanzo di bilancio precalcolato, e in tale ambito, le tariffe costituiscono ovviamente un elemento cruciale.

- (30) Le tariffe di accettazione per i rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico utilizzati come combustibile sono molto inferiori a quelle applicate ai rifiuti FTR. L'AVR Nuts acquista la prima categoria di rifiuti a prezzi conformi al mercato, ossia tariffe che sarebbero calcolate, ad esempio, per il trattamento negli FTR all'estero o nell'industria del cemento.
- (31) Dal momento che i costi fissi sono notevolmente elevati rispetto ai costi variabili, al fine di contenere al massimo le perdite, l'AVR Nuts cerca di utilizzare al massimo le capacità. Per questo le tariffe di accettazione applicate ai fornitori di rifiuti pericolosi vengono ridotte quando il volume offerto annualmente è maggiore. Queste «riduzioni scaglionate» sono calcolate in anticipo e si applicano quando, insieme ai rifiuti FTR, viene offerto almeno il 75 % dello stesso volume di rifiuti ad alto potere calorifico.
- (32) Tutte le tariffe sono stabilite anticipatamente per l'intero periodo di concessione<sup>(13)</sup> ed esse si applicano allo stesso modo ai concorrenti dell'AVR e all'AVR IW. Dall'inizio dell'accordo di concessione, le tariffe per i rifiuti C2 e FTR sono pubbliche e accessibili per ogni fornitore. A partire dall'inizio del 2004 ciò vale anche per i rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico.
- (33) Al fine di pianificare l'utilizzo delle capacità, l'AVR IW chiede ai suoi fornitori di indicare ogni anno quanti rifiuti prevedono di fornire e nel corso dell'anno le tariffe di accettazione vengono calcolate in base alla riduzione scaglionata corrispondente. Nel caso in cui alla fine dell'anno il volume effettivamente fornito dovesse essere superiore o inferiore a quello indicato, è previsto il rimborso o è imposto un prelievo aggiuntivo al fine di applicare la riduzione scaglionata sulla base del volume effettivamente fornito. Gli accordi non prevedono, in linea generale, l'obbligo di fornire la quantità convenuta.

### 3 MOTIVI DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI CUI ALL'ARTICOLO 88, PARAGRAFO 2

- (34) Nella sua decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, la Commissione ha espresso le seguenti perplessità.
- (35) In primo luogo, la Commissione nutrive dubbi sul fatto che le attività dell'AVR Nuts si potessero considerare propriamente un servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, in quanto, ad esempio, non era chiaro se l'AVR fosse l'unica impresa in grado di offrire questo tipo di servizi a condizioni identiche o simili. Inoltre, la Commissione nutrive dubbi sul fatto che i Paesi Bassi avessero seguito la procedura corretta per la selezione dell'AVR Nuts. Oltre a ciò, la Commissione metteva in discussione il fatto che fosse stata evitata, in ogni caso, una violazione del principio «chi inquina paga», in quanto i produttori dei rifiuti in questione devono pagare tariffe di accettazione che possono essere considerate come costi normali.

- (36) In secondo luogo, la Commissione nutreva dubbi riguardo all'eventuale «sovracompensazione» con possibili effetti di ricaduta in altri segmenti del mercato dei rifiuti. La Commissione temeva che la sovracompensazione potesse anche risultare dal fatto che l'aiuto era basato su un calcolo ex ante, in base al quale l'AVR Nuts poteva mantenere una parte dell'eventuale saldo positivo tra eccedenze o disavanzi effettivi e quelli calcolati.
- (37) In terzo luogo, la Commissione dubitava che, se la misura fosse stata valutata alla luce dell'articolo 87, la disciplina comunitaria per la tutela dell'ambiente (in appresso «disciplina sugli aiuti ambientali») <sup>(14)</sup> sarebbe stata sufficiente per dichiarare gli aiuti compatibili con il mercato comune.
- (38) Nella sua decisione di estendere la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, la Commissione ha espresso analoghe perplessità circa il livello elevato di aiuti per il 2004 e circa la compensazione per la chiusura accelerata degli FTR.

### 4 OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (39) Quattro parti interessate hanno inviato le loro osservazioni a seguito della decisione della Commissione di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.
- (40) La prima parte interessata ha sostenuto che la misura avrebbe provocato distorsioni della concorrenza sul mercato irlandese, in quanto l'AVR avrebbe potuto applicare tariffe inferiori al prezzo di costo e notevolmente inferiori ai normali prezzi di mercato sul mercato irlandese grazie alla sua partecipazione al 50 % in un'impresa comune con la irlandese Safeway Warehousing/South Coast Transport.
- (41) Anche la seconda parte interessata ha fatto notare l'ingiusto vantaggio competitivo per l'impresa comune AVR/Safeway. Dall'Irlanda vengono importate notevoli quantità di rifiuti pericolosi. La stessa parte interessata ha anche sottolineato che la misura provocava distorsioni della concorrenza sul mercato internazionale dei progetti di bonifica «chiavi in mano» per i PCB, i pesticidi e altri rifiuti organici pericolosi.
- (42) La terza parte interessata, Edelchemie, ha fatto riferimento al mercato interno. L'impresa in questione ha sviluppato una sua tecnologia per il trattamento dei rifiuti prodotti da impianti galvanici e da processi fotografici («opzione eco») e per il recupero di materiale prezioso da tali rifiuti (tra cui metalli preziosi e ossidiane). Le misure di aiuto a favore dell'AVR non solo danneggerebbero le sue attività economiche, ma costituirebbero un freno allo sviluppo tecnologico. Le osservazioni di Edelchemie riguardano l'AVR Nuts, l'AVR Chemie e le imprese che le hanno precedute a partire dal 1963 e contengono anche una sintesi della politica olandese relativa ai rifiuti pericolosi nel corso di questi anni.

<sup>(13)</sup> Per i rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico erano previste inizialmente alcune eccezioni derivanti da accordi in vigore.

<sup>(14)</sup> GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

- (43) I tre ricorrenti hanno richiamato, infine, l'attenzione sul mercato interno dei rifiuti FTR. Sia nei Paesi Bassi che negli altri Stati membri esisterebbero capacità equivalenti a quelle dell'AVR con suoi FTR. L'ampliamento delle attività dell'AVR avrebbe provocato una capacità eccessiva sul mercato olandese dei rifiuti FTR e i dati disponibili sui rifiuti FTR sarebbero incompleti e inesatti. Alla metà degli anni '90 l'AVR ha chiuso uno dei suoi FTR e sin da allora era prevedibile un'ulteriore contrazione dell'offerta di rifiuti pericolosi. Sulla base di queste previsioni, la chiusura di uno dei due FTR ancora in funzione sarebbe stata opportuna. In occasione della riunione del 26 maggio 2005, un rappresentante ha affermato che la decisione giusta (nel 2002) sarebbe stata quella di chiudere un FTR. Inoltre, secondo i ricorrenti, l'AVR sfrutterebbe la sua posizione di potere praticando tariffe elevate, pretendendo che gli FTR ottengano contemporaneamente rifiuti ad alto potere calorifico e attuando una struttura tariffaria non trasparente e non pubblica. Inoltre, in questo modo, l'AVR IW potrebbe applicare le tariffe per determinati rifiuti FTR per poi incenerire questi rifiuti nei forni a griglia degli inceneritori per rifiuti domestici, ottenendo così minori costi di esercizio, poiché questi forni possono funzionare a temperature più basse.
- (44) È stato osservato che le misure costituiscono aiuti al funzionamento incompatibili. Il servizio non costituisce un servizio di interesse generale e i quattro criteri della sentenza *Altmark* per determinare se una compensazione costituisca o meno un aiuto di Stato<sup>(15)</sup> non sono soddisfatti. Se la Commissione dovesse autorizzare una parte o la totalità degli aiuti, ciò dovrebbe presupporre il rispetto di diverse condizioni al fine di evitare sovvenzioni incrociate, l'obbligo di acquistare altri rifiuti (*tying*) e discriminazioni sui prezzi. Inoltre i Paesi Bassi non dovrebbero ottenere il permesso di prorogare le misure di altri dieci anni.
- (45) I due ricorrenti hanno anche inviato osservazioni dopo che la Commissione aveva deciso di estendere la procedura. Hanno ribadito tutti i punti espressi nella prima dichiarazione e hanno inviato ulteriori documenti per dimostrare la presenza di sovvenzioni incrociate. Oltre a ciò, sono state espresse anche le seguenti osservazioni.
- (46) In primo luogo, sorprende il fatto che, nonostante la chiusura di uno degli FTR, le perdite di esercizio precalcolate siano risultate di tanto superiori a quanto previsto inizialmente. Se il quarto criterio di cui nella sentenza *Altmark* (efficienza) fosse rispettato, le perdite di esercizio sarebbero dovute diminuire.
- (47) In secondo luogo, esse si sono opposte all'aiuto per compensare la chiusura degli FTR. Inoltre l'aiuto non è legato a nessuna controprestazione da parte dell'AVR. Questa
- compensazione non dovrebbe essere chiamata un risarcimento danni e non è giustificata, fra l'altro perché gli investimenti sono stati effettuati per un'attività di dieci anni mentre sono stati utilizzati per meno di tre. I ricorrenti mettono in discussione anche i dettagli dei calcoli, in particolare l'importo da ammortizzare, i costi per la riduzione del personale e i costi fissi costanti. L'importo totale è elevato e risulta di molto superiore ai 2 mio EUR di cui all'articolo 21.2 dell'accordo di concessione. Inoltre, in un documento della Camera, vi è l'indicazione che nel quadro della determinazione del risarcimento danni concesso all'*Afvalverwerking Rijnmond* per la chiusura degli FTR, è stato raggiunto anche un accordo relativo alla rivendicazione ancora in corso del Ministero per gli alloggi, la gestione del territorio e l'ambiente (VROM) nei confronti dell'AVR in relazione all'inquinamento provocato da diossina presso il *Lickebaertpolder*. Di conseguenza, il ministero ha ricevuto un importo non previsto per il 2004 pari a 2,5 mio EUR. I tre ricorrenti temono che la risoluzione di questa controversia possa aver «inquinato» il calcolo della compensazione e che alcune questioni siano state «coperte».
- (48) In terzo luogo, essi protestano contro ulteriori vantaggi concessi a favore dell'AVR in base all'articolo 21.5 dell'accordo di concessione, in particolare il fatto che, se l'AVR *Chemie* dovesse essere liquidata, lo Stato pagherebbe il 30 % dei costi di smantellamento e di decontaminazione degli impianti. Alla luce delle norme sugli aiuti di Stato, lo Stato olandese non avrebbe mai dovuto assumersi tale impegno.
- (49) In quarto luogo, essi sostengono che non si tratta di un servizio di interesse economico generale, poiché un tale servizio non era necessario alla luce di altre alternative esistenti, quali la pirolisi, il trattamento nell'industria del cemento, il conferimento in miniere di sale o lo smaltimento in impianti di energia o in FTR all'estero. Le attività in questione sarebbero state considerate un servizio di interesse economico generale solo perché erano in perdita. L'accordo di concessione sarebbe stato concluso unicamente con lo scopo di finanziare gli investimenti in FTR per i quali l'AVR *Nuts* aveva ottenuto un diritto esclusivo. Inoltre i due ricorrenti mettono in dubbio il fatto che gli aiuti garantiscano prezzi accessibili per questi servizi, perché le tariffe di AVR sono più elevate di quelle praticate nei paesi confinanti. L'elevato livello delle tariffe sarebbe attribuibile alle pratiche dell'AVR di *tying* e di sovvenzioni incrociate in relazione a rifiuti ad alto potere calorifico usati come combustibile. Le tariffe non sarebbero trasparenti e pubbliche. Gli utili sarebbero contabilizzati presso AVR IW e le perdite presso AVR *Nuts*, in modo che l'AVR IW avrebbe potuto praticare tariffe superiori per i rifiuti FTR. Inoltre, l'AVR rifiuterebbe di accettare rifiuti FTR se non sono consegnati insieme anche rifiuti ad alto potere calorifico, e in questo modo, non rendendo accessibili i propri servizi a tutti i suoi clienti, violerebbe gli obblighi assunti nel quadro dell'accordo di concessione. Infine, diversamente dalle altre alternative, la qualità del servizio non è né mantenuta né migliorata.

<sup>(15)</sup> Sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Raccolta 2003, pag. I-7747.

- (50) In quinto luogo, gli aiuti non sarebbero compatibili con i criteri di Altmark. Non è stata indetta alcuna gara d'appalto pubblica per la concessione degli aiuti e gli aiuti non sarebbero stati determinati sulla base dei costi di un'impresa media e ben gestita. Gli aiuti non sarebbero determinati sulla base di criteri oggettivi e trasparenti, risulterebbero molto superiori al necessario e avrebbero un avverbio effetto di ricaduta su altri mercati. Gli FTR all'estero sarebbero in grado di garantire tariffe più basse senza aiuti di Stato. Oltre a ciò, non si è neanche tenuto conto di metodi di smaltimento più economici. Inoltre, in caso di risultati migliori, l'AVR potrebbe mantenere una parte degli utili.
- (51) Infine, i due ricorrenti hanno osservato che le autorità olandesi intendono continuare a sottrarsi alle regole relative agli aiuti di Stato, in quanto, in caso di una decisione sfavorevole della Commissione, la discuteranno con l'AVR cercando un'altra soluzione ai problemi finanziari che ne scaturirebbero per la società.

## 5 OSSERVAZIONI DEI PAESI BASSI

### 5.1 La legislazione applicabile

- (52) Poiché la legislazione comunitaria consente agli Stati membri di vietare l'esportazione di rifiuti destinati allo smaltimento, gli aiuti non comportano una distorsione della concorrenza tra Stati membri.

### 5.2 Servizi di interesse economico generale

- (53) I Paesi Bassi hanno sostenuto che gli aiuti sono concessi unicamente per un servizio di interesse economico generale fornito dall'AVR Nuts. Non è stato ritenuto opportuno indire una gara d'appalto pubblica in quanto l'AVR Nuts è l'unica impresa nei Paesi Bassi in grado e disponibile a trattare *tutti* i rifiuti C2 e FTR in questione. Ciò nonostante, la concessione è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale olandese ed è stata data la possibilità alle eventuali parti interessate di fare ricorso. Non è stato presentato alcun ricorso. Inoltre, le autorità olandesi, prima della decisione di chiudere gli FTR, avevano già preso le misure necessarie per poter organizzare una gara pubblica in caso di un'eventuale proroga.
- (54) La misura soddisfa i criteri di Altmark e perciò non deve essere considerata come aiuto di Stato. Ad esempio, per stabilire le perdite predeterminate, lo Stato si è fatto assistere da una ditta contabile indipendente. La misura non costituisce quindi una violazione del principio «chi inquina paga», in quanto le tariffe sono superiori a quelle dei paesi vicini.

- (55) È ingiusto affermare che l'AVR Nuts era disposta ad accettare rifiuti FTR solo se accompagnati da rifiuti ad alto potere calorifico. Inoltre, è stato espressamente stipulato che le tariffe applicate ad altre imprese AVR per il trattamento di altri rifiuti dovevano essere identiche a quelle applicate a terzi <sup>(16)</sup>. I Paesi Bassi hanno chiesto una consulenza ad una ditta contabile per quanto riguarda le possibilità di una maggiore trasparenza in relazione agli accordi tra l'AVR Nuts e l'AVR IW. Le raccomandazioni che ne sono scaturite sono state accettate ed applicate.
- (56) Per quanto riguarda i risultati dell'AVR Nuts, i Paesi Bassi hanno osservato che, nel calcolo delle perdite di esercizio, non si era tenuto conto di un eventuale margine di utile. Nel caso si fosse realizzato inaspettatamente un utile d'esercizio precalcolato, il guadagno sarebbe stato limitato a solo il 30 % dell'utile fino a completa restituzione degli aiuti concessi in passato.

### 5.3 Osservazioni relative alle osservazioni delle parti interessate

#### Il mercato irlandese

- (57) I Paesi Bassi hanno osservato che nelle osservazioni non è dimostrato come gli aiuti possano aver inciso sul prezzo di costo dell'impresa comune tra l'AVR e Safeways. Questa impresa dovrebbe pagare, per il trattamento a Rotterdam, le stesse tariffe di quelle applicate ai fornitori di rifiuti nazionali. Inoltre solo un terzo dei rifiuti raccolti dall'impresa comune sarebbe trattato a Rotterdam, e di questi rifiuti solo una piccola parte sarebbero rifiuti C2 e FTR ai sensi dell'accordo di concessione. I prezzi competitivi possono essere spiegati da diversi altri fattori: 1) Safeway è l'unica impresa in Irlanda che dispone di una stazione di trasbordo nella quale i rifiuti possono essere selezionati e separati in modo efficace prima di essere inviati all'impianto di trattamento più adeguato; 2) vi è un legame diretto con l'impresa di trasporto Southcoast, il che comporta vantaggi logistici e risparmi di costi; 3) in Irlanda il livello delle tariffe in passato sarebbe stato relativamente alto per mancanza di concorrenza.

#### Il mercato dei progetti di bonifica «chiavi in mano»

- (58) Per il trattamento dei rifiuti derivanti da progetti di bonifica «chiavi in mano», l'AVR applicherebbe tariffe più elevate di quelle dei fornitori nazionali. La tariffa media per tutti i flussi di rifiuti derivanti da altri paesi sarebbe lievemente più alta della tariffa media applicata a livello nazionale. Inoltre, tariffe più basse non risultano in un livello di aiuto più alto, in quanto esso dipende dalle perdite di esercizio precalcolate.

<sup>(16)</sup> Articolo 5.3 dell'accordo di concessione e articolo 5.2 del contratto di servizi tra le imprese AVR (allegato 7.2.A dell'accordo di concessione).

### Concorrenza interna e alternative agli FTR

- (59) Al momento della firma dell'accordo di concessione, i due FTR funzionavano a piena capacità. Considerate le notevoli scorte, ci si aspettava una piena utilizzazione della capacità. L'attuale capacità in eccesso potrebbe essere stata causata non da una maggiore quota di mercato dei concorrenti quanto da un maggiore riutilizzo dei rifiuti, ad esempio dopo un rimescolamento legalmente consentito con altri tipi di rifiuti.
- (60) Per quanto riguarda la pirolisi, i Paesi Bassi hanno osservato che le tariffe dell'AVR sono più alte di quelle applicate dall'unica impresa nei Paesi Bassi che dispone di impianti di pirolisi.

### Pagamento di una parte delle misure notificata

- (61) I Paesi Bassi hanno dichiarato che una parte degli aiuti erano stati erogati a causa dei problemi finanziari dell'AVR Nuts, alla luce della sentenza Altmark e del tempo necessario per concludere la procedura di indagine formale prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

### Edelchemie

- (62) I Paesi Bassi hanno osservato che Edelchemie era principalmente attiva nel campo dei rifiuti pericolosi derivanti da processi fotografici che, per motivi di efficienza, non potevano essere trattati dall'AVR. L'impresa dispone di vari impianti, tra i quali il forno pirolitico sarebbe il più importante in questo ambito. Tuttavia, diversamente dagli impianti dell'AVR, questa tecnologia non è adeguata per trattare tutti i tipi di rifiuti FTR. Il permesso ambientale consente che in questo forno possano essere trattate solamente fino a 10 000 tonnellate, ossia una quantità del tutto insufficiente per i flussi di rifiuti pericolosi nei Paesi Bassi. Dal momento che l'AVR non tratta rifiuti derivanti da processi fotografici ed applica tariffe conformi al mercato, i Paesi Bassi non comprendono come gli aiuti possano danneggiare gli interessi di Edelchemie. Lo sviluppo tecnologico è incoraggiato, ad esempio, attraverso specifici programmi di incentivazione e imponendo, per la concessione di permessi ambientali, l'uso della migliore tecnologia disponibile. I permessi hanno una durata limitata a cinque anni. Eventuali aiuti concessi nel passato sono esclusi dall'applicazione del periodo limite di dieci anni di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999, e, dal momento che gli impianti sono ammortizzati in dieci anni, non vi sarebbe in ogni caso alcuna conseguenza per il calcolo delle previste perdite di esercizio dell'AVR.

### Presunta sovracompensazione

- (63) I Paesi Bassi hanno affermato che non vi era stata alcuna sovracompensazione a favore dell'AVR Nuts o dell'AVR

IW. Quest'ultima agiva quale intermediaria ma non sarebbe stata in grado di sfruttare questa posizione per ottenere una sovracompensazione né risulta che ciò sia avvenuto. Ad esempio, i rifiuti forniti dai concorrenti all'AVR Nuts, anche quando sulla carta erano ricevuti dall'AVR IW a nome di AVR Nuts, non erano presi in considerazione per il calcolo delle riduzioni scaglionate sulle tariffe applicate ai rifiuti acquisiti dalla stessa AVR IW. Questi rifiuti erano direttamente trasferiti negli FTR, non nella sede dell'AVR IW, in quanto ciò non sarebbe stato conveniente alla luce dei costi logistici aggiuntivi.

- (64) I Paesi Bassi sostengono che gli aiuti concessi per compensare i costi derivanti dall'acquisizione dei rifiuti sono giustificati. L'acquisizione attiva di rifiuti FTR risulta necessaria per contrastare le pratiche sempre più frequenti consistenti nel diluire questo tipo di rifiuti o modificarne l'imballaggio, con la conseguenza che alla fine essi non sono più considerati rifiuti FTR. Senza una simile acquisizione, l'AVR Nuts avrebbe visto ridursi la sua quota di mercato a vantaggio di altre opzioni di trattamento alternative, in particolare all'estero. Ciò avrebbe notevolmente ridotto l'utilizzazione delle capacità e fatto aumentare le perdite. La compensazione concessa all'AVR IW per i costi di acquisizione di rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico sarebbe stata motivata dalla necessità di disporre di sufficienti quantitativi di questo tipo di rifiuti come combustibile. La ripartizione dei costi di acquisizione tra l'AVR Nuts e l'AVR IW è basata su questo punto. Con la chiusura degli FTR andranno persi sette posti di lavoro che corrispondono ai costi calcolati. Ciò dimostrerebbe che questi sette posti costituiscono i costi di acquisizione aggiuntivi sostenuti unicamente nell'interesse dell'AVR Nuts.

- (65) Le autorità olandesi hanno presentato uno studio per esaminare le alternative future nel settore dello smaltimento e del recupero dei rifiuti in questione nei Paesi Bassi e nei paesi vicini. Lo studio, menzionato al considerando 13, mostra che per il futuro sono previste sufficienti alternative in grado di garantire pratiche di smaltimento e di recupero sicure ed adeguate per questo tipo di rifiuti.

- (66) I Paesi Bassi hanno anche sottoposto un'analisi economica effettuata da un consulente su richiesta dell'AVR, relativa all'accordo di concessione e alla potenziale sovracompensazione. Essa osservava, tra l'altro, che, innanzitutto, tutti i concorrenti importanti dell'AVR potevano ottenere maggiori riduzioni scaglionate, ma che essi preferivano chiaramente destinare una parte dei rifiuti raccolti a soluzioni alternative di smaltimento o di recupero all'estero. In secondo luogo, la compensazione che i Paesi Bassi concederanno effettivamente per la chiusura degli FTR risulta notevolmente inferiore al calcolo dei costi della stessa AVR, pari a 45 mio EUR, e a quello effettuato da un contabile indipendente, pari a circa 40 mio EUR. La differenza principale risiede nel diverso calcolo dei costi legati alla riduzione del personale.

(67) I Paesi Bassi hanno inviato il calcolo dettagliato del disavanzo di bilancio per il 2004. Nonostante la chiusura di un FTR, il disavanzo è superiore agli anni precedenti, in quanto la situazione sul mercato è peggiorata, in particolare poiché le tariffe per i rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico sono diminuite.

(68) Nel caso di una liquidazione di AVR Chemie, lo Stato, che ha una partecipazione del 30 % nella società, dovrebbe trattare con l'AVR riguardo al pagamento per lo smantellamento e il risanamento. Anche l'eventuale decisione negativa della Commissione riguardo agli aiuti notificati dovrebbe essere oggetto di negoziati nell'ambito dei quali si cercherebbero soluzioni, senza trascurare il parere della Commissione.

## 6 VALUTAZIONE

### 6.1 Valutazione delle misure alla luce delle norme sugli aiuti di Stato

(69) A norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(70) Gli aiuti al funzionamento e la compensazione per i costi legati alla chiusura dell'FTR concessi all'AVR Nuts, descritti ai considerando da 17 a 27, sono concessi dallo Stato e sono stati finanziati direttamente con fondi pubblici. Si tratta di misure selettive in quanto esse incidono in primo luogo sull'AVR, sull'AVR Nuts e sull'AVR IW. Queste imprese offrono i loro servizi sul mercato dei rifiuti destinati allo smaltimento e di quelli destinati al recupero. Lo stesso vale per i pagamenti erogati dallo Stato per i costi di smantellamento e di risanamento per i quali esso ha dato una garanzia pari al 30 %.

(71) Le misure devono essere considerate pregiudizievoli per gli scambi commerciali tra gli Stati membri. Il mercato dei rifiuti destinati allo smaltimento e quello dei rifiuti destinati al recupero sono strettamente legati e, nonostante il quadro normativo e i rigidi controlli cui sono soggetti i rifiuti destinati al trattamento, il commercio tra Stati membri è una prassi corrente su entrambi i mercati. Basti pensare, ad esempio, che dopo l'annuncio relativo alla chiusura dell'FTR, il numero di domande di permessi di esportazione dei rifiuti verso altri paesi è aumentato notevolmente. La Commissione ne conclude che gli aiuti concessi per mantenere gli FTR in funzione hanno avuto

un effetto limitativo sugli scambi commerciali tra Stati membri.

(72) Le misure non costituiscono un vantaggio per i fornitori di rifiuti pericolosi. Il paragone tra le tariffe calcolate nei Paesi Bassi e quelle dei paesi vicini dimostra che le tariffe di accettazione per i rifiuti ad alto potere calorifico utilizzati come combustibile corrispondono ai livelli di mercato. In base alla politica scelta, le tariffe di accettazione per i rifiuti C2 e FTR sono fissate ad un livello socialmente accettabile, ma risultano superiori a quelle dei paesi confinanti, il che è reso possibile dai vincoli all'esportazione imposti sui rifiuti destinati allo smaltimento. In condizioni normali di mercato, l'applicazione di tariffe più alte non costituirebbe un'opzione sostenibile e realistica, in quanto essa provocherebbe o una maggiore esportazione di rifiuti, o un loro rimescolamento in altri flussi di rifiuti, oppure il loro conferimento, più o meno legale, in discariche, senza che ciò porti ad un aumento delle entrate per l'AVR Nuts. Con la chiusura degli FTR, per i fornitori diventa più facile beneficiare delle tariffe di accettazione più basse applicate in Belgio e Germania. Se gli aiuti non fossero stati concessi, gli FTR sarebbero stati chiusi prima e si sarebbero sviluppate maggiormente le possibilità di esportazione dei rifiuti destinati allo smaltimento, in conformità del regolamento (CEE) n. 259/93. Ciò è confermato dall'andamento dei prezzi e del volume registrato dopo la chiusura del secondo FTR. Per questi motivi, la Commissione ritiene che le misure non abbiano risparmiato ai fornitori di rifiuti pericolosi i costi che avrebbero comunque dovuto sostenere.

(73) A prescindere dalla valutazione delle misure in base all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, la Commissione ritiene che non sia rispettato il quarto criterio della sentenza Altmark. Innanzitutto, l'AVR Nuts non è stata scelta sulla base di una gara d'appalto pubblica e la pubblicazione della decisione di concessione nella Gazzetta ufficiale olandese, con la possibilità per gli interessati di presentare ricorso entro un termine di sei settimane, non può essere equiparata a una procedura di gara d'appalto aperta e trasparente. In secondo luogo, la compensazione non è stata fissata sulla base dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di adeguate capacità di trattamento dei rifiuti. Visto che la discarica C2 e gli FTR sono gli unici esistenti nei Paesi Bassi, non sembrerebbe che esista un'impresa media di questo tipo. Il disavanzo di bilancio precalcolato è piuttosto basato sulle particolari condizioni di utilizzo di questi impianti da parte dell'AVR Nuts e non si è tenuto conto dei costi di impianti paragonabili all'estero. È indiscutibile che la capacità di trattamento dell'AVR non era adeguata: la capacità in eccesso ha portato ad una scarsa utilizzazione degli FTR e, quindi, alla loro chiusura. Tutto ciò ha portato alle misure di aiuto, in particolare al disavanzo fissato per il 2004 e alla compensazione per i costi di chiusura. Pertanto, bisogna considerare che le misure costituiscono un vantaggio selettivo per l'AVR Nuts e che non si tratta solo di compensazioni che altre imprese in una simile situazione avrebbero ottenuto a condizioni paragonabili se fossero state incaricate dell'esecuzione di questo obbligo di servizio.

(74) Il vantaggio selettivo deriva non solo dalle perdite di esercizio e dalla compensazione per i costi di chiusura, ma anche dalla garanzia statale pari al 30 % dei costi di smantellamento e di risanamento degli impianti. Il fatto che questi costi non corrispondano alla partecipazione dello Stato nell'AVR Chemie non cambia la constatazione che si tratta di aiuti di Stato, poiché lo Stato, essendo un socio accomandante nell'AVR Chemie, sarebbe responsabile solo nei limiti della sua partecipazione e non per ulteriori rivendicazioni superiori a tale quota. Sembra piuttosto che la garanzia scaturisca dall'obiettivo politico dello Stato di evitare una situazione in cui, dopo la liquidazione dell'AVR Nuts e dell'AVR Chemie, nessun'altra impresa potrebbe assumersi la responsabilità di un adeguato smantellamento e risanamento. È possibile che la garanzia abbia fornito vantaggi per tutta la durata dell'accordo di concessione, dal momento che un'impresa che non avesse ricevuto tale garanzia avrebbe dovuto costituire le necessarie riserve per la durata di vita degli impianti, al fine di poter sostenere, senza aiuti di Stato, i costi di smantellamento e di risanamento.

(75) Pertanto, le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

(76) La Commissione deplora il fatto che i Paesi Bassi abbiano messo in esecuzione una parte cospicua degli aiuti in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

## 6.2 Valutazione alla luce dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato

### Qualificazione come servizio di interesse economico generale

(77) Gli Stati membri hanno la libertà di definire i «servizi d'interesse economico generale» in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività. Tale definizione può essere soggetta a controllo soltanto in caso di errore manifesto<sup>(17)</sup>. Nel Libro verde (2003) e nel Libro bianco (2004) relativi ai servizi di interesse economico generale<sup>(18)</sup>, la Commissione ha esposto i principi di base del suo approccio. Al punto 3.4 del Libro bianco si sostiene che «conformemente alla politica dell'Unione in materia di sviluppo sostenibile, è necessario tenere anche in debita considerazione il ruolo dei servizi di interesse generale per la tutela dell'ambiente e le caratteristiche specifiche dei servizi di interesse generale direttamente correlati al settore ambientale, come ad esempio i servizi idrici e di smaltimento dei rifiuti». Ciò è conforme alla giurisprudenza della Corte, la quale sostiene: «Va rilevato come la gestione di determinati rifiuti possa costituire oggetto di un servizio di interesse economico generale,

in particolare qualora tale servizio persegua l'obiettivo di far fronte ad un problema ambientale»<sup>(19)</sup>.

(78) La Commissione concorda con i Paesi Bassi sul fatto che il servizio descritto nella decisione di concessione e nell'accordo di concessione costituisce un servizio di interesse economico generale, per i motivi descritti in appresso.

(79) In primo luogo, è chiaro che il trattamento adeguato di rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento costituisce un interesse pubblico. Inoltre, assicurare una capacità nazionale sufficiente per tale smaltimento rappresenta un interesse pubblico e comunitario, in quanto nel settore dello smaltimento dei rifiuti gli Stati membri devono mirare all'autosufficienza, secondo l'obiettivo formulato all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 75/442/CEE.

(80) In secondo luogo, l'intervento dello Stato era necessario per assicurare tale interesse pubblico. Poiché la gestione degli FTR era in perdita, l'AVR, se non avesse ricevuto aiuti di Stato, avrebbe chiuso gli FTR e la discarica C2 già alla fine del 2001.

(81) In terzo luogo, l'interesse pubblico in gioco era reale. Nel periodo 2002-2004 sono state smaltite cospicue quantità di rifiuti C2 e FTR prodotte nei Paesi Bassi, anche se queste quantità risultavano notevolmente inferiori al previsto, tra l'altro per via delle conseguenze della sentenza della Corte che aveva precisato le nozioni di «rifiuti destinati allo smaltimento» e di «rifiuti destinati al recupero». I Paesi Bassi hanno reagito agli sviluppi del mercato adeguando le capacità alle nuove previsioni dei bisogni futuri, abbandonando la loro politica e decidendo di chiudere l'unico FTR ancora in funzione. Ciò non è necessariamente incompatibile con l'interesse pubblico per quanto riguarda le quantità realmente smaltite di rifiuti C2 e FTR. Se i Paesi Bassi avessero applicato le corrette definizioni fin dall'inizio, le quantità di rifiuti destinati allo smaltimento sarebbero forse state minori, ma è poco probabile che tutti i rifiuti C2 e FTR sarebbero stati destinati al recupero. Ciò è confermato dalle quantità di rifiuti C2 e FTR offerti all'AVR Nuts nel 2004 e dalle quantità di rifiuti FTR esportate a fini di smaltimento negli FTR all'estero. È possibile che le parti interessate abbiano ragione quando affermano che, anche senza gli FTR dell'AVR, tutti i rifiuti pericolosi prodotti nei Paesi Bassi avrebbero potuto in quel periodo essere smaltiti o recuperati all'interno del paese o all'estero. Esse non

<sup>(17)</sup> Comunicazione della Commissione «I servizi d'interesse generale in Europa», GU C 17 del 19.1.2001, pag. 4, punto 22.

<sup>(18)</sup> Libro verde sui servizi di interesse generale, COM(2003) 270 def. del 21.5.2003 e Libro bianco sui servizi di interesse generale, COM(2004) 374 def. del 12.5.2004.

<sup>(19)</sup> Sentenza del 23 maggio 2000 nella causa C 209/98, *Entrepreneurforeningens Affalds/Miljøsektion (FFAD)/Københavns Kommune*, Raccolta 2000, pag. I-3743, punto 75. Un esempio nel quale la Commissione ha ritenuto che la gestione di determinati rifiuti costituiva un servizio di interesse economico generale si può riscontrare nell'aiuto n. N 638/2002 – Paesi Bassi – Aiuto per la raccolta di halon e CFC, GU C 82 del 5.4.2003, pag. 18. Cfr. in proposito anche la sentenza del 7 febbraio 1985 nella causa 240/83, *Procureur de la République/Association de défense des bruleurs d'huiles usagées (ADBHU)*, Raccolta 1985, pag. 531.

hanno tuttavia dimostrato che, senza gli FTR dell'AVR, non sarebbe stato affatto necessario esportare all'estero rifiuti destinati allo smaltimento per motivi di mancanza di capacità. È proprio su questo punto che i Paesi Bassi hanno potuto fondare la loro politica volta alla difesa dell'interesse pubblico, in conformità dell'obiettivo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 75/442/CEE.

- (82) In quarto luogo, le misure non costituiscono una violazione del principio «chi inquina paga». Come si conclude al considerando 72, i fornitori di rifiuti non sono stati esonerati dai costi che avrebbero dovuto normalmente sostenere.
- (83) In quinto luogo, con la qualificazione del servizio come servizio di interesse economico generale, non si eludono le regole normalmente di applicazione. La misura mira alla protezione dell'ambiente in quanto essa garantisce che i rifiuti pericolosi siano trattati in modo adeguato in prossimità della loro provenienza. Il quadro di sostegno ambientale contiene regole riguardanti gli aiuti al funzionamento a favore della gestione dei rifiuti (punto E.3.1). Queste regole sono state tuttavia formulate essenzialmente per gli aiuti al funzionamento concessi ad imprese che producono i rifiuti in questione.
- (84) In sesto luogo, la maggior parte dei rifiuti C2 e FTR, per la loro natura, sono forniti da imprese ma esistono anche sistemi per raccogliere i rifiuti pericolosi presso le famiglie così da poter smaltire in modo sicuro e semplice tutte le sostanze pericolose. Una parte dei rifiuti pericolosi così raccolti può successivamente essere smaltita negli FTR. Il servizio per il quale sono stati concessi gli aiuti presentava quindi un carattere generale e l'aiuto non costituiva un vantaggio specifico per un gruppo limitato di utenti di questi servizi.
- (85) I due ricorrenti sostengono che non si è registrata una carenza del mercato tale da giustificare un servizio di interesse economico generale. Inoltre, in alcuni Stati membri non esistono FTR. È possibile che gli obiettivi della direttiva 75/442/CEE – autosufficienza in materia di smaltimento dei rifiuti e smaltimento di rifiuti vicino al luogo in cui sono stati prodotti (principio di prossimità) – non corrispondano ad una situazione di mercato, ma non per questo sono meno legittimi.

Definizione precisa dei servizi di interesse economico generale e attribuzione del servizio

- (86) L'incarico pubblico deve essere descritto chiaramente ed imposto espressamente con decisione pubblica. Dalla decisione di concessione e dall'accordo di concessione si evince che l'impresa è stata incaricata in modo corretto del servizio di interesse economico generale. In questi documenti la definizione di incarico pubblico è sufficien-

temente precisa: essa è strettamente connessa ai rifiuti destinati alla discarica C2 e ai rifiuti a basso potere calorifico inceneriti negli FTR. Anche le misure di aiuto destinate a compensare i costi del servizio di interesse economico generale sono descritte sufficientemente in dettaglio. Ciò nonostante, a questo proposito, occorre fare le seguenti osservazioni.

- (87) In primo luogo, vi sono state carenze dal punto di vista della trasparenza. Per i concorrenti non è sempre stato chiaro se l'AVR IW agiva in proprio nome o a nome dell'AVR Nuts. Inizialmente, anche il sistema tariffario e di sconti non risultava sufficientemente chiaro, in particolare riguardo ai rifiuti ad alto potere calorifico utilizzati come combustibile negli FTR. Per l'AVR e lo Stato, e per un controllore indipendente, queste questioni erano tuttavia sufficientemente chiare in base all'accordo di concessione, e dunque un controllo adeguato era possibile.
- (88) La Commissione ritiene che il metodo descritto all'allegato I sia sufficientemente trasparente ai fini del controllo e che le misure complementari adottate a seguito delle osservazioni volte ad una maggiore trasparenza nell'ambito della gestione del servizio di interesse economico generale siano sufficienti.
- (89) In secondo luogo, anche se a prima vista il concetto di «tariffe socialmente accettabili» per lo smaltimento di rifiuti FTR risulta piuttosto vago, nella pratica non ha comportato alcun problema. Le tariffe sono rimaste al livello al quale erano state portate negli anni precedenti. In conformità del principio «chi inquina paga», le tariffe erano superiori a quelle previste per lo smaltimento all'estero. Allo stesso tempo, né le parti interessate né i Paesi Bassi hanno sostenuto che era necessario applicare tariffe più basse per evitare pratiche illegali potenzialmente dannose per l'ambiente. Si può concludere, quindi, che i Paesi Bassi non ritenessero le tariffe eccessivamente alte, avendo peraltro approvato i disavanzi di bilancio calcolati, che erano fondati su ipotesi più precise riguardo alle tariffe da applicare.

#### Assenza di sovracompensazione

- (90) Bisogna evitare una sovracompensazione per quanto riguarda tutti gli elementi di aiuto del sistema. In questo contesto, la Commissione compie una valutazione distinta per ognuno dei punti seguenti: 1) la compensazione per i disavanzi del 2002 e 2003; 2) la compensazione per i disavanzi del 2004, 2005 e 2006; 3) la compensazione per i costi di chiusura che consiste in a) una compensazione per i costi di chiusura relativi agli investimenti convenuti a concorrenza delle somme non ancora ammortizzate e in b) costi di chiusura derivanti dalla chiusura anticipata degli FTR; 4) gli aiuti contenuti nella garanzia.

- (91) Per quanto riguarda il disavanzo di bilancio per il 2002 e il 2003, la Commissione ritiene che il metodo utilizzato per calcolare i disavanzi previsti, concessi come aiuti, sia adeguato e sufficientemente restrittivo. Tutti gli elementi, ad eccezione della compensazione per i costi di acquisizione (cfr. considerando da 108 a 113), sono direttamente collegati all'attuazione dell'obbligo di servizio pubblico. Non vi è nessun motivo di supporre che i costi siano gonfiati in modo artificiale e, grazie all'assistenza di un consulente indipendente, i Paesi Bassi hanno potuto calcolare l'aiuto in modo restrittivo. Il metodo prevede un'analisi più precisa del bilancio di apertura dell'AVR Nuts, la quale offre un buon punto di partenza per la valutazione dei costi e delle entrate dell'AVR Nuts nella nuova situazione. I costi variabili, i costi fissi diretti e i costi praticati da altre società dell'AVR sono basati su ripartizioni dettagliate. Si tiene conto in modo adeguato degli investimenti e degli ammortamenti, sotto forma di un piano di investimento dettagliato per il periodo 2002-2016 e un ammortamento dei nuovi investimenti nell'arco di 7,24 anni. Si può concludere da tutto ciò che i costi non sono stati gonfiati artificialmente con investimenti straordinari o ammortamenti sproporzionati. Nelle osservazioni delle parti interessate sono esposte diverse questioni in materia, ma non vengono fornite prove relative ad una eventuale sovracompensazione. Inoltre, nel 2002 e 2003, a causa di incidenti e problemi tecnici, le perdite hanno superato il livello calcolato complessivo di un totale di 12 mio EUR. Pertanto, è esclusa la possibilità di sovracompensazione a favore dell'AVR Nuts in questo periodo.
- (92) Per il periodo 2004-2006 gli aiuti si basano sulla stessa metodologia, per cui la Commissione non si aspetta a priori che si verifichi una sovracompensazione. Il disavanzo di bilancio precalcolato per il 2004 è fondato esattamente sullo stesso metodo e l'aumento del disavanzo precalcolato, nonostante la chiusura di uno degli FTR, è interamente attribuibile alle diverse voci di costo previste nell'ambito di questo metodo (cfr. le cifre di cui all'allegato I). Considerate le notevoli perdite aggiuntasi a quelle precalcolate per il 2002 e il 2003, non sorprende che il disavanzo di bilancio precalcolato per il 2004 sia risultato superiore. Inoltre, anche se la chiusura del primo FTR ha ridotto i costi variabili, l'impatto che ne è derivato sui costi fissi, i quali costituiscono una parte preponderante dei costi totali, è risultato piuttosto limitato. Ciononostante, in linea con la politica generale della Commissione, la sovracompensazione per i costi di un servizio di interesse economico generale deve essere esclusa non solamente a priori ma anche a posteriori. Per questo motivo, la Commissione esige che i Paesi Bassi controllino i costi effettivi e adattino, se necessario, il livello degli aiuti onde evitare che la sovracompensazione consenta all'AVR Nuts di ottenere sulle sue attività un margine di utile superiore al margine abituale per il tipo di attività in questo settore.
- (93) La Commissione accetta che gli aiuti possano essere concessi come compensazione per i costi di chiusura in relazione agli investimenti convenuti non ancora ammortizzati. Non ci si può aspettare che, senza solide garanzie, un operatore concluda un contratto di servizi di cinque anni per il quale sono previsti investimenti consistenti. L'ammortamento di questi investimenti in un periodo corrispondente alla durata del contratto (cinque anni) sarebbe stato altrettanto irragionevole. Di conseguenza, le perdite precalcolate per questo periodo, e quindi anche gli aiuti, sarebbero state notevolmente più alti. A questo proposito, le condizioni di cui nell'accordo di concessione costituiscono una conseguenza necessaria ed efficace del sistema di compensazione. Il fatto che queste disposizioni siano state applicate prima della scadenza prevista dell'accordo di concessione non incide su questo giudizio. Sulla base delle informazioni fornite dai Paesi Bassi, la Commissione non si aspetta alcuna sovracompensazione per questo tipo di aiuti. Tuttavia, alcuni aspetti non sono ancora sufficientemente chiari, come ad esempio il fatto di sapere se le entrate provenienti dalla vendita di attività o gli utili derivanti dal proseguimento dell'utilizzazione ad altri fini saranno presi sufficientemente in considerazione. Di conseguenza, la Commissione esige che i Paesi Bassi controllino anche i costi effettivi relativi a questo elemento e adattino l'importo degli aiuti secondo le esigenze.
- (94) La Commissione può accettare anche che sia concessa una compensazione per i costi supplementari legati alla chiusura prematura degli FTR. Uno Stato membro non può essere costretto a portare avanti un simile accordo, in particolare quando, in questo modo, paga meno di quanto non avrebbe dovuto probabilmente pagare se le attività fossero continuate. I dati forniti dai Paesi Bassi in merito a questi costi supplementari sono relativamente dettagliati. Tuttavia, diversi elementi sono fondati su stime che sembrano lasciare un ampio margine di incertezza. Inoltre, solo i costi necessariamente legati al servizio di interesse economico generale e alla chiusura prematura possono essere presi in considerazione, e ciò non risulta chiaramente dalle informazioni disponibili. Di conseguenza, la Commissione esige che i Paesi Bassi controllino anche i costi effettivi relativi a questo elemento e adattino l'importo degli aiuti secondo le esigenze.
- (95) Infine, la Commissione può accettare che siano concessi aiuti sotto forma della garanzia pari al 30 % dei costi di smantellamento e di risanamento. Se non ci fosse stata alcuna garanzia, i disavanzi di bilancio e gli aiuti al funzionamento sarebbero probabilmente stati più alti in quanto l'importo corrispondente avrebbe dovuto essere trattenuto come riserva. I costi in quanto tali sono direttamente legati all'obiettivo politico iniziale di proporre il servizio di interesse economico generale in questione nei Paesi Bassi. Dal momento tuttavia che i costi effettivi non sono ancora conosciuti, la Commissione esige un controllo adeguato a posteriori.

(96) In sintesi, la Commissione giunge alla conclusione che non vi è alcuna sovracompensazione per i disavanzi di bilancio del 2002 e del 2003, ma che essa può autorizzare gli altri elementi di aiuto solo se i Paesi Bassi garantiscono che, in tutto il periodo preso in considerazione, non vi sarà alcuna sovracompensazione a posteriori, tenendo anche conto dei deficit e degli attivi maggiori registrati negli anni di durata dell'accordo di concessione. L'aiuto può permettere all'AVR Nuts di ottenere un margine di utile ragionevole per le attività in questione. Nell'ambito dell'accordo di convenzione, il rischio per AVR era limitato poiché le perdite precalcolate sarebbero state interamente coperte dall'aiuto. Tuttavia, il rischio operativo continuava a ricadere in ampia misura sull'AVR<sup>(20)</sup>. Le attività quindi non erano prive di rischi, come hanno dimostrato peraltro i fatti. Viste le condizioni di mercato e il profilo di rischio dell'AVR Nuts, la Commissione può certamente accettare un livello di utile pari al massimo rendimento delle obbligazioni statali dei Paesi Bassi, maggiorato di due punti percentuali. Se, in pratica, l'utile dovesse superare tale massimale, i Paesi Bassi dovranno adattare il livello degli aiuti retroattivamente e, in conformità dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, notificare tutti gli aiuti a causa dei quali l'AVR Nuts supera questo livello di utile. In occasione del controllo a posteriori, occorre verificare adeguatamente l'assenza di una sovracompensazione. A tal fine, la Commissione auspica di ricevere relazioni di controllo dettagliate, le quali dovrebbero almeno trattare i punti di cui all'allegato II della presente decisione.

*Proporzionalità della misura e assenza di perturbazione degli scambi pregiudizievole per l'interesse comunitario*

(97) La Commissione esercita controllo sulla proporzionalità degli aiuti, affinché i mezzi utilizzati per la realizzazione del compito di interesse generale non comportino inutili perturbazioni degli scambi. È inoltre opportuno far sì che eventuali limitazioni alle regole del trattato CE, in particolare le limitazioni della concorrenza e le limitazioni delle libertà relative al mercato interno, non superino quanto è necessario per un'esecuzione efficace del compito.

(98) La Commissione ritiene che le misure adottate dai Paesi Bassi soddisfino in gran parte l'esigenza di proporzionalità. È difficile concepire con quali altri mezzi i Paesi Bassi avrebbero potuto garantire che fosse messa a disposizione una capacità nazionale adeguata per il trattamento

dei rifiuti. Nessuna delle parti interessate ha dimostrato l'esistenza di alternative meno dannose per realizzare tale obiettivo. Sono stati ritenuti proporzionali anche i seguenti elementi della misura.

(99) Sistema tariffario di accettazione fondato su riduzioni scaglionate: dal momento che questo sistema mira a conservare una capacità sufficiente per eliminare adeguatamente i rifiuti FTR, una conseguenza del tutto naturale è puntare ad un massimo sfruttamento delle capacità per limitare i costi. Come hanno dimostrato i Paesi Bassi, tutti i fornitori di rifiuti potevano fare appello a queste riduzioni o direttamente o al momento della consegna da parte di intermediari. Per questo motivo, il sistema tariffario di accettazione basato su riduzioni scaglionate è giustificato. Dal momento che il sistema di tariffe non discriminatorie e di riduzioni scaglionate si applicava a tutti i fornitori – quindi anche all'AVR IW – vi era una limitata distorsione della concorrenza. Nonostante si sia verificata una certa confusione nella pratica, il carattere non discriminatorio del sistema avrebbe potuto essere chiaro per tutte le parti interessate. Avendo tuttavia riscontrato una certa confusione, i Paesi Bassi hanno adottato sufficienti misure complementari per accrescere la trasparenza. Poiché la tariffa per i rifiuti ad alto potere calorifico era stata fissata al livello delle alternative di smaltimento concorrenti, la distorsione della concorrenza sul mercato per questo tipo di rifiuti è stata limitata. È opportuno sottolineare che nessuna impresa nei Paesi Bassi era obbligata a consegnare rifiuti FTR o rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico all'AVR Nuts o all'AVR IW. Al contrario, l'AVR Nuts è tenuta, sulla base dell'accordo di concessione, ad accettare tutti i rifiuti C2 e FTR che le vengono offerti, accompagnati o meno da rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico. Su questo punto, la Commissione non ha riscontrato prove sufficienti del fatto che, a prima vista, si sia verificato un abuso di posizione dominante e l'accordo di concessione non crea assolutamente i presupposti per un tale abuso.

(100) Compensazione per la chiusura: le disposizioni dell'accordo di concessione relative alla compensazione – in caso di mancata proroga dell'accordo – per il valore contabile residuo degli investimenti non ancora ammortizzati realizzati dall'AVR, con l'approvazione dello Stato, durante l'accordo devono anch'esse essere considerate proporzionate. Senza una simile garanzia, sarebbe comprensibilmente impossibile ottenere l'accordo dell'AVR. Lo stesso si applica alla garanzia concessa dallo Stato in base alla quale si assume un massimo del 30 % dei costi di smantellamento e di risanamento in caso di liquidazione degli impianti. È ovvio che una procedura adeguata di smantellamento e risanamento rientra negli interessi pubblici. Alla luce della partecipazione dello Stato nel 30 % nell'AVR Chemie, è accettabile che esso si assuma la sua parte di responsabilità e che la restante parte incomba sull'altro azionista, l'AVR Holding.

<sup>(20)</sup> Inoltre, l'accordo di concessione contiene una disposizione per una correzione temporanea al rialzo in caso di modifica delle misure politiche da parte delle autorità pubbliche o di calamità indipendenti dalla volontà dell'AVR. Una disposizione paragonabile consente una correzione dell'aiuto al ribasso in caso di perdite notevolmente inferiori a quanto precalcolato.

- (101) Mantenimento da subito di due FTR: la Commissione ha valutato se i Paesi Bassi non avrebbero dovuto concedere aiuti per mantenere operativo un solo FTR. La questione è se il contributo al conseguimento degli obiettivi prefissati dai Paesi Bassi attraverso il mantenimento del secondo FTR giustifichi gli aiuti richiesti da tale progetto e le conseguenze negative per la concorrenza.
- (102) Su questo punto, la Commissione riconosce che i Paesi Bassi possono perseguire l'obiettivo legittimo di disporre di una capacità nazionale adeguata per il trattamento di rifiuti FTR, onde evitare una carenza di capacità che obbligherebbe lo Stato ad autorizzare l'esportazione di tali rifiuti all'estero. Nella valutazione non si può quindi evitare una certa flessibilità, dato che non era possibile prevedere con certezza i flussi di rifiuti C2 e FTR che sarebbero stati prodotti e considerati i rischi in materia di disponibilità degli impianti. Tali rischi si sono peraltro anche concretizzati, quando nel 2002, a seguito di incidenti, uno degli FTR è rimasto chiuso per un certo periodo di tempo. Nel 2002 la capacità disponibile era pari solo al 73 % e nel 2003 solo al 75 % della capacità autorizzata di 100 000 tonnellate. Per questo motivo, le autorità dei Paesi Bassi hanno dovuto autorizzare, in contraddizione con la loro strategia in materia, l'esportazione di rifiuti FTR.
- (103) Facendo un paragone tra i volumi attesi di rifiuti FTR e la capacità dei due FTR, è opportuno compiere le seguenti osservazioni. Quando l'accordo di concessione è stato elaborato, tra la fine del 2001 e la metà del 2002, l'offerta prevedibile di rifiuti FTR era stimata a circa 38 500 tonnellate l'anno. La stima era basata sull'esperienza passata. Va sottolineato che per il trattamento è necessario almeno lo stesso volume di rifiuti ad alto potere calorifico. È chiaro che un solo FTR sarebbe stato insufficiente per trattare adeguatamente questa quantità di rifiuti, e a questo proposito, è opportuno compiere tre osservazioni. In primo luogo, una parte della fornitura prevista di rifiuti FTR all'AVR Nuts era probabilmente la conseguenza dell'applicazione restrittiva, data dai Paesi Bassi, alla definizione di «rifiuti destinati allo smaltimento» fino all'inizio del 2003. In secondo luogo, alcune parti interessate hanno attirato l'attenzione sull'esistenza di capacità alternative per il trattamento dei rifiuti FTR a livello nazionale. In terzo luogo, la stima non avrebbe tenuto conto della possibilità per l'AVR di trattare una parte dei rifiuti nei suoi forni a griglia per l'incenerimento di rifiuti domestici <sup>(21)</sup>. In compenso, la stima tiene espressamente

conto degli sviluppi in corso all'epoca. Inoltre, l'offerta di rifiuti FTR destinati all'esportazione varia annualmente e dipende dalla situazione sul mercato internazionale; la situazione varia anche in funzione delle diverse categorie di rifiuti. Inoltre, dal momento che all'inizio del 2002 esisteva ancora una scorta considerevole di rifiuti FTR, l'offerta era già sufficientemente garantita all'inizio del periodo. La stima del flusso di rifiuti FTR avrebbe potuto essere più bassa se, nel 2002, le autorità olandesi avessero basato questa stima sull'ipotesi di un'applicazione corretta della definizione di rifiuti destinati al recupero, ma è tuttavia poco probabile che, sulla base dei dati disponibili allora, questa stima sarebbe stata così bassa da far decidere in tutta serenità alle autorità dei Paesi Bassi che solo uno degli FTR sarebbe stato sufficiente. Tutto ciò è confermato dal fatto che nel 2003, quando la Corte di giustizia ha precisato la definizione di «rifiuti destinati allo smaltimento», i Paesi Bassi erano ancora costretti ad autorizzare l'esportazione effettiva di rifiuti FTR per via dei problemi di capacità incontrati dall'AVR. La diminuzione effettiva del flusso di rifiuti FTR all'AVR è attribuibile in ampia misura a fattori diversi dall'aumento delle esportazioni. Per quanto riguarda le altre capacità presenti nei Paesi Bassi, la Commissione osserva che una parte consistente di questa capacità è diventata disponibile solo alla fine del 2003, dopo la concessione delle autorizzazioni necessarie per il principale impianto concorrente di pirolisi. Le parti interessate non hanno potuto dimostrare che le autorità olandesi avrebbero dovuto tener conto, già nel 2002, di una capacità alternativa di trattamento nazionale sufficiente per tutti i tipi di rifiuti FTR prodotti nei Paesi Bassi e consegnati per lo smaltimento.

- (104) La decisione di mantenere in servizio due FTR – invece di uno – ha fatto aumentare il volume degli aiuti, in particolare per via degli investimenti risultati necessari e che, in seguito, dopo la chiusura dei forni, hanno dovuto essere compensati. Una parte di questi investimenti non era tuttavia stata prevista al momento della firma dell'accordo di concessione. Le conseguenze sulle perdite di esercizio precalcolate erano relativamente limitate considerata la notevole incidenza dei costi fissi. La Commissione ritiene che anche per i concorrenti le conseguenze siano rimaste limitate: nessun elemento suggerisce che il mantenimento in funzione dei due FTR abbia causato l'incenerimento di maggiori volumi di rifiuti FTR e di altri rifiuti pericolosi. L'utilizzazione delle capacità degli FTR per altri tipi di rifiuti – che non è stata dimostrata da alcuna prova – è piuttosto inefficace e non si può ritenere che abbia un effetto fortemente negativo sui concorrenti.

<sup>(21)</sup> I tre ricorrenti hanno sottolineato in particolare che il riquadro 3.2 relativo alla disponibilità teorica ed effettiva e alla fornitura di rifiuti pericolosi nello studio «*Toekomst verbranden specifiek gevaarlijk afval*» (allegato sia alle loro osservazioni che alla lettera dei Paesi Bassi) propone una stima notevolmente in eccesso dell'offerta di rifiuti FTR, non tenendo conto della possibilità che l'AVR tratti parte dei suoi rifiuti nei suoi forni a griglia utilizzati per i rifiuti domestici. La pratica dell'AVR è tra l'altro descritta in modo esplicito al paragrafo 3.1.2. dello studio in questione.

- (105) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene che la decisione iniziale di mantenere in funzione due FTR possa essere ritenuta proporzionata e che le decisioni di chiudere i FTR non siano state adottate eccessivamente tardi.

(106) Il ruolo dell'AVR IW: l'AVR IW era responsabile di buona parte dell'amministrazione dell'AVR Nuts ed era, al contempo, una concorrente di altri fornitori di rifiuti pericolosi. In questo modo, l'AVR IW ha ottenuto informazioni sui volumi previsti di rifiuti e su quelli effettivamente forniti. Considerato che nessun fornitore di rifiuti era tenuto a consegnare le quantità inizialmente indicate all'AVR Nuts, e visto che le tariffe e le riduzioni effettive si basavano, in ultima istanza, esclusivamente sui volumi di rifiuti effettivamente forniti, è difficile capire come l'AVR IW avrebbe potuto conseguire un vantaggio finanziario o strategico per via della sua posizione centrale. I Paesi Bassi hanno spiegato che l'AVR IW non avrebbe potuto abusare di questa posizione e sulla base, tra l'altro, delle osservazioni delle parti interessate, la Commissione non può giungere a questa conclusione. È possibile che l'AVR IW abbia proposto, a proprio nome, di trattare rifiuti a tariffe inferiori a quelle dell'AVR Nuts, ma ciò non può essere attribuito alle misure di aiuto e potrebbe rientrare nei limiti di un comportamento concorrenziale, in quanto eventuali concorrenti avrebbero potuto liberamente agire in modo paragonabile. Anche nel caso in cui l'AVR IW avesse deviato parte dei rifiuti FTR verso i suoi impianti di incenerimento per i rifiuti domestici (il che non è stato dimostrato), ciò non avrebbe apparentemente comportato una distorsione sproporzionata, in quanto ogni fornitore con cognizioni di causa sui rifiuti avrebbe potuto ottenere margini comparabili accontentandosi di consegnare tali rifiuti direttamente ad altri impianti di incenerimento di rifiuti domestici, dell'AVR o di altre imprese. Inoltre, dal momento che l'aiuto era fissato sulla base di un bilancio precalcolato, la Commissione ritiene che l'AVR abbia scelto delle soluzioni efficaci e non abbia deviato i rifiuti quando tale pratica avrebbe comportato perdite effettive maggiori per via di un sottoutilizzo degli impianti. Tale deviazione dei rifiuti andrebbe piuttosto considerata come una gestione efficace dei rifiuti conforme ai principi comunitari.

(107) Sviluppo tecnologico: la Commissione non prevede che le misure abbiano un effetto fortemente negativo sullo sviluppo di tecnologie alternative in materia di smaltimento e recupero. Come hanno indicato i Paesi Bassi, esistono altri strumenti per promuovere questo tipo di sviluppi. Ad esempio, nel 2003 è stata concessa un'autorizzazione per un impianto innovativo di pirolisi. Le tariffe praticate dall'AVR erano notevolmente superiori alle tariffe del gestore di questo impianto e per questo motivo l'effetto di distorsione degli aiuti, da questo punto di vista, deve essere considerato limitato.

(108) Aiuti per l'acquisizione di rifiuti: contrariamente agli elementi di cui sopra, le misure non possono essere considerate proporzionate per quanto attiene all'acquisizione di rifiuti effettuata dall'AVR IW e per la quale l'AVR Nuts paga una compensazione attingendo agli aiuti ricevuti dallo Stato. La Commissione capisce che, per limitare i costi del sistema, è necessario aumentare il più possibile il volume dei rifiuti da trattare, in particolare dei rifiuti FTR che hanno le più alte tariffe di accettazione. Come indicato al considerando 99, è per questo motivo che si

può accettare il sistema di riduzioni scaglionate non discriminatorie. Invece, la compensazione concessa all'AVR per l'acquisizione dei rifiuti costituisce una distorsione sproporzionata della concorrenza, essendo l'AVR IW l'unico beneficiario. I suoi concorrenti non ricevono una compensazione paragonabile per i costi di acquisizione sostenuti. Riguardo ai rifiuti pericolosi ad alto potere calorifico, in caso di perdite persistenti, la soluzione avrebbe potuto consistere nel ridurre le tariffe di accettazione in modo non discriminatorio. Anche per i rifiuti FTR, la compensazione per i costi di acquisizione deve essere considerata sproporzionata. Essa fornisce all'AVR IW un vantaggio discriminatorio per un'attività specifica che fa concorrenza diretta con altre imprese di gestione dei rifiuti. Tale acquisizione non rientra direttamente nell'interesse pubblico tanto da giustificare aiuti, soprattutto se si tratta di rifiuti FTR acquisiti all'estero. Ma anche nel caso di rifiuti FTR provenienti da fonti olandesi, l'acquisizione può incoraggiare il loro smaltimento nei Paesi Bassi a scapito del loro recupero nel paese o altrove. In circostanze specifiche, questa pratica può risultare incompatibile con il principio secondo il quale i rifiuti devono essere trattati in prossimità della loro fonte. Di conseguenza, l'importo di 2,4 mio EUR destinato all'acquisizione che si basava sul bilancio precalcolato destinato all'AVR Nuts e che è stato trasferito all'AVR IW non può essere giustificato alla luce dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. La compatibilità di questa componente della misura con l'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato viene esaminata al punto 6.3.

### 6.3 Analisi della compensazione per l'acquisizione dei rifiuti alla luce dell'articolo 87 del trattato

(109) La Commissione ha esaminato se le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafi 2 e 3 del trattato si applicano alla compensazione erogata all'AVR IW per i costi di acquisizione. Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato potrebbero permettere di considerare gli aiuti compatibili con il mercato comune. Tuttavia, gli aiuti: a) non hanno carattere sociale e non sono concessi a singoli consumatori; b) non sono destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, e c) non sono necessari a compensare gli svantaggi economici provocati dalla divisione della Germania.

(110) Non si applicano neanche le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a), b) e d) del trattato. Queste riguardano gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di disoccupazione, gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di progetti di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro e gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio. I Paesi Bassi non hanno tentato di giustificare gli aiuti sulla base di uno di questi motivi.

- (111) Per quanto riguarda la prima parte della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, ossia gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, la Commissione osserva che l'aiuto non è orientato alla ricerca e sviluppo, agli investimenti compiuti da piccole e medie imprese o al salvataggio e alla ristrutturazione dell'AVR IW. Gli aiuti non perseguono neanche finalità di sviluppo regionale e l'AVR IW non è stabilita in una regione nella quale gli investimenti di avviamento possano beneficiare di aiuti regionali. Di conseguenza, gli aiuti non possono essere dichiarati compatibili con il mercato comune in virtù del fatto che faciliterebbero lo sviluppo di alcune regioni.
- (112) La Commissione ha esaminato se gli aiuti possano, in qualche modo, beneficiare delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, e in particolare se la disciplina sugli ambientali sia di applicazione in questo contesto. Dal momento che si tratta di aiuti al funzionamento, la Commissione ha analizzato tali aiuti in base al punto E.3.1 della disciplina sugli aiuti ambientali. Gli aiuti non sono risultati tuttavia necessari, né si limitano ad una semplice compensazione dei costi di produzione in eccesso rispetto al prezzo di mercato dei prodotti o dei servizi in questione.
- (113) Poiché nessuna di queste deroghe è di applicazione, la Commissione è giunta alla conclusione che gli aiuti sono incompatibili con il mercato comune e che devono essere recuperati presso il beneficiario, l'AVR IW, in conformità dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999, conformemente a quanto previsto nel capitolo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE<sup>(22)</sup>.

## 7 CONCLUSIONE

- (114) La Commissione conclude che le seguenti misure costituiscono aiuti di Stato a favore dell'AVR Nuts: 1) la compensazione per i disavanzi di bilancio per il 2002 e il 2003; 2) la compensazione per i disavanzi di bilancio per il 2004 e per il restante periodo 2005-2006; 3) la compensazione per i costi di chiusura che consistono a) nella compensazione per i costi di chiusura in relazione agli investimenti convenuti non ancora ammortizzati e b) in costi di chiusura a seguito della cessazione anticipata del trattamento di rifiuti nei FTR; 4) gli aiuti contenuti nella garanzia. Ad eccezione della parte volta a compensare i costi di acquisizione dei rifiuti, gli aiuti possono essere dichiarati compatibili con il mercato comune, dal momento che costituiscono una compensazione per i costi di un servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, a condizione che l'aiuto non superi l'importo delle perdite effet-

tivamente registrate durante questo periodo e autorizzi solo un margine di utile ragionevole. Per questo motivo, la Commissione esige che i Paesi Bassi presentino relazioni annuali sull'utilizzo effettivo degli aiuti e sulla redditività delle attività durante l'anno in questione. I Paesi Bassi devono anche controllare la compensazione dei costi di chiusura e verificare, in occasione di tale controllo, i punti menzionati all'allegato II. Una relazione intermedia su questi controlli dovrà essere presentata alla Commissione entro la primavera del 2006 mentre la relazione finale è attesa entro la primavera del 2007. I Paesi Bassi dovranno inoltre comunicare tutti gli aiuti concessi all'AVR Nuts i quali permettono all'impresa di ottenere un margine di utile superiore al rendimento delle obbligazioni statali olandesi, maggiorato di due punti percentuali. Questi aiuti non possono essere erogati prima di essere stati autorizzati dalla Commissione in base all'articolo 4 o 7 del regolamento (CE) n. 659/1999.

- (115) Al contrario, la compensazione di 2,396 mio EUR erogata all'AVR IW per i costi di acquisizione dei rifiuti non può essere dichiarata compatibile poiché essa non può essere considerata una compensazione proporzionata al servizio di interesse economico generale. Si tratta piuttosto di una compensazione erogata all'AVR IW per coprire costi che dovrebbero normalmente essere iscritti nel bilancio di un'impresa di gestione dei rifiuti. Non si applica alcuna delle deroghe al divieto di aiuti di Stato di cui all'articolo 87, paragrafo 1 del trattato. Di conseguenza, questa parte degli aiuti deve essere recuperata direttamente dall'AVR IW. Pertanto, la Commissione invita i Paesi Bassi ad ingiungere all'AVR di rimborsare gli aiuti, maggiorati di un interesse alle condizioni determinate nella presente decisione.
- (116) La Commissione invita i Paesi Bassi a fornire i dati richiesti sulla base del questionario di cui all'allegato III della presente decisione, indicando chiaramente le misure previste e quelle già adottate per recuperare gli aiuti senza indugio e in modo efficace. La Commissione esorta i Paesi Bassi a fornire entro due mesi dalla notifica della presente decisione tutti i documenti (in particolare ordini di recupero) che dimostrino che una procedura di recupero è stata intrapresa nei confronti dell'AVR IW,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

### Articolo 1

La compensazione per le perdite di esercizio, la compensazione per i costi di chiusura dei forni a tamburo rotante e la garanzia dello Stato di assumersi il 30 % dei costi di smantellamento e di risanamento, risultanti dall'accordo di concessione concluso tra i Paesi Bassi e l'AVR Nuts e a cui i Paesi Bassi hanno dato parzialmente esecuzione, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

<sup>(22)</sup> GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1.

*Articolo 2*

Alle condizioni di cui all'articolo 3, gli aiuti di Stato di cui all'articolo 1, ad eccezione degli aiuti di cui all'articolo 4 erogati all'AVR IW, sono compatibili con il mercato comune, poiché essi risarciscono il beneficiario per i costi di un servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

*Articolo 3*

1. Gli aiuti a favore dell'AVR Nuts non superano il totale dei disavanzi calcolati, le perdite effettive aggiuntive registrate dall'AVR Nuts e un margine di utile ragionevole per la durata dell'accordo di concessione. Se, nella pratica, il margine di utile nel periodo di concessione degli aiuti dovesse risultare superiore al tasso di rendimento delle obbligazioni statali dei Paesi Bassi, maggiorato di due punti percentuali, i Paesi Bassi adeguano il livello degli aiuti retroattivamente.

2. I Paesi Bassi presentano una relazione sulla messa in esecuzione delle misure nel 2004 nonché relazioni annuali sulla messa in esecuzione della garanzia per i costi di smantellamento e di risanamento e sulla messa in esecuzione delle misure per la discarica C2 per la durata rimanente delle misure. Entro la primavera del 2006 i Paesi Bassi presentano una relazione intermedia relativa al controllo sulla compensazione per i costi di chiusura, nonché una relazione finale entro la primavera del 2007. Le relazioni presentano una giustificazione per la compensazione, tenendo debito conto dei punti di cui all'allegato II.

*Articolo 4*

Gli aiuti a favore dell'AVR IW, costituiti dalla compensazione per i costi di acquisizione pari a 2,396 mio EUR, sono incompatibili con il mercato comune.

*Articolo 5*

1. I Paesi Bassi prendono tutti i provvedimenti necessari per recuperare l'aiuto di cui all'articolo 4 dall'AVR IW.

2. Il recupero viene eseguito senza indugio e secondo le procedure del diritto interno, a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione.

3. Gli aiuti da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui gli aiuti sono divenuti disponibili per il beneficiario fino alla data del recupero.

4. Il tasso di interesse è calcolato in conformità delle disposizioni di cui al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004.

*Articolo 6*

1. I Paesi Bassi comunicano alla Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, le misure che hanno già adottato e quelle che intendono adottare per recuperare gli aiuti di cui all'articolo 4. I dati in questione sono forniti sulla base del questionario di cui all'allegato III della presente decisione.

2. I Paesi Bassi presentano, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, tutti i documenti che dimostrano che è stata avviata una procedura di recupero nei confronti dell'AVR IW.

*Articolo 7*

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 giugno 2005.

*Per la Commissione*

Neelie KROES

*Membro della Commissione*

## ALLEGATO I

**METODO UTILIZZATO PER DETERMINARE LE PERDITE DI ESERCIZIO**

Il metodo per determinare in anticipo le perdite di esercizio è stato elaborato da un consulente indipendente su richiesta del Ministero per gli alloggi, la gestione del territorio e l'ambiente e risale al 16 aprile 2002.

Il metodo si basa su un'analisi dettagliata dei bilanci per il 2002 e procede quindi ad un'estrapolazione per il 2003, tenendo conto di tutti i fattori conosciuti che potrebbero avere un impatto sui risultati effettivi del 2003. La stessa procedura sarebbe stata applicata agli anni successivi, ogni volta per un periodo di due anni. A seguito di sviluppi imprevisti e della possibile chiusura del secondo FTR, l'AVR e le autorità olandesi hanno convenuto di elaborare, per il 2004, un bilancio riguardante un solo anno.

Il bilancio 2002 si basa su una stima delle entrate, rapporti storici per i costi variabili e stime relative ad altri costi. È preso in considerazione anche il bilancio di investimento 2002-2016, così come gli investimenti specifici previsti per il 2002.

Sulla base di questo bilancio, è stato elaborato un modello previsionale che comprende anche il conto profitti e perdite, lo stato patrimoniale e il rendiconto finanziario. Le principali ipotesi a sostegno di questo modello previsionale sono le seguenti:

- Nello scenario prescelto, l'ipotesi è che sia possibile trattare circa 85 000 tonnellate all'anno (tenendo conto di una sospensione derivante da eventi eccezionali ricorrenti), il che risulta in entrate stimate a 30,5 mio EUR.
- Il modello non tratta separatamente gli eventi eccezionali perché, in base all'ipotesi prescelta, essi fanno parte degli eventi eccezionali che si verificano in modo ricorrente.
- Riguardo agli ammortamenti e alla ripartizione dei costi, le stime per il 2003 sono diverse da quelle per il 2002. A partire dal 2003 le entrate e i costi aumenteranno del 3,5 %. Si tiene anche conto di un aumento di efficienza.
- Il valore delle vecchie immobilizzazioni materiali è considerato nullo, in quanto esse non sono economicamente proficue senza gli aiuti. Sono quindi comprese nell'indennità di affitto che l'AVR Chemie imputa all'AVR Nuts; questa indennità include tutti gli altri costi dell'AVR Chemie, ad eccezione delle contribuzioni alla riserva C2 (in quanto esse risalgono ad una situazione anteriore), e tiene conto di un aumento del 5 % a fini fiscali.
- L'AVR Holding finanziaria in misura sostanziale l'AVR Chemie e l'AVR Nuts, ottenendo per questo un interesse del 4,891 % (nel 2002 e 2003).
- Anche le ripartizioni dei costi dell'AVR Holding sono contabilizzate; nel 2002 ammontavano a 4,3 mio EUR. Per il 2002 e il 2003 esse comprendevano anche una somma di 400 000 EUR per i costi commerciali i quali non si presentano più dopo il 2003.
- Un contratto di servizi fissa le condizioni per la prestazione del servizio tra le diverse filiali dell'AVR. I costi di trasferimento sono solitamente calcolati sulla base dei prezzi di costo calcolati attraverso il metodo di imputazione in base alle attività (*activity based costing*) e in base a prezzi conformi al mercato.
- Non è costituita alcuna riserva per i costi di smantellamento, in quanto il pagamento per tali spese è garantito dall'AVR (70 %) e dallo Stato (30 %).
- Non è costituita alcuna riserva per le riduzioni di personale, in quanto le attività dell'impresa vengono portate avanti e i rischi finanziari per eventuali riduzioni future di personale continueranno a gravare sull'impresa. Lo Stato non potrà mai essere ritenuto responsabile per i costi futuri derivanti dalle riduzioni di personale né per le indennità connesse a tali riduzioni di personale a seguito dell'interruzione delle attività o alla risoluzione dell'accordo concluso con l'AVR.
- L'AVR Holding è responsabile dei risultati negativi e delle conseguenze della mancata ottemperanza alle esigenze di qualità, di sicurezza e ambientali, tenuto conto di eventuali modifiche dei requisiti ambientali (è stata autorizzata una deroga ben determinata ed è possibile discuterne con lo Stato);

- Disposizioni particolari prevedevano la possibilità di una correzione verso l'alto degli aiuti in tre casi specifici riguardanti: 1) la temperatura autorizzata nella camera di postcombustione; 2) possibili risparmi derivanti dall'uso di combustibile secondario per il quale deve essere effettuato un esperimento, e 3) la questione giuridica se debbano essere pagate accise sui rifiuti oleosi.

Risultati	2002 precalcolato	2003 precalcolato	2003 reale	2004 precalcolato
Entrate derivanti dai rifiuti FTR	29,3	30,4	22,8	15,9
Entrate derivanti dai rifiuti C2	0,5	0,5	1,2	1,2
Entrate derivanti dal vapore	0,6	0,7	0,7	0,4
<b>Entrate totali</b>	<b>30,5</b>	<b>31,6</b>	<b>24,7</b>	<b>17,5</b>
Materie prime e sussidiarie e energia	3,8	3,9	3,0	2,4
Conferimento residui in discarica	2,0	2,1	1,2	1,0
Trattamento/stoccaggio	2,0	2,1	1,8	0,5
Costo del trasporto	0,2	0,2	0,3	0,2
<b>Costi variabili totali</b>	<b>8,0</b>	<b>8,2</b>	<b>6,4</b>	<b>4,1</b>
Costi del personale	3,8	4,0	4,2	3,6
Personale di terzi	0,3	0,3	0,7	0,4
Manutenzione	7,8	8,1	7,0	6,0
Riserva per licenziamenti	—	—	0,7	0,2
Riserve operative	—	—	—	—
Costi generali	0,6	0,6	2,4	0,8
<b>Costi fissi diretti totali</b>	<b>12,5</b>	<b>12,9</b>	<b>15,0</b>	<b>11,0</b>
Costi calcolati dall'AVR Holding	4,3	4,0	2,8	3,6
Altri costi indiretti	5,4	5,6	3,9	3,8
<b>Costi fissi indiretti totali</b>	<b>9,8</b>	<b>9,6</b>	<b>6,7</b>	<b>7,4</b>
<b>Affitto calcolato dall'AVR Chemie</b>	<b>2,0</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>3,1</b>
<b>Ammortamento</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>
<b>Costi per interessi</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>
<b>Perdite di esercizio</b>	<b>1,6</b>	<b>2,9</b>	<b>7,8</b>	<b>8,9</b>

I costi sostenuti dall'AVR Holding contabilizzati in parte nel bilancio sono, in particolare, costi legati alla sicurezza, alla mensa, all'amministrazione, agli impianti comuni, alla gestione e alle tecnologie informatiche. I costi calcolati dall'AVR Holding sono fondati su stime dettagliate.

## ALLEGATO II

**PUNTI DA CONSIDERARE AL MOMENTO DEL CONTROLLO A POSTERIORI SULL'ASSENZA DI SOVRACOMPENSAZIONE***Bilancio d'esercizio 2004, 2005 e 2006*

— Entrate e costi effettivi

*Compensazione per gli investimenti convenuti non ancora ammortizzati*

- Controllo del nesso diretto tra ogni investimento e il servizio di interesse economico generale.
- Entrate derivanti dalla vendita delle attività interessate e utili tratti dal proseguimento dell'utilizzazione per altri fini.

*Compensazione per i costi dovuti alla chiusura anticipata*

- Costi effettivi dei licenziamenti anticipati: indicare se il lavoratore in questione è assunto a tempo pieno o a tempo parziale in relazione al servizio di interesse economico generale, pagamenti effettivi ai lavoratori interessati, durata effettiva dei pagamenti relativi alla loro ridestinazione all'interno o all'esterno dell'AVR.
- Costi fissi costanti: spese generali relative ai FTR: controllare se la mancanza di copertura è giustificata o se la copertura non avviene in altro modo; controllare i costi contabili, giuridici e bancari effettivi; controllare i costi effettivi per altri elementi.
- Costi fissi costanti: sicurezza, mensa, acquisti, uffici amministrativi siti in «Professor Gerbrandyweg»: costi effettivi del trasporto di elettricità sulla base della data effettiva in cui l'impianto è stato chiuso o rilevato con la Eneco; costi a fondo perduto per l'affitto di uffici, ecc., tenendo conto delle entrate derivanti da un effettivo reimpiego; controllare se la mancanza di copertura per acquisti per la mensa, il deposito e la sicurezza è giustificata o se la copertura non avviene in altro modo.
- Costi fissi costanti: tecnologie informatiche: controllare se la copertura per le infrastrutture TCI non avviene in altro modo.
- Costi fissi costanti: costi del personale: costi effettivi delle centrale telefonica e del noleggio delle linee.
- Costi fissi costanti: noleggio/leasing del materiale: mancanza reale di copertura per i camion specializzati e i carrelli elevatori a forche ed entrate effettive derivanti dalla loro vendita e dal loro utilizzo alternativo all'interno dell'AVR.
- Costi fissi costanti: altri costi generali: costi effettivi e diminuzione effettiva dei costi per i contratti di manutenzione e di pulizia.
- Costi fissi costanti

*Garanzia*

- Controllo dei costi effettivi di smantellamento e di risanamento degli impianti utilizzati direttamente per il servizio di interesse economico generale.

Il controllo comprende un calcolo dal quale risulta che gli aiuti non comportano un rendimento superiore a quello delle obbligazioni statali olandesi, maggiorato di due punti percentuali.

---

## ALLEGATO III

**Informazioni sull'esecuzione della decisione della Commissione relativa alla misura C 43/2003 - Paesi Bassi –  
Aiuto al funzionamento a favore dell'AVR per il trattamento di rifiuti pericolosi**

**1 Calcolo dell'importo da recuperare**

1.1 Indicare le seguenti informazioni relative agli aiuti di Stato illegittimi messi a disposizione del beneficiario:

Date del pagamento (*)	Importo dell'aiuto (*)	Valuta	Identità del beneficiario
			AVR IW

(\*) Date alle quali l'aiuto (o singole rate) è stato messo a disposizione del beneficiario (Utilizzare righe diverse se un aiuto si compone di più rate e compensazioni).

(\*) Importo dell'aiuto messo a disposizione del beneficiario (in equivalente sovvenzione lordo).

Osservazioni:

1.2 Precisare il metodo di calcolo dell'interesse dovuto sull'importo dell'aiuto da recuperare.

**2 Misure di recupero previste e già adottate**

2.1 Descrivere in dettaglio le misure già adottate e quelle previste per recuperare gli aiuti senza indugio e in modo efficace. Illustrare altresì le misure alternative di recupero offerte dalla legislazione nazionale. Indicare inoltre, se del caso, la base giuridica delle misure adottate o previste.

2.2 Indicare il termine ultimo di recupero degli aiuti.

**3 Recupero già effettuato**

3.1 Indicare le seguenti informazioni relative all'importo degli aiuti che sono stati recuperati presso il beneficiario.

Date del recupero degli aiuti (*)	Importo dell'aiuto recuperato	Valuta	Identità del beneficiario
			AVR IW

(\*) Date alle quali l'aiuto è stato restituito.

3.2 Allegare informazioni attestanti il recupero degli importi di aiuto indicati nella tabella di cui al punto 3.1.

**RETTIFICHE**

**Rettifica del regolamento (CE) n. 2032/2003 della Commissione, del 4 novembre 2003, relativo alla seconda fase del programma decennale di cui all'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 98/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'immissione sul mercato dei biocidi, e recante modificazione del regolamento (CE) n. 1896/2000**

*(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 307 del 24 novembre 2003)*

Nell'allegato I, a pagina 32, nella riga relativa alla sostanza «5-cloro-2-(4-clorofenossi)fenolo», il numero CE «418-890-8» è sostituito da «429-290-0».

---

**Retifica del regolamento (CE) n. 1048/2005 della Commissione, del 13 giugno 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 2032/2003 relativo alla seconda fase del programma decennale di cui all'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 98/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'immissione sul mercato dei biocidi**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 178 del 9 luglio 2005)

1) Nell'allegato II:

- i) a pagina 24, nella riga relativa alla sostanza «5-cloro-2-(4-clorofenossi)-fenolo», il numero CE «418-890-8» è sostituito da «429-290-0»;
- ii) a pagina 25, la riga relativa alla sostanza «1-Ossido di cicloesilidrossidiazene, sale di potassio» è sostituita dalla seguente:

Denominazione (EINECS e/o altri)	Numero CE	Numero CAS	PT01	PT02	PT03	PT04	PT05	PT06	PT07	PT08	PT09	PT10	PT11	PT12	PT13	PT14	PT15	PT16	PT17	PT18	PT19	PT20	PT21	PT22	PT23
«1-ossido di cicloesilidrossidiazene, sale di potassio		66603-10-9					6	7	8	9	10	11	12	13»											

- 2) Nell'allegato IV, in tutte le righe relative alla sostanza «5-cloro-2-(4-clorofenossi)-fenolo», il numero CE «418-890-8» è sostituito da «429-290-04».