

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

- ★ **Regolamento (CE) n. 600/2004 del Consiglio, del 22 marzo 2004, che stabilisce talune misure tecniche applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico** 1
- ★ **Regolamento (CE) n. 601/2004 del Consiglio, del 22 marzo 2004, che stabilisce talune misure di controllo applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico e che abroga i regolamenti (CEE) n. 3943/90, (CE) n. 66/1998 e (CE) n. 1721/1999** 16
- ★ **Regolamento (CE) n. 602/2004 del Consiglio, del 22 marzo 2004, recante modifica del regolamento (CE) n. 850/98 per quanto riguarda la protezione delle scogliere coralline di acque profonde dagli effetti della pesca a strascico in una zona a nord-ovest della Scozia** 30
- Regolamento (CE) n. 603/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 32
- ★ **Regolamento (CE) n. 604/2004 della Commissione, del 29 marzo 2004, relativo alle comunicazioni di dati nel settore del tabacco a partire dal raccolto 2000** ... 34
- Regolamento (CE) n. 605/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, recante deroga per il 2004 al regolamento (CE) n. 1518/2003 per quanto riguarda le date di rilascio dei titoli di esportazione nel settore delle carni suine 39
- Regolamento (CE) n. 606/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, che deroga al regolamento (CE) n. 174/1999 riguardo al periodo di validità dei titoli di esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari 40
- Regolamento (CE) n. 607/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, che prevede una nuova assegnazione dei diritti d'importazione ai sensi del regolamento (CE) n. 1146/2003 e che deroga al medesimo 42

Prezzo: 22 EUR

(segue)

IT

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

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

Spedizione in abbonamento postale, articolo 2, comma 20/C, legge 662/96 — Milano.

★ Regolamento (CE) n. 608/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, relativo all'etichettatura di prodotti e ingredienti alimentari addizionati di fitosteroli, esteri di fitosterolo, fitostanoli e/o esteri di fitostanolo ⁽¹⁾	44
Regolamento (CE) n. 609/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, che fissa la restituzione alla produzione per lo zucchero bianco utilizzato dall'industria chimica	46
Regolamento (CE) n. 610/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, che fissa i dazi all'importazione nel settore del riso	47
Regolamento (CE) n. 611/2004 della Commissione, del 31 marzo 2004, che fissa i dazi all'importazione nel settore dei cereali	50

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

Consiglio

2004/294/CE:

★ Decisione del Consiglio, dell'8 marzo 2004, che autorizza gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, il protocollo recante modifica di detta convenzione o a aderirvi	53
Protocollo recante modifica della convenzione del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dal protocollo del 16 novembre 1982	55

2004/295/CE:

★ Decisione del Consiglio, del 22 marzo 2004, che autorizza la Repubblica italiana ad applicare una misura di deroga all'articolo 21 della sesta direttiva 77/388/CEE, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari	63
--	----

2004/296/CE:

★ Raccomandazione del Consiglio, del 30 marzo 2004, relativa alla nomina di un membro del comitato esecutivo della Banca centrale europea	65
--	----

Commissione

2004/297/CE:

★ Decisione della Commissione, del 29 marzo 2004, che autorizza la Repubblica ceca, l'Estonia, la Lituania, l'Ungheria, la Polonia e la Slovacchia a differire l'applicazione di talune disposizioni delle direttive 2002/53/CE e 2002/55/CE del Consiglio per quanto riguarda la commercializzazione delle sementi di determinate varietà ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2004) 962]	66
---	----

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

Autorità di vigilanza EFTA

2004/298/CE:

★ Decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA, del 16 luglio 2003, relativa ad un regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso (Norvegia)	68
--	----

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

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

REGOLAMENTO (CE) N. 600/2004 DEL CONSIGLIO**del 22 marzo 2004****che stabilisce talune misure tecniche applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 37,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico («convenzione»), è stata approvata dalla Comunità con la decisione 81/691/CEE ⁽²⁾ ed è entrata in vigore per la Comunità il 21 maggio 1982.
- (2) La convenzione prevede un quadro per la cooperazione regionale in materia di conservazione e di gestione delle risorse biologiche dell'Antartico attraverso la creazione di una commissione per la conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico («CCAMLR») e l'adozione da parte di quest'ultima di misure di conservazione che diventano obbligatorie per le parti contraenti.
- (3) La CCAMLR ha adottato alcune misure di conservazione e di gestione delle risorse aliutiche che stabiliscono, tra l'altro, le norme tecniche cui è soggetto lo svolgimento di alcune attività di pesca nella zona di regolamentazione della convenzione. Queste misure comprendono norme per l'impiego di alcuni attrezzi da pesca, il divieto di alcuni materiali considerati nocivi per l'ambiente, la riduzione dell'impatto negativo della pesca su alcune specie come uccelli e mammiferi marini e norme per lo svolgimento delle attività degli osservatori scientifici a bordo dei pescherecci per la raccolta di dati. Queste misure sono obbligatorie per la Comunità e occorre pertanto attuarle.
- (4) Alcune misure tecniche adottate dalla CCAMLR sono state recepite con il regolamento (CEE) n. 3943/90 del Consiglio, del 19 dicembre 1990, concernente l'applicazione del sistema di vigilanza e d'ispezione istituito a

norma dell'articolo XXIV della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico ⁽³⁾, nonché con il regolamento (CE) n. 66/98 del Consiglio, del 18 dicembre 1997, che stabilisce talune misure di conservazione e di controllo applicabili alle attività di pesca nell'Antartico ⁽⁴⁾.

- (5) L'adozione di nuove misure di conservazione da parte della CCAMLR, nonché l'aggiornamento di quelle già in vigore intervenuto dopo l'adozione dei regolamenti succitati richiede che questi regolamenti vengano modificati.
- (6) Per garantire una maggiore trasparenza della normativa comunitaria occorre recepire separatamente le misure in materia di controllo delle attività di pesca e quelle a carattere tecnico. I regolamenti (CEE) n. 3943/90 e (CE) n. 66/98 sono stati pertanto abrogati dal regolamento (CE) n. 601/2004 del Consiglio, del 22 marzo 2004, che stabilisce talune misure di controllo applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico ⁽⁵⁾ e il dispositivo comunitario dovrebbe essere completato dal presente regolamento. Ciò non pregiudica l'eventuale inserimento di alcune misure tecniche specifiche per determinate attività di pesca sperimentale nei regolamenti adottati annualmente dalla Comunità che stabiliscono le possibilità di pesca assegnate ai pescherecci comunitari e le condizioni ad esse associate (regolamenti annui «TAC e contingenti»).
- (7) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento e per adeguare gli allegati alle modifiche che le misure tecniche adottate dalla CCAMLR a norma della convenzione subiscono periodicamente sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Parere espresso il 16 dicembre 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ GU L 252 del 5.9.1981, pag. 26.

⁽³⁾ GU L 379 del 31.12.1990, pag. 45.

⁽⁴⁾ GU L 6 del 10.1.1998, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2742/1999 (GU L 341 del 31.12.1999, pag. 1).

⁽⁵⁾ Cfr. pagina 16 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽⁶⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce misure tecniche relative alle attività dei pescherecci comunitari che catturano e conservano a bordo organismi marini provenienti dalle risorse marine che vivono nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico («la convenzione»).

2. Il presente regolamento si applica senza pregiudizio delle disposizioni della convenzione e si applica in linea con gli obiettivi e i principi di questa e con le disposizioni dell'atto finale della conferenza che l'ha adottata.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «zona della convenzione»: la zona d'applicazione della convenzione quale definita all'articolo 1 della stessa;
- b) «convergenza antartica»: la linea che unisce i seguenti punti lungo paralleli di latitudine e meridiani di longitudine: 50° S, 0°-50° S, 30° E-45° S, 30° E-45° S, 80° E-55° S, 80° E-55° S, 150° E-60° S, 150° E-60° S, 50° O-50° S, 50° O-50° S, 0°;
- c) «peschereccio comunitario»: un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro e immatricolato nella Comunità che cattura e conserva a bordo organismi marini provenienti da risorse biologiche della zona della convenzione;
- d) «rettangolo del reticolo a scala fine»: un'area di 0,5° di latitudine su 1° di longitudine che parte dall'angolo nord-occidentale della sottozona o divisione statistica. Un rettangolo è delimitato dalla latitudine più settentrionale e dalla longitudine più vicina a 0°;
- e) «nuova attività di pesca»: la pesca di una determinata specie effettuata con un metodo particolare in una sottozona statistica FAO dell'Antartico per la quale la commissione per la conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico, («CCAMLR»), non ha mai ricevuto:
 - i) informazioni sulla distribuzione, l'abbondanza, le caratteristiche demografiche, la resa potenziale e l'identità dello stock, ricavate da ricerche o studi approfonditi o da campagne di pesca sperimentale;
 - ii) né alcun dato sulle catture e sullo sforzo;
 - iii) né alcun dato sulle catture e sullo sforzo relativo alle due più recenti campagne di pesca effettuate.
- f) «pesca sperimentale»: la pesca che non è più considerata come una «nuova attività di pesca» ai sensi della lettera e) e che continua ad essere considerata come sperimentale sino a che siano disponibili informazioni sufficienti per:
 - i) valutare la distribuzione, l'abbondanza e le caratteristiche demografiche delle specie bersaglio, in modo da poter effettuare una stima della resa potenziale dell'attività di pesca;
 - ii) misurare il potenziale impatto di tale attività sulle specie dipendenti e affini; e
 - iii) consentire al comitato scientifico della CCAMLR di calcolare e raccomandare i livelli auspicabili di cattura e di sforzo di pesca nonché, ove del caso, gli attrezzi da pesca.

CAPO II

ATTREZZI DA PESCA

Articolo 3

Attrezzi autorizzati per attività di pesca specifiche

1. La pesca di *Dissostichus eleginoides* nella sottozona statistica FAO 48.3 è praticata esclusivamente da pescherecci che utilizzano palangari e nasse.
2. La pesca di *Dissostichus eleginoides* nella divisione statistica FAO 58.5.2 è praticata esclusivamente da pescherecci che utilizzano reti da traino o palangari.
3. La pesca di *Champscephalus gunnari* nella sottozona statistica FAO 48.3 è praticata esclusivamente da pescherecci che utilizzano reti da traino. In tale sottozona è vietato l'uso di reti a strascico per la pesca diretta di *Champscephalus gunnari*.
4. La pesca di *Champscephalus gunnari* nella sottozona statistica FAO 58.5.2 è praticata esclusivamente da pescherecci che utilizzano reti da traino.
5. Ai fini della pesca di cui al paragrafo 4, la zona di pesca autorizzata è la parte della divisione statistica FAO 58.5.2 corrispondente all'area delimitata da una linea che:
 - a) parte nel punto in cui il meridiano di longitudine 72°15'E taglia la frontiera definita dall'accordo di delimitazione marittima tra l'Australia e la Francia e prosegue verso sud lungo tale meridiano fino alla sua intersezione con il parallelo di latitudine 53°25'S;
 - b) procede quindi verso est lungo tale parallelo fino alla sua intersezione con il meridiano di longitudine 74°E;
 - c) procede quindi verso nord-est lungo la linea geodesica fino all'intersezione del parallelo di latitudine 52°40'S e del meridiano di longitudine 76°E;
 - d) procede quindi verso nord lungo il meridiano fino all'intersezione con il parallelo di latitudine 52°S;
 - e) procede quindi verso nord-ovest lungo la linea geodesica fino all'intersezione del parallelo di latitudine 51°S con il meridiano di longitudine 74°30'E; e
 - f) procede quindi verso sud-ovest lungo la linea geodesica fino a ricongiungersi al punto di partenza.
6. La pesca del granchio nella sottozona statistica FAO 48.3 è praticata esclusivamente con nasse.

Articolo 4

Dimensione delle maglie

1. L'utilizzo di reti da traino, sciabiche danesi o reti analoghe composte, anche in parte, di maglie di dimensioni inferiori alle misure minime stabilite all'allegato I è vietato per la pesca diretta delle specie o gruppi di specie seguenti:

- a) *Champscephalus gunnari*
- b) *Dissostichus eleginoides*
- c) *Gobionotothen gibberifrons*
- d) *Lepidonotothen squamifrons*
- e) *Notothenia rossii*
- f) *Notothenia kempfi*

2. È vietato l'utilizzo di qualsiasi mezzo o dispositivo di ostruzione ovvero di riduzione delle dimensioni delle maglie.

Articolo 5

Controllo della dimensione delle maglie

Per le reti di cui all'articolo 4 la dimensione minima delle maglie prescritta all'allegato I è determinata conformemente alle norme stabilite all'allegato II.

Articolo 6

Pesca del granchio nella sottozona statistica FAO 48.3

1. Le catture sono limitate agli individui maschi sessualmente maturi; tutte le femmine e i maschi sotto taglia sono rilasciati indenni. Per le specie *Paralomis spinosissima* e *Paralomis Formosa* possono essere tenuti a bordo gli individui maschi aventi un carapace con una larghezza minima di 94 mm e 90 mm rispettivamente.

2. I granchi trasformati in mare sono congelati in trance che consentano di determinare la taglia minima del granchio.

Articolo 7

Impiego e smaltimento delle cinghie d'imballaggio di materia plastica sui pescherecci comunitari

1. Sui pescherecci è vietato l'impiego di cinghie d'imballaggio di materia plastica per chiudere le casse di esche.

È vietato l'impiego di altre cinghie di imballaggio per altri usi sui pescherecci che non dispongono di inceneritori a bordo (circuiti chiusi).

2. Una volta rimosse dall'imballaggio, le cinghie sono tagliate in modo da non poter formare un anello continuo e alla prima occasione sono bruciate nell'inceneritore di bordo.

3. Qualsiasi residuo di plastica è a bordo della nave fino all'arrivo in porto; non è in alcun caso gettato in mare.

4. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

Articolo 8

Mortalità accidentale degli uccelli marini nel corso delle operazioni di pesca con palangari

1. Le operazioni di pesca con palangari sono condotte in modo tale che gli ami innescati affondino il prima possibile, una volta immessi nell'acqua. I pescherecci che praticano il metodo spagnolo di pesca col palangaro rilasciano i pesi prima che il palangaro si tenda; nei limiti del possibile sono utilizzati pesi di almeno 8,5 kg, intervallati a una distanza massima di 40 m, o pesi di almeno 6 kg, intervallati a una distanza massima di 20 m. Sono utilizzate solo esche scongelate.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 7, i palangari sono calati solamente durante le ore notturne (ovvero durante le ore di oscurità tra i crepuscoli nautici).

Ove possibile la cala è completata almeno tre ore prima dell'alba.

Durante la pesca notturna con palangari è utilizzata solamente l'illuminazione della nave necessaria per motivi di sicurezza.

3. Fatto salvo il paragrafo 8, è vietato scaricare in mare scarti mentre vengono calati i palangari. Nella misura del possibile, tale scarico è evitato anche mentre vengono recuperati i palangari. Qualora il riversamento di scarti durante il recupero sia inevitabile, esso deve avvenire sul fianco opposto della nave rispetto a quello dal quale i palangari vengono calati o recuperati. Prima di procedere al riversamento occorre estrarre gli ami da pesca dagli scarti e dalle teste.

Le navi sono configurate in modo tale da disporre di impianti di trasformazione degli scarti o di un'adeguata capacità di stoccaggio degli scarti a bordo o ancora della possibilità di effettuare il riversamento degli scarti sul fianco opposto della nave rispetto a quello dal quale vengono recuperati i palangari.

4. Occorre fare il possibile affinché gli uccelli marini catturati durante la pesca con i palangari vengano rimessi in libertà vivi e affinché, nella misura del possibile, gli ami vengano rimossi senza mettere in pericolo la vita dell'uccello.

5. La nave rimorchia un cavo provvisto di bandierine destinato a scoraggiare gli uccelli marini dal posarsi sulle esche durante il calo dei palangari. Le caratteristiche di questo cavo e il metodo di svolgimento sono indicati nell'allegato III. Le modalità relative al numero e alla posizione dei tornichetti possono variare a condizione che la superficie d'acqua coperta dal cavo con le bandierine non sia inferiore a quella coperta dal modello specificato all'allegato III. Anche le modalità relative al dispositivo trainato nell'acqua per tenere il cavo in tensione possono variare.

6. Altri tipi di cavi provvisti di bandierine possono essere sperimentati sulle navi aventi a bordo due osservatori, di cui almeno uno designato nell'ambito del programma della CCAMLR di osservatori scientifici internazionali, purché siano rispettate le condizioni di cui ai paragrafi da 1 a 5 e al paragrafo 7.

7. Il divieto di calare i palangari durante il giorno previsto dal paragrafo 2 non si applica alle attività di pesca effettuate nelle sottozone statistiche FAO 48.6 a sud di 60°S, 88.1 e 88.2 e nella divisione 58.4.2, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) al momento del rilascio del permesso per questa attività di pesca il peschereccio in questione possa dimostrare alle autorità competenti:
 - i) di essere in grado di conformarsi pienamente a uno dei due protocolli sperimentali per lo zavorramento dei palangari figuranti nell'allegato IV. Gli Stati membri riferiscono alla CCAMLR i risultati dei controlli tecnici svolti a tal fine su ciascun peschereccio autorizzato;
 - ii) di aver preso provvedimenti per garantire la presenza a bordo degli osservatori scientifici di cui all'articolo 14, paragrafo 2;
- b) il peschereccio in questione dimostri una costante velocità minima di immersione del trave di 0,3 m/s durante le operazioni di pesca;
- c) il peschereccio in questione non catturi più di due uccelli marini. Un peschereccio che catturi un totale di tre uccelli marini è immediatamente riassoggettato al divieto di pesca diurna.

8. In deroga al paragrafo 3, non è consentito lo scarico in mare di scarti nelle attività di pesca di cui al paragrafo 7.

9. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

Articolo 9

Mortalità accidentale di uccelli e di mammiferi marini nel corso delle operazioni di pesca con reti da traino

1. Nella pesca con reti da traino è vietato l'impiego di cavi per il controllo delle reti.
2. I pescherecci comunitari adottano, per tutta la durata delle operazioni, un'illuminazione avente una posizione e un'intensità tale da emettere un raggio di luce ridotto all'esterno della nave, pur garantendo la sicurezza minima dell'imbarcazione.
3. Lo scarico in mare di scarti è vietato mentre vengono calate e recuperate le reti da traino.
4. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

CAPO III

SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ DI PESCA

Articolo 10

Spostamenti dei pescherecci in funzione del livello delle catture accessorie

1. Per quanto concerne le attività di pesca diverse dalle nuove attività di pesca o dalla pesca sperimentale, i pescherecci comunitari si spostano in funzione del livello delle catture accessorie effettuate, conformemente alle disposizioni dell'allegato V, punto A.
2. Per quanto concerne le nuove attività di pesca e la pesca sperimentale, i pescherecci comunitari si spostano in funzione del livello delle catture accessorie effettuate, conformemente alle disposizioni dell'allegato V, punto B.

Articolo 11

Misure specifiche applicabili alla pesca sperimentale di *Dissostichus spp.*

1. I pescherecci comunitari che praticano la pesca sperimentale del *Dissostichus spp* con reti da traino o con palangari nella zona della convenzione, ad eccezione quelli impegnati in attività di pesca per le quali la CCAMLR ha concesso esenzioni specifiche, operano conformemente alle disposizioni stabilite nei paragrafi da 3 a 6.
2. Ai fini del presente articolo, si intende per «cala» una singola operazione di messa in mare della rete da traino e, nel caso della pesca con palangari, la messa in mare di uno o più palangari nella stessa zona di pesca.
3. La pesca ha in un intervallo geografico e batimetrico il più ampio possibile. A tal fine, la pesca in un qualsiasi rettangolo del reticolo a scala fine cessa non appena le catture dichiarate conformemente all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 601/2004 raggiungono le 100 tonnellate; il rettangolo resta allora chiuso alla pesca per il resto della campagna. In un determinato rettangolo del reticolo a scala fine è autorizzata a pescare un'unica nave alla volta.
4. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 3:
 - a) la posizione geografica precisa di una cala nella pesca con reti da traino è determinata dal punto di equidistanza tra l'inizio e la fine della cala sul tragitto della nave;
 - b) la posizione geografica precisa della cala nella pesca con il palangaro è determinata dal punto centrale del palangaro o dei palangari messi in mare;
 - c) il rettangolo del reticolo a scala fine nel quale si considera che operi un peschereccio è quello in cui si situa la posizione geografica precisa di una cala;

d) si considera che il peschereccio operi in un rettangolo del reticolo a scala fine dall'inizio della cala dei palangari fino al loro completo recupero in tale rettangolo del reticolo a scala fine.

5. Tranne in circostanze eccezionali che sfuggono al controllo del peschereccio (quali gelate e condizioni atmosferiche avverse), il tempo di immersione di una cala non supera le 48 ore, misurate dal completamento della cala dei palangari fino all'inizio del recupero dei medesimi.

6. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

Articolo 12

Misure specifiche applicabili alla pesca di *Champscephalus gunnari* nella sottozona statistica FAO 48.3

1. La pesca del *Champscephalus gunnari* è vietata entro un raggio di 12 miglia nautiche dalla costa della Georgia del Sud dal 1° marzo al 31 maggio [...] (periodo di riproduzione).

2. Se in una retata le catture di *Champscephalus gunnari* superano i 100 kg e oltre il 10 % degli esemplari ha una lunghezza totale inferiore a 240 mm, il peschereccio si sposta verso un'altra zona di pesca ad almeno cinque miglia nautiche di distanza. Per almeno cinque giorni esso non ritorna in un raggio di cinque miglia nautiche dalla zona in cui le catture di *Champscephalus gunnari* di piccola taglia hanno superato il 10 %. Per zona in cui le catture accessorie di *Champscephalus gunnari* di piccola taglia hanno superato il 10 % s'intende il tragitto seguito dal peschereccio dal punto in cui l'attrezzo da pesca è stato messo in mare fino al punto in cui è stato recuperato.

3. Se gli uccelli marini catturati raggiungono un totale di 20, il peschereccio cessa le proprie attività di pesca, che non possono più riprendere in questa zona durante la campagna in corso.

4. Ogni peschereccio che partecipa a questa attività di pesca durante il periodo dal 1° marzo al 31 maggio effettua almeno venti retate sperimentali secondo le modalità descritte all'allegato VI.

5. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

CAPO IV

OSSERVAZIONE SCIENTIFICA A BORDO DEI PESCHERECCI CHE OPERANO NELLA ZONA DELLA CONVENZIONE

Articolo 13

Finalità e campo di applicazione

Il sistema di osservatori scientifici adottato dalla CCAMLR a norma dell'articolo XXIV della convenzione è applicabile, conformemente alle disposizioni del presente capitolo, ai pescherecci comunitari e che svolgono sia operazioni di pesca che di pesca sperimentale nella zona della convenzione.

Articolo 14

Attività soggette a osservazione scientifica

1. Nel corso di ogni campagna di pesca i pescherecci comunitari accolgono a bordo per lo meno un osservatore scientifico o, se possibile, un altro osservatore scientifico qualora siano impegnate nella pesca:

a) di *Champscephalus gunnari* nella sottozona statistica FAO 48.3 e nella divisione statistica FAO 58.5.2;

b) del granchio nella sottozona statistica FAO 48.3;

c) di *Dissostichus eleginoides* nelle sottozone statistiche FAO 48.3 e 48.4 e nella divisione statistica FAO 58.5.2; oppure

d) di *Martialia hyadesi* nella sottozona statistica FAO 48.3.

2. I pescherecci comunitari, inoltre, accolgono a bordo almeno due osservatori scientifici, uno dei quali è un osservatore scientifico della CCAMLR designato conformemente all'articolo 15, qualora siano impegnati nella pesca sperimentale di cui all'articolo 11 del presente regolamento o in un'altra pesca sperimentale autorizzata conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 601/2004.

3. In deroga al paragrafo 2, i pescherecci impegnati nella pesca di *Dissostichus spp.* nelle divisioni statistiche FAO 48.3.a) e 48.3.b) accolgono a bordo almeno un osservatore scientifico della CCAMLR e, se possibile, un altro osservatore scientifico.

4. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

Articolo 15

Osservatori scientifici

1. Gli Stati membri designano, conformemente alle disposizioni del presente regolamento, gli osservatori scientifici incaricati di svolgere i compiti relativi all'attuazione del sistema di osservazione adottato dalla CCAMLR.

2. Le funzioni e i compiti degli osservatori scientifici a bordo dei pescherecci sono indicati all'allegato VII.

3. Gli osservatori scientifici sono cittadini dello Stato membro che li designa. Essi adottano un comportamento conforme alle abitudini e alle regole in vigore sul peschereccio sul quale sono imbarcati.

4. Gli osservatori scientifici conoscono a fondo le attività di pesca e di ricerca scientifica da osservare, nonché le disposizioni della convenzione e le misure adottate a norma della convenzione e hanno ricevuto una formazione adeguata per poter svolgere con competenza le loro funzioni. Sono inoltre in grado di comunicare nella lingua dello Stato di bandiera dei pescherecci sui quali esercitano le loro attività.

5. Gli osservatori scientifici sono in possesso di un documento, rilasciato dallo Stato membro che li ha designati in una forma approvata dalla CCAMLR, che comprovi la loro identità di osservatori scientifici della CCAMLR.

6. Entro un mese dalla fine della campagna di osservazione o dopo il loro rientro nel paese d'origine, gli osservatori scientifici presentano alla CCAMLR, per il tramite dello Stato membro che li ha designati, un rapporto su ogni missione di osservazione eseguita, utilizzando gli appositi formulari approvati dal comitato scientifico della CCAMLR. Copia di tale rapporto è trasmessa allo Stato di bandiera del peschereccio interessato e alla Commissione.

7. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

Articolo 16

Accordi per l'invio di osservatori a bordo di pescherecci

1. L'invio di osservatori scientifici a bordo dei pescherecci comunitari che svolgono operazioni di pesca o di ricerca scientifica avviene conformemente agli accordi bilaterali conclusi a tal fine con un altro paese membro della CCAMLR.

2. Gli accordi bilaterali di cui al paragrafo 1 si basano sui seguenti principi:

- a) Gli osservatori scientifici beneficiano dello statuto di ufficiale di bordo. La sistemazione e i pasti degli osservatori a bordo corrispondono a tale statuto.
- b) Lo Stato membro di bandiera garantisce che gli armatori forniscano agli osservatori scientifici presenti a bordo delle navi battenti la sua bandiera tutta la cooperazione necessaria per lo svolgimento dei compiti loro affidati. Per poter svolgere la loro funzione secondo quanto stabilito dalla CCAMLR gli osservatori scientifici hanno, tra l'altro, libero accesso ai dati e alle operazioni della nave.
- c) Lo Stato membro di bandiera adotta le misure necessarie per garantire, a bordo delle navi battenti la sua bandiera, la sicurezza e il benessere degli osservatori scientifici nello svolgimento delle loro funzioni, fornire loro le cure mediche necessarie e garantire la libertà e la dignità.
- d) Sono adottati i provvedimenti necessari per consentire agli osservatori scientifici di inviare o di ricevere messaggi servendosi dei sistemi di comunicazione della nave con l'aiuto dell'operatore. Tutti i costi ragionevoli risultanti da queste comunicazioni sono di norma a carico del paese membro della CCAMLR che ha designato gli osservatori scientifici (in appresso denominato «il paese designatario»).
- e) Gli accordi riguardanti il trasporto e l'imbarco degli osservatori scientifici sono organizzati in modo da perturbare il meno possibile le operazioni di pesca e di ricerca.
- f) Gli osservatori scientifici consegnano copia dei loro rapporti ai comandanti interessati, se lo desiderano.

g) I paesi designatari provvedono affinché i rispettivi osservatori scientifici siano coperti da un'assicurazione ritenuta soddisfacente dai paesi membri della CCAMLR interessati.

h) I paesi designatari sono responsabili del trasporto, all'andata e al ritorno, degli osservatori scientifici dai punti d'imbarco.

i) Salvo disposizioni contrarie, l'attrezzatura, gli indumenti nonché il salario e qualsiasi altra indennità degli osservatori scientifici sono normalmente a carico del paese designatario, mentre la sistemazione e i pasti a bordo sono a carico della nave del paese ospite.

3. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

Articolo 17

Trasmissione delle informazioni

1. Gli Stati membri che hanno designato gli osservatori scientifici forniscono alla CCAMLR i programmi dettagliati di osservazione il prima possibile e al più tardi al momento della conclusione di ogni accordo bilaterale di cui all'articolo 11. Per ogni osservatore vengono fornite le seguenti informazioni:

- a) data della conclusione dell'accordo;
- b) nome e bandiera della nave che riceve l'osservatore;
- c) Stato membro che designa l'osservatore;
- d) settore di pesca (zona, sottozona, divisione statistica della CCAMLR);
- e) tipologia dei dati raccolti dall'osservatore e trasmessi al segretariato della CCAMLR (catture accessorie, specie bersaglio, dati biologici, ecc.);
- f) date previste per l'inizio e la fine del programma di osservazione;
- g) data prevista per il rientro dell'osservatore nel suo paese di origine.

2. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 18

Modifica degli allegati

Gli allegati da I a VII sono modificati in applicazione delle misure di conservazione divenute obbligatorie per la Comunità conformemente alla procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 3.

*Articolo 19***Attuazione**

Le misure d'attuazione del presente regolamento per quanto concerne gli articoli 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 e 17 sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

*Articolo 20***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 30 del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 4 e 7 della decisione 1999/468/CE.

Il periodo di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CEE.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

*Articolo 21***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il settimo 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, addì 22 marzo 2004.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. WALSH

⁽¹⁾ GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

ALLEGATO I

DIMENSIONE MINIMA DELLE MAGLIE AI SENSI DELL'ARTICOLO 4, PARAGRAFO 1

Specie	Tipo di rete	Dimensione minima
<i>Notothenia rossii</i>	Reti da traino, sciabiche danesi e reti analoghe	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Reti da traino, sciabiche danesi e reti analoghe	120 mm
<i>Gobionotothen gibberifrons</i>	Reti da traino, sciabiche danesi e reti analoghe	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Reti da traino, sciabiche danesi e reti analoghe	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Reti da traino, sciabiche danesi e reti analoghe	80 mm
<i>Champocephalus gunnari</i>	Reti da traino, sciabiche danesi e reti analoghe	90 mm

ALLEGATO II

NORME PER LA DETERMINAZIONE DELLE DIMENSIONI MINIME DELLE MAGLIE AI SENSI DELL'ARTICOLO 5**A. Descrizione dei misuratori**

1. I misuratori che servono a determinare le dimensioni delle maglie sono strumenti piatti di 2 mm di spessore, fabbricati in materiale resistente e indeformabili. Essi presentano lati paralleli che si restringono con una serie di bisellature secondo un rapporto di convergenza di 1:8 su ciascun lato, oppure solamente bordi convergenti secondo il medesimo rapporto. All'estremità più stretta è praticato un foro.
2. I misuratori recano sulla faccia l'indicazione della larghezza in millimetri della sezione a lati paralleli, eventualmente, e della sezione a bordi convergenti. Su quest'ultima è impressa una graduazione millimetrica e la larghezza è indicata ad intervalli regolari.

B. Impiego del misuratore

1. La rete è stirata nel senso della lunghezza diagonale delle maglie.
2. Un misuratore conforme alla descrizione di cui al punto A è inserito con l'estremità più stretta nell'apertura della maglia, perpendicolarmente al piano della rete.
3. Il misuratore è introdotto nell'apertura della maglia manualmente oppure per mezzo di un peso o di un dinamometro, finché è bloccato dalla resistenza della maglia sui bordi convergenti.

C. Scelta delle maglie da misurare

1. Le maglie da misurare formano una serie di 20 maglie consecutive scelte nel senso dell'asse longitudinale della rete.
2. Non si misurano maglie situate a meno di 50 cm dalla cucitura, dai cavi o dalla sagola di chiusura. Questa distanza è misurata perpendicolarmente alla cucitura, ai cavi o alla sagola di chiusura, con la rete stirata nella direzione in cui si effettua la misura. Non si misurano inoltre maglie rammendate o strappate, né quelle utilizzate per fissare accessori alla rete.
3. In deroga al punto 1), non è necessario che le maglie misurate siano consecutive in caso d'applicazione del punto 2).
4. Le reti sono misurate unicamente bagnate e non gelate.

D. Misura delle singole maglie

La dimensione di ciascuna maglia corrisponde alla larghezza del misuratore nel punto in cui esso, impiegato a norma del punto B, è bloccato.

E. Determinazione della dimensione delle maglie della rete

La dimensione delle maglie della rete corrisponde alla media aritmetica, in millimetri, delle misure del numero totale di maglie scelte e misurate secondo i metodi di cui ai punti C e D; la media è arrotondata al millimetro superiore più vicino.

Il numero totale delle maglie da misurare è indicato al punto F.

F. Svolgimento della procedura d'ispezione

1. L'ispettore misura una serie di 20 maglie scelte a norma del punto C inserendo manualmente il misuratore, senza usare un peso o un dinamometro.

La dimensione delle maglie della rete è quindi determinata a norma del punto E.

Qualora, in seguito al calcolo della dimensione, quest'ultima si riveli non conforme alle norme in vigore, vengono misurate altre due serie di 20 maglie scelte a norma del punto C.

Si procede quindi ad un nuovo calcolo della dimensione delle maglie a norma del punto E, tenendo conto delle 60 maglie già misurate. Fatto salvo quanto disposto al punto 2), il valore così ottenuto rappresenta la dimensione delle maglie della rete.

2. Se il comandante della nave contesta la dimensione delle maglie determinata in conformità del punto 1), non si tiene conto di tale misurazione e la rete viene rimisurata utilizzando un peso o un dinamometro fissato al misuratore, la cui scelta è lasciata alla discrezione dell'ispettore. Il peso è fissato (con un gancio) al foro praticato all'estremità più stretta del misuratore. Il dinamometro può essere fissato o al foro praticato all'estremità più stretta del misuratore o all'estremità più larga dello stesso. Il grado di precisione del peso o del dinamometro è certificato dall'autorità nazionale competente.

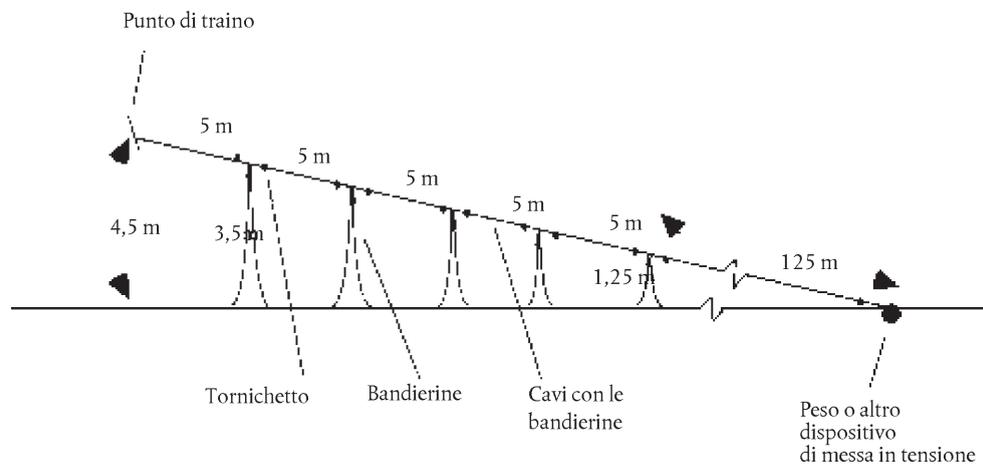
Se la dimensione delle maglie, determinata in conformità del punto 1), non supera i 35 mm, alla rete è applicata una forza di 19,61 newton (che equivale ad una massa di 2 kg); la forza applicata alle altre reti è di 49,03 newton (equivalente ad una massa di 5 kg).

Qualora si utilizzi un peso o un dinamometro per determinare la dimensione delle maglie ai sensi del punto E, è sufficiente misurare una serie di 20 maglie soltanto.

ALLEGATO III

DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEL CAVO CON LE BANDIERINE DI CUI ALL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 5, E METODO DI SVOLGIMENTO

1. Il cavo con le bandierine deve essere sospeso a poppa e fissato ad un'altezza di circa 4,5 m al di sopra del livello dell'acqua, in modo da sovrastare direttamente il punto di immersione delle esche.
2. Il cavo con le bandierine deve misurare circa 3 mm di diametro, avere una lunghezza minima di 150 metri ed essere provvisto all'estremità di un dispositivo tale da mantenerlo in tensione in modo che possa seguire la nave anche in caso di vento contrario.
3. Cinque braccioli muniti di bandierine e comprendenti ciascuno due legnoli di corda di circa 3 mm di diametro debbono essere fissati sul cavo, ad intervalli di 5 m, partendo dal punto in cui il cavo è legato alla nave. La lunghezza delle bandierine deve variare da circa 3,5 m per quelle più vicine alla nave a circa 1,25 m per la quinta bandierina. Quando il cavo è svolto, i braccioli muniti di bandierine debbono poter toccare la superficie dell'acqua ed immergersi di tanto in tanto quando la nave si solleva. Sul cavo debbono essere fissati tornichetti: sul punto di traino, prima e dopo il punto di attacco di ogni bracciolo con bandierina e immediatamente prima del peso fissato alla fine del cavo. Un tornichetto va collocato anche su ogni bracciolo provvisto di bandierina, nel punto in cui esso è fissato al cavo.



ALLEGATO IV

PROTOCOLLI SPERIMENTALI DI ZAVORRAMENTO DEI PALANGARI AI SENSI DELL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 7

PROTOCOLLO A

- A1. In presenza di un osservatore scientifico nell'esercizio delle sue funzioni, il peschereccio:
- cala un minimo di cinque palangari con un minimo di quattro rilevatori di profondità (TDR — Time Depth Recorders) per palangaro;
 - posiziona i TDR a caso sul palangaro, in cale scelte in maniera casuale;
 - calcola la velocità d'immersione per ogni TDR recuperato dal peschereccio:
 - misurando la velocità d'immersione data dalla media del tempo impiegato a scendere dalla superficie (0 m) a 15 m e
 - fissando la velocità minima d'immersione a 0,3 m/s;
 - se la velocità minima d'immersione (0,3 m/s) non è raggiunta in tutti i 20 punti di campionamento, ripete l'esperimento fino all'ottenimento di un totale di 20 test con una velocità minima di 0,3 m/s;
 - fa sì che tutta la strumentazione e gli attrezzi da pesca utilizzati negli esperimenti siano identici a quelli che saranno utilizzati nella zona della convenzione.
- A2. Nel corso della pesca, affinché un peschereccio continui ad essere esentato dall'obbligo di calare il palangaro durante la notte, l'osservatore scientifico della CCAMLR controlla costantemente l'immersione dell'attrezzo. Il peschereccio collabora con l'osservatore della CCAMLR, che
- cerca di posizionare un TDR su ogni palangaro calato durante il suo turno di lavoro;
 - ogni sette giorni posiziona tutti i TDR disponibili sullo stesso trave per determinare se la velocità d'immersione varia lungo il trave;
 - posiziona i TDR a caso sul palangaro, in cale scelte in maniera casuale;
 - calcola la velocità d'immersione per ogni TDR recuperato dal peschereccio;
 - misura la velocità d'immersione data dalla media del tempo impiegato a scendere dalla superficie (0 m) a 15 m.
- A3. Il peschereccio:
- si accerta che la velocità minima d'immersione sia di 0,3 m/s;
 - stila un rendiconto giornaliero per il responsabile dell'attività di pesca;
 - verifica che i dati raccolti durante gli esperimenti di immersione del palangaro siano registrati nel formato stabilito e trasmessi al responsabile dell'attività di pesca alla fine della campagna.

PROTOCOLLO B

- B1. In presenza di un osservatore scientifico nell'esercizio delle sue funzioni, il peschereccio:
- cala almeno cinque palangari della lunghezza massima autorizzata nella zona della convenzione con un minimo di quattro bottiglie test (si vedano i punti da B5 a B9) sul terzo centrale del palangaro;
 - attacca le bottiglie test a caso sul palangaro, e in cale scelte in maniera casuale, avendo cura di fissarle a distanza intermedia tra i pesi;
 - calcola la velocità d'immersione per ogni test della bottiglia misurando la velocità alla quale il palangaro scende dalla superficie (0 m) a 10 m;
 - fa sì che la velocità minima d'immersione sia di 0,3 m/s;
 - se la velocità minima d'immersione (0,3 m/s) non è raggiunta in tutti i 20 punti di campionamento (quattro test su cinque travi), ripete l'esperimento fino all'ottenimento di un totale di 20 test con una velocità minima d'immersione di 0,3 m/s;
 - fa sì che tutta la strumentazione e gli attrezzi da pesca utilizzati per i test presentino le stesse specifiche di quelli che saranno utilizzati nella zona della convenzione.
- B2. Nel corso della pesca, affinché un peschereccio continui ad essere esentato dall'obbligo di cui all'articolo 7, paragrafo 8, l'osservatore scientifico della CCAMLR controlla regolarmente l'immersione del palangaro. Il peschereccio collabora con l'osservatore della CCAMLR, che:
- ha come obiettivo quello di effettuare un test della bottiglia su ogni palangaro calato durante il suo turno di lavoro, tenendo conto del fatto che il test deve essere effettuato sul terzo centrale del trave;
 - ogni sette giorni posiziona almeno quattro bottiglie test su uno stesso palangaro per determinare se la velocità d'immersione varia lungo il trave;

- c) posiziona le bottiglie a caso sul palangaro, e in cale scelte in maniera casuale, avendo cura di fissarle a distanza intermedia tra i pesi;
 - d) calcola la velocità d'immersione per ogni test della bottiglia;
 - e) calcola la velocità d'immersione del trave misurando la velocità alla quale il palangaro scende dalla superficie (0 m) a 10 m.
- B3. Durante le operazioni di pesca effettuate nell'ambito dell'esenzione di cui trattasi il peschereccio:
- a) si accerta che ciascun palangaro sia zavorrato per ottenere ogni volta una velocità minima d'immersione di 0,3 m/s;
 - b) riferisce ogni giorno all'organo nazionale competente sui progressi conseguiti;
 - c) verifica che i dati raccolti sul controllo della velocità d'immersione del trave siano registrati nel formato stabilito e trasmessi all'organo nazionale competente alla fine della campagna.
- B4. Il test della bottiglia deve essere effettuato come descritto di seguito.

Posizionamento della bottiglia

- B5. Fissare saldamente 10 m di bracciolo in multifilo di nylon del diametro di 2 mm, o equivalente, al collo di una bottiglia di plastica ⁽¹⁾ da 750 ml (galleggiabilità approssimativa di 0,7 kg), attaccando un moschettone all'altra estremità. La lunghezza, misurata partendo dal punto di attacco (estremità del moschettone) fino al collo della bottiglia, deve essere verificata dall'osservatore ogni due o tre giorni.
- B6. Applicare della pellicola rifrangente adesiva intorno alla bottiglia per consentirne l'osservazione durante la notte. Inserire all'interno della bottiglia un foglio di carta resistente all'acqua recante un numero d'identificazione in caratteri sufficientemente grandi da poter essere letti a qualche metro di distanza.

Test

- B7. Dopo essere stata vuotata e privata del tappo, la bottiglia è preparata per il test avvolgendovi intorno il filo. Viene quindi fissata al palangaro ⁽²⁾ a distanza intermedia tra i pesi (punto di attacco).
- B8. L'osservatore registra il numero di secondi ⁽³⁾ tra il momento in cui il punto di attacco tocca l'acqua, t1, e quello in cui la bottiglia è completamente immersa, t2. Il risultato del test si calcola come segue:
- $$\text{Velocità d'immersione} = 10/(t2 - t1)$$
- B9. Il risultato deve essere uguale o superiore a 0,3 m/s. I dati vanno registrati nell'apposito spazio del giornale di bordo elettronico dell'osservatore.

⁽¹⁾ Va utilizzata una bottiglia per l'acqua di plastica con tappo a vite in plastica rigida. Rimuovere il tappo della bottiglia affinché questa possa riempirsi d'acqua dopo essere stata immersa; in questo modo la bottiglia potrà essere riutilizzata invece di essere distrutta dalla pressione dell'acqua.

⁽²⁾ Sui palangari automatici attaccare la bottiglia al trave principale; sul sistema spagnolo di palangari attaccarla al bracciolo.

⁽³⁾ Servirsi di un binocolo per controllare meglio il test, soprattutto in condizioni di cattivo tempo.

ALLEGATO V

NORME CONCERNENTI LE CATTURE ACCESSORIE EFFETTUATE DURANTE LE ATTIVITÀ DI PESCA NELLA ZONA DELLA CONVENZIONE**A. ATTIVITÀ DI PESCA REGOLAMENTATE**

1. Se, nel corso della pesca diretta di *Dissostichus eleginoides* nella sottozona statistica FAO 48.3, le catture accessorie di qualsiasi specie in una retata sono uguali o superiori a 1 tonnellata, il peschereccio si sposta verso un'altra zona di pesca distante almeno 5 miglia nautiche. Per almeno cinque giorni esso non ritorna in un raggio di 5 miglia nautiche dalla zona in cui le catture accessorie hanno superato 1 tonnellata.
2. Se, nel corso della pesca diretta di *Champscephalus gunnari* nella sottozona statistica FAO 48.3, le catture accessorie, effettuate in una retata, di una delle specie seguenti: *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii* o *Pseudochaenichthys georgianus*,
 - a) sono superiori a 100 kg e al 5 % in peso delle catture totali di tutte le specie ittiche, oppure
 - b) sono pari o superiori a 2 tonnellate,

il peschereccio si sposta verso un'altra zona di pesca distante almeno 5 miglia nautiche. Per almeno cinque giorni esso non ritorna in un raggio di cinque miglia nautiche dalla zona in cui le catture accessorie hanno superato il 5 %.
3. Se, nel corso della pesca diretta di *Dissostichus eleginoides* o di *Champscephalus gunnari* nella divisione statistica FAO 58.5.2, le catture accessorie in una retata di *Channichthys rhinoceratus*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Macrourus* spp., o razze sono uguali o superiori a 2 tonnellate, per almeno 5 giorni il peschereccio non utilizza lo stesso metodo di pesca in un raggio di 5 miglia nautiche dalla zona in cui le catture accessorie hanno superato 2 tonnellate.

Se, nel corso delle suddette attività di pesca, in una retata le catture accessorie di altre specie per le quali la normativa comunitaria impone limiti sono uguali o superiori a 1 tonnellata, per almeno 5 giorni il peschereccio non utilizza lo stesso metodo di pesca in un raggio di 5 miglia nautiche dalla zona in cui le catture accessorie hanno superato 1 tonnellata.
4. Se, nel corso della pesca diretta di *Electrona carlsbergi* nella sottozona statistica FAO 48.3, le catture accessorie per retata di una specie diversa dalla specie bersaglio
 - a) sono superiori a 100 kg e al 5 % in peso delle catture totali di tutte le specie ittiche, oppure
 - b) sono pari o superiori a 2 tonnellate,

il peschereccio si sposta verso un'altra zona di pesca distante almeno 5 miglia nautiche. Per almeno cinque giorni esso non ritorna in un raggio di cinque miglia nautiche dalla zona in cui le catture accessorie hanno superato il 5 %.
5. Per zona in cui le catture accessorie hanno superato i quantitativi indicati ai punti da 1 a 4 si intende il tragitto seguito dalla nave dal punto in cui l'attrezzo da pesca è stato messo in mare al punto in cui è stato recuperato.

B. NUOVE ATTIVITÀ DI PESCA E PESCA SPERIMENTALE

1. Se le catture accessorie di una specie in una retata sono uguali o superiori a 1 tonnellata, il peschereccio si sposta verso un'altra zona di pesca distante almeno 5 miglia nautiche. Per almeno cinque giorni esso non ritorna in un raggio di 5 miglia nautiche dalla zona in cui le catture accessorie hanno superato 1 tonnellata. Per zona in cui le catture accessorie hanno superato 1 tonnellata si intende il tragitto seguito dalla nave dal punto in cui l'attrezzo da pesca è stato messo in mare al punto in cui è stato recuperato.
2. Ai fini del paragrafo 1:
 - a) le catture accessorie sono costituite da catture di qualsiasi specie diversa dalle specie bersaglio;
 - b) il *Macrourus* spp e le razze dovrebbero essere considerati ciascuna come una specie unica.

ALLEGATO VI

RETATE SPERIMENTALI NELLA SOTTOZONA STATISTICA FAO 48.3 NELL'AMBITO DELLA PESCA DEL CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI DURANTE LA STAGIONE RIPRODUTTIVA

1. Dodici retate sperimentali debbono riguardare la zona di Shag Rocks — Black Rocks ed essere ripartite nel seguente modo tra i quattro settori illustrati nella figura 1: quattro retate rispettivamente per i settori NO e SE e due retate rispettivamente per i settori NE e SO. Altre otto retate sperimentali sono effettuate sulla piattaforma continentale nordoccidentale della Georgia del Sud in acque con profondità inferiore a 300 metri, secondo quanto indicato alla figura 1.
2. Ogni retata sperimentale va effettuata ad una distanza di almeno 5 miglia nautiche dalle altre. La distanza fra le retate dev'essere tale da garantire una copertura adeguata di entrambe le zone, nell'intento di fornire informazioni sulla lunghezza, il sesso, il grado di maturità e la composizione in peso delle catture di *Champscephalus gunnari*.
3. Qualora, navigando verso la Georgia del Sud, i pescherecci individuino banchi di pesci, questi dovrebbero essere pescati in aggiunta alle retate sperimentali.
4. La durata della retata sperimentale dev'essere di almeno 30 minuti con la rete alla profondità adeguata per la cattura. Durante il giorno la rete deve trovarsi in prossimità del fondo.
5. Il campionamento di tutte le catture ottenute con retate sperimentali dev'essere effettuato dall'osservatore scientifico internazionale presente a bordo. I campioni dovrebbero comprendere almeno 100 individui, selezionati in base alle tecniche standard di campionamento casuale. Occorre esaminare perlomeno la lunghezza, il sesso, il grado di maturità e, se possibile, il peso di tutti i pesci del campione. Si dovrebbe esaminare un numero di pesci superiore qualora l'entità della cattura e il tempo a disposizione lo permettano.

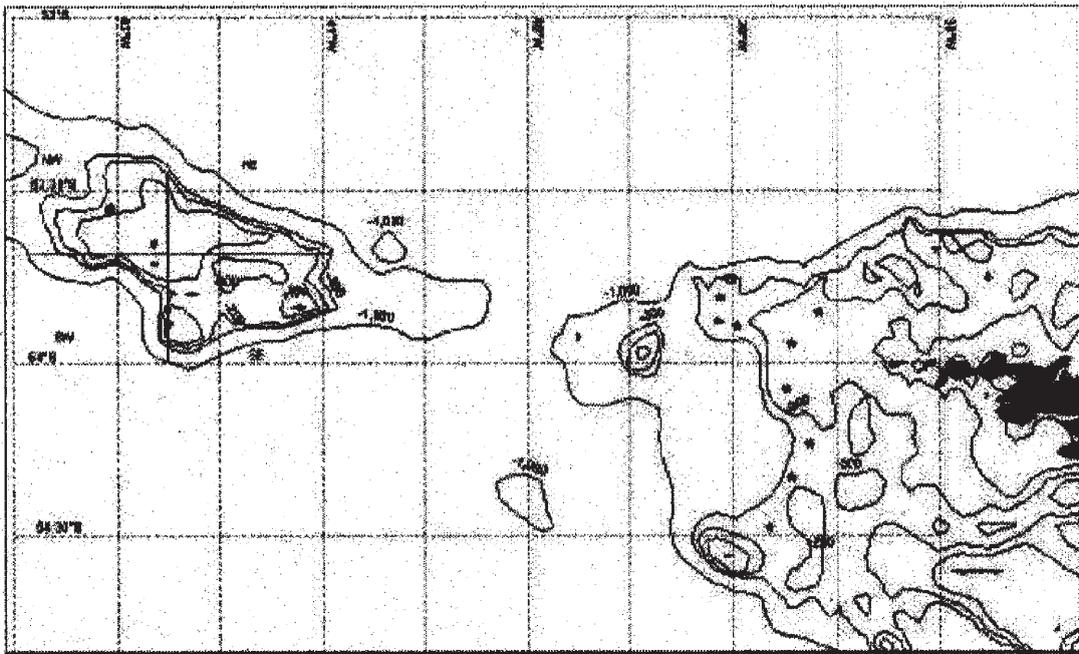


Figura 1:

Distribuzione delle 20 retate sperimentali di *Champscephalus gunnari* nella zona di Shag Rocks (12) e della Georgia del Sud (8) dal 1° marzo al 31 maggio. L'ubicazione delle retate intorno alla Georgia del Sud (asterischi) è fornita a titolo indicativo.

ALLEGATO VII

FUNZIONI E COMPITI DEGLI OSSERVATORI SCIENTIFICI A BORDO DI PESCHERECCI IMPEGNATI NELLA RICERCA SCIENTIFICA O NELLO SFRUTTAMENTO DELLE RISORSE BIOLOGICHE NELLA ZONA DELLA CONVENZIONE MENZIONATI ALL'ARTICOLO 15, PARAGRAFO 2

- A. La funzione degli osservatori scientifici a bordo dei pescherecci impegnati nella ricerca scientifica o nello sfruttamento delle risorse biologiche è quella di osservare e segnalare le attività di pesca effettuate nella zona della convenzione, tenendo ben presenti gli obiettivi e i principi della convenzione stessa.
- B. Per adempiere a tale funzione l'osservatore scientifico svolge i seguenti compiti, utilizzando gli appositi formulari approvati dal comitato scientifico della CCAMLR:
- a) prendere nota delle operazioni del peschereccio (ad es.: percentuale di tempo riservata alla ricerca, alla pesca, alla navigazione, ecc. e modalità di esecuzione delle retate);
 - b) prelevare campioni delle catture per determinarne le caratteristiche biologiche;
 - c) registrare i dati biologici di ogni specie catturata;
 - d) registrare le catture accessorie con i rispettivi quantitativi e gli altri dati biologici;
 - e) registrare eventuali casi di uccelli marini e mammiferi rimasti impigliati o morti accidentalmente;
 - f) rilevare il metodo di calcolo del peso delle catture e raccogliere i dati relativi al fattore di conversione tra il peso vivo e il prodotto finale, se le catture sono registrate in peso del prodotto trasformato;
 - g) preparare rapporti sulla base delle sue osservazioni utilizzando gli appositi formulari approvati dal comitato scientifico e inoltrarli alle rispettive autorità;
 - h) trasmettere una copia dei rapporti ai comandanti delle navi;
 - i) qualora ne venga fatta richiesta, aiutare il comandante della nave nelle procedure di registrazione e di dichiarazione delle catture;
 - j) svolgere altri compiti eventualmente convenuti dalle parti interessate nell'ambito dell'accordo bilaterale applicabile;
 - k) raccogliere dati sulle navi da pesca avvistate nella zona della convenzione, in particolare l'identificazione del tipo di nave, la posizione, le attività, ecc.;
 - l) raccogliere informazioni sulla perdita di attrezzi da pesca e sullo smaltimento dei rifiuti dei pescherecci in mare.
-

REGOLAMENTO (CE) N. 601/2004 DEL CONSIGLIO
del 22 marzo 2004

che stabilisce talune misure di controllo applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico e che abroga i regolamenti (CEE) n. 3943/90, (CE) n. 66/1998 e (CE) n. 1721/1999

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 37,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico («convenzione») è stata approvata dalla Comunità con la decisione 81/691/CEE ⁽²⁾ ed è entrata in vigore per la Comunità il 21 maggio 1982.
- (2) La convenzione prevede un quadro per la cooperazione regionale in materia di conservazione e di gestione delle risorse biologiche dell'Antartico attraverso la creazione di una Commissione per la conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico («CCAMLR») e l'adozione da parte della CCAMLR di misure di conservazione che diventano obbligatorie per le parti contraenti.
- (3) La Comunità, essendo parte contraente della convenzione, dovrebbe assicurare che le misure di conservazione adottate dalla CCAMLR siano applicate ai pescherecci comunitari.
- (4) Tali misure comprendono numerose norme e disposizioni relative al controllo delle attività di pesca nella zona d'applicazione della convenzione, che vanno inserite nel diritto comunitario quali disposizioni particolari ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca ⁽³⁾, e che completano tale normativa.

- (5) Alcune di queste disposizioni specifiche sono state recepite nel diritto comunitario con il regolamento (CEE) n. 3943/90 del Consiglio, del 19 dicembre 1990, relativo all'applicazione del sistema di vigilanza e d'ispezione istituito a norma dell'articolo XXIV della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico ⁽⁴⁾, nonché con il regolamento (CE) n. 66/98 del Consiglio, del 18 dicembre 1997, che stabilisce talune misure di conservazione e di controllo applicabili alle attività di pesca nell'Antartico ⁽⁵⁾ e con il regolamento (CE) n. 1721/1999 del Consiglio, del 29 luglio 1999, che stabilisce talune misure di controllo concernenti i pescherecci che battono bandiera di parti non contraenti della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico ⁽⁶⁾.
- (6) Per consentire l'attuazione delle nuove misure di conservazione adottate dalla CCAMLR è opportuno abrogare tali regolamenti e sostituirli con un unico regolamento che comprenda l'insieme delle disposizioni specifiche in materia di controllo delle attività di pesca derivanti dagli obblighi che incombono alla Comunità in qualità di parte contraente della convenzione.
- (7) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁷⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce i principi generali e le condizioni per l'applicazione, da parte della Comunità:

⁽¹⁾ Parere espresso il 16.12.2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ GU L 252 del 5.9.1981, pag. 26.

⁽³⁾ GU L 261 del 20.10.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1954/2003 (GU L 289 del 7.11.2003, pag. 1).

⁽⁴⁾ GU L 379 del 31.12.1990, pag. 45.

⁽⁵⁾ GU L 6 del 10.1.1998, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2742/1999 (GU L 341 del 31.12.1999, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU L 203 del 3.8.1999, pag. 14.

⁽⁷⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

a) delle misure di controllo applicabili ai pescherecci battenti bandiera di parti contraenti della Convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico, («convenzione») operanti nella zona d'applicazione della convenzione al di là dei limiti delle giurisdizioni nazionali;

b) del sistema diretto a favorire l'osservanza delle misure di conservazione adottate dalla Commissione per la conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico, («CCAMLR»), da parte dei pescherecci di parti non contraenti della convenzione.

2. Il presente regolamento si applica senza pregiudizio delle disposizioni della convenzione ed opera in linea con gli obiettivi e i principi di questa e con le disposizioni dell'atto finale della conferenza che l'ha adottata.

Articolo 2

Definizioni

Ai sensi del presente regolamento s'intende per:

- a) «zona della convenzione»: la zona d'applicazione della convenzione quale definita all'articolo 1 della stessa;
- b) «convergenza antartica»: la linea che unisce i seguenti punti lungo paralleli di latitudine e meridiani di longitudine: 50° S, 0°-50° S, 30° E-45° S, 30° E-45° S, 80° E- 55° S, 80° E-55° S, 150° E- 60° S, 150° E-60° S, 50° O-50° S, 50° O-50° S, 0°;
- c) «peschereccio comunitario»: un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro e immatricolato nella Comunità che cattura e conserva a bordo organismi marini provenienti da risorse biologiche della zona della convenzione;
- d) «sistema SCP»: il sistema di controllo dei pescherecci via satellite installato a bordo dei pescherecci comunitari in conformità dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 2847/93;
- e) «nuova attività di pesca»: la pesca di una determinata specie effettuata utilizzando un particolare metodo di pesca in una sottozona statistica FAO Antartico per la quale la CCAMLR non ha mai ricevuto:
- i) informazioni sulla distribuzione, l'abbondanza, le caratteristiche demografiche, la resa potenziale e l'identità dello stock, ricavate da ricerche o studi approfonditi o da campagne di pesca sperimentale;
 - ii) né alcun dato sulle catture e sullo sforzo;
 - iii) né alcun dato sulle catture e sullo sforzo relativo alle due più recenti campagne di pesca effettuate;
- f) «pesca sperimentale»: la pesca che non è più considerata come una «nuova attività di pesca» ai sensi della lettera e) e che continua ad essere considerata sperimentale sino a che siano disponibili informazioni sufficienti per:
- i) valutare la distribuzione, l'abbondanza e le caratteristiche demografiche delle specie bersaglio, in modo da poter effettuare una stima della resa potenziale dell'attività di pesca;
 - ii) misurare il potenziale impatto di tale attività sulle specie dipendenti e affini; e
 - iii) consentire al comitato scientifico della CCAMLR di calcolare e raccomandare i livelli adeguati di cattura e di sforzo di pesca nonché, ove del caso, gli attrezzi da pesca;
- g) «ispettore CCAMLR»: un ispettore designato da una parte contraente della convenzione per l'attuazione del sistema di controllo di cui all'articolo 1, paragrafo 1;
- h) «sistema di controllo CCAMLR»: il documento così denominato, adottato dalla CCAMLR, relativo al controllo e all'ispezione in mare dei pescherecci battenti bandiera di una parte contraente della convenzione;
- i) «peschereccio di una parte non contraente»: un peschereccio che batte bandiera di una parte non contraente della convenzione e che è stato avvistato mentre era impegnato in attività alieutiche nella zona di applicazione della convenzione;
- j) «parte contraente»: una parte contraente della convenzione;
- k) «peschereccio di una parte contraente»: un peschereccio che batte bandiera di una parte contraente della convenzione;
- l) «avvistamento»: ogni rilevamento di un peschereccio di una parte non contraente effettuato da un peschereccio che batte bandiera di una parte contraente della convenzione e che opera nella zona di applicazione della convenzione o da un aeromobile immatricolato in uno Stato parte contraente della convenzione che sorvola la zona di applicazione della convenzione, oppure da un ispettore CCAMLR.
- m) «attività INN»: attività di pesca illegali, non regolamentate e non dichiarate e nella zona della convenzione;
- n) «peschereccio INN»: qualsiasi peschereccio che pratica attività di pesca illegali, non regolamentate e non dichiarate e nella zona della convenzione.

CAPO II

ACCESSO ALLE ATTIVITÀ DI PESCA NELLA ZONA DELLA CONVENZIONE

Articolo 3

Permesso speciale di pesca

1. Solamente i pescherecci comunitari in possesso di un permesso di pesca speciale rilasciato dallo Stato membro di bandiera in conformità del regolamento (CE) n. 1627/94⁽¹⁾ sono autorizzati, secondo le condizioni specificate nel permesso, pescare, tenere a bordo, trasbordare e sbarcare risorse di pesca provenienti dalla zona della convenzione.

2. Entro tre giorni dalla data in cui è rilasciato il permesso di cui al paragrafo 1, gli Stati membri comunicano per via elettronica alla Commissione le seguenti informazioni relative al peschereccio oggetto del permesso:

- a) il nome del peschereccio interessato;
- b) il periodo in cui esso è autorizzato a pescare nella zona della convenzione, con indicazione della data di inizio e di fine delle attività;
- c) la zona o le zone di pesca;
- d) la specie o le specie bersaglio;
- e) gli attrezzi utilizzati.

La Commissione trasmette immediatamente queste informazioni al segretariato della CCAMLR.

3. Le informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione comprendono altresì il numero interno d'iscrizione nello schedario delle navi da pesca, a norma dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 2090/98 della Commissione, del 30 settembre 1998, relativo allo schedario comunitario delle navi da pesca⁽²⁾, nonché i dati riguardanti il porto d'immatricolazione, il nome del proprietario o del noleggiatore della nave e la notifica che il capitano della nave è stato messo al corrente delle misure in vigore per la zona o le zone in cui la nave pescherà nella zona della convenzione.

4. I paragrafi 1, 2 e 3 si applicano fatte salve le disposizioni specifiche previste dagli articoli 5, 6, 7 e 8.

5. Gli Stati membri non rilasciano permessi di pesca speciali a pescherecci che intendono effettuare pesca con palangari nella zona della convenzione i quali non soddisfino le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (CE) n. 600/2004 del Consiglio, del 22 marzo 2004, che stabilisce talune misure tecniche applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico⁽³⁾.

6. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 4

Regole generali di condotta

1. Il permesso di pesca speciale di cui all'articolo 3 o una copia autenticata dello stesso si trovano a bordo del peschereccio e devono poter essere controllati in qualsiasi momento da un ispettore della CCAMLR.

2. Ciascuno Stato membro provvede affinché tutti i pescherecci comunitari battenti la sua bandiera gli comunichino l'entrata e l'uscita da qualsiasi porto, l'entrata e l'uscita dalla zona della convenzione nonché i movimenti tra le sottozone e le divisioni statistiche FAO.

3. Gli Stati membri verificano le informazioni di cui al paragrafo 2 alla luce dei dati ricevuti attraverso i sistemi SCP operanti a bordo dei pescherecci comunitari. Essi trasmettono tali informazioni alla Commissione per via elettronica entro due giorni dalla data di ricevimento delle stesse. La Commissione trasmette immediatamente le informazioni al segretariato della CCAMLR.

4. In caso di guasto tecnico del sistema SCP operante a bordo di un peschereccio comunitario, lo Stato membro di bandiera comunica quanto prima possibile alla CCAMLR, con copia alla Commissione, il nome del peschereccio, nonché l'ora, la data e la posizione del medesimo nel momento in cui il sistema SCP ha smesso di funzionare. Non appena il sistema viene ripristinato, lo Stato membro di bandiera comunica alla CCAMLR, la rimessa in funzionamento del medesimo.

Articolo 5

Accesso alla pesca del granchio

1. Gli Stati membri di bandiera notificano alla Commissione l'intenzione dei pescherecci comunitari di praticare la pesca del granchio nella sottozona statistica FAO 48.3. La notifica è effettuata quattro mesi prima della data di inizio prevista dell'attività di pesca e comprende il numero interno d'iscrizione nello schedario delle navi da pesca e il piano delle operazioni di ricerca e di pesca della nave in questione.

2. La Commissione esamina la notifica, ne verifica la conformità alle norme applicabili e informa gli Stati membri delle proprie conclusioni. Gli Stati membri possono rilasciare il permesso di pesca speciale alla ricezione delle conclusioni della Commissione o entro 10 giorni dalla data in cui queste vengono notificate. La Commissione informa la CCAMLR di conseguenza, al più tardi tre mesi prima della data di inizio prevista.

3. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

⁽¹⁾ GU L 171 del 6.7.1994, pag. 7.

⁽²⁾ GU L 266 dell'1.10.1998, pag. 27. Regolamento abrogato dal regolamento (CE) n. 26/2004 (GU L 5 del 9.1.2004, pag. 25).

⁽³⁾ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

Articolo 6

Accesso a nuove attività di pesca

1. È vietato l'esercizio di una nuova attività di pesca nella zona di applicazione della convenzione, salvo qualora sia stato autorizzato a norma dei paragrafi da 2 a 5.
2. L'esercizio di nuove attività di pesca è consentito unicamente ai pescherecci attrezzati e strutturati in modo da potersi conformare a tutte le misure di conservazione adottate dalla CCAMLR. L'esercizio di nuove attività di pesca è vietato ai pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN della CCAMLR di cui all'articolo 29.
3. Qualora un peschereccio comunitario intenda avviare una nuova attività di pesca nella zona di applicazione della convenzione, lo Stato membro di bandiera ne informa la Commissione almeno quattro mesi prima della riunione annuale della CCAMLR.

La notifica dello Stato membro è corredata di tutte le informazioni di cui esso dispone fra quelle in appresso indicate:

- a) la natura dell'attività di pesca prevista, comprese le specie bersaglio, i metodi di pesca, la regione proposta e i livelli minimi di cattura necessari per garantire un'attività di pesca redditizia;
- b) informazioni biologiche ricavate da ricerche/studi approfonditi e di ampia portata concernenti la distribuzione, l'abbondanza, le caratteristiche demografiche e l'identità degli stock;
- c) informazioni dettagliate sulle specie dipendenti e affini e sui possibili effetti su di esse dell'attività di pesca proposta;
- d) informazioni provenienti da altre attività di pesca nella regione o da attività di pesca analoghe in altre regioni che possano facilitare la valutazione della resa potenziale.

4. La Commissione trasmette per esame alla CCAMLR le informazioni fornite a norma del paragrafo 3, insieme ad ogni altra informazione utile di cui disponga.

5. In caso di approvazione di una nuova attività di pesca da parte della CCAMLR, tale attività è autorizzata:

- a) dalla Commissione, se la CCAMLR non ha adottato misure conservative nei confronti della nuova attività di pesca; ovvero
- b) dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, in tutti gli altri casi.

6. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 7

Accesso ad attività di pesca sperimentale

1. È vietato l'esercizio di attività di pesca sperimentale nella zona di applicazione della convenzione, salvo qualora sia stato autorizzato a norma dei paragrafi da 2 a 7.

2. L'esercizio di attività di pesca sperimentali è consentito unicamente ai pescherecci attrezzati e strutturati in modo da potersi conformare a tutte le misure di conservazione adottate dalla CCAMLR.

L'esercizio di attività di pesca sperimentali è vietato ai pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN della CCAMLR di cui all'articolo 29.

3. Ogni Stato membro che partecipa o intende autorizzare una nave a partecipare ad un'attività di pesca sperimentale prepara un programma delle attività di pesca e di ricerca e lo trasmette direttamente alla CCAMLR entro la data da questa stabilita, inviandone copia alla Commissione.

Il piano comprende tutte le informazioni di cui lo Stato membro dispone fra quelle in appresso indicate:

- a) una descrizione della conformità delle attività dello Stato membro al programma di raccolta dati messo a punto dal comitato scientifico della CCAMLR;
- b) la natura dell'attività di pesca sperimentale, comprese le specie bersaglio, i metodi di pesca, la regione proposta e i livelli massimi di cattura proposti per la prossima campagna;
- c) informazioni biologiche ricavate da ricerche o studi approfonditi e di ampia portata concernenti la distribuzione, l'abbondanza, le caratteristiche demografiche e l'identità degli stock;
- d) informazioni dettagliate sulle specie dipendenti e affini e la probabilità che tali specie siano danneggiate in qualunque modo dalla pesca proposta;
- e) informazioni provenienti da altre attività di pesca nella regione o da attività di pesca analoghe che possano facilitare la valutazione della resa potenziale.

4. Ogni Stato membro che partecipa ad un'attività di pesca sperimentale comunica annualmente alla CCAMLR, entro un termine da questa stabilito, i dati previsti dal programma di raccolta dei dati messo a punto dal comitato scientifico per l'attività in questione e ne trasmette copia alla Commissione.

Qualora uno Stato membro non abbia presentato alla CCAMLR i dati previsti dal programma di raccolta dati per l'ultima campagna di pesca, esso non è autorizzato a proseguire la pesca sperimentale fin quando i dati in questione non siano stati presentati alla CCAMLR, con copia alla Commissione, e il comitato scientifico della CCAMLR non abbia avuto occasione di esaminarli.

5. Prima di autorizzare le proprie navi a partecipare ad un'attività di pesca sperimentale già in corso, lo Stato membro notifica la sua intenzione alla CCAMLR almeno tre mesi prima della riunione annuale di quest'ultima. Lo Stato membro notificante attende la conclusione di tale riunione prima di autorizzare le navi ad avviare la loro attività.

6. Il nome, il tipo, le dimensioni, il numero di immatricolazione e l'indicativo di chiamata di ogni nave che partecipa alla pesca sperimentale sono comunicati direttamente dallo Stato membro al segretariato della CCAMLR, con copia alla Commissione, almeno tre mesi prima dell'inizio di ogni campagna di pesca.

7. La capacità e lo sforzo di pesca sono soggetti ad un limite precauzionale situato ad un livello che non supera quello necessario per ottenere le informazioni previste dal programma di raccolta di dati e richieste per le valutazioni di cui all'articolo 2, lettera f).

8. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 8

Accesso alle attività di ricerca scientifica

1. Gli Stati membri i cui pescherecci intendono svolgere attività di ricerca scientifica per le quali le possibilità di cattura sono inferiori a 50 t di pesci a pinne, di cui al massimo 10 t di *Dissostichus spp* e meno dello 0,1 % del limite di cattura stabilito per krill, calamari e granchi, trasmettono direttamente alla CCAMLR, con copia alla Commissione, le seguenti informazioni:

- nome del peschereccio interessato;
- marcatore esterna di identificazione;
- divisione e sottozona nella quale s'intende effettuare la ricerca;

d) date previste di entrata e di uscita dalla zona della convenzione;

e) obiettivo della ricerca;

f) attrezzatura da pesca che probabilmente si utilizzerà.

2. Le navi comunitarie di cui al paragrafo 1 non sono soggette alle misure di conservazione concernenti le dimensioni regolamentari delle maglie, il divieto di certi attrezzi da pesca, le zone chiuse alla pesca, le campagne di pesca e i limiti concernenti la taglia, né alle norme in materia di dichiarazioni diverse da quelle di cui all'articolo 9, paragrafo 6, e all'articolo 16, paragrafo 1.

3. Almeno sei mesi prima della data prevista per l'inizio delle ricerche, gli Stati membri i cui pescherecci intendono svolgere attività di ricerca scientifica per le quali le possibilità di cattura sono superiori a 50 t oppure a 10 t di *Dissostichus spp.* o allo 0,1 % del limite di cattura stabilito per krill, calamari e granchi, presentano direttamente alla CCAMLR, per esame, un programma di ricerca secondo gli orientamenti e i formati standardizzati adottati dal Comitato scientifico della CCAMLR e ne inviano copia alla Commissione. La pesca prevista ai fini della ricerca non può iniziare sino a quando la procedura di esame da parte della CCAMLR sia stata completata e la decisione notificata.

4. Gli Stati membri trasmettono alla CCAMLR, inviandone copia alla Commissione, i dati per retata relativi alle catture e allo sforzo risultanti da eventuali attività di ricerca scientifica soggette alle disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3. Essi trasmettono un succinto bilancio alla CCAMLR, con copia alla Commissione, entro 180 giorni dal completamento delle attività di ricerca. Il bilancio dettagliato dei risultati della ricerca è inviato alla CCAMLR, con copia alla Commissione, entro 12 mesi dal completamento delle attività di ricerca.

5. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

CAPO III

SISTEMA DI DICHIARAZIONE DEI DATI

SEZIONE 1

DICHIARAZIONE DELLE CATTURE E DELLO SFORZO DI PESCA

Articolo 9

Dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca

1. I pescherecci comunitari sono soggetti ai tre sistemi di dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca corrispondenti ai periodi di dichiarazione di cui agli articoli 10, 11 e 12 in funzione delle specie e delle zone, sottozone o divisioni statistiche FAO interessate.

2. La dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca contiene le seguenti informazioni relative al periodo considerato:

- nome del peschereccio interessato;

b) marcatore esterna di identificazione del medesimo;

c) catture totali della specie considerata;

d) numero complessivo di giorni e di ore di pesca effettiva;

e) catture di ogni specie e catture accessorie conservate a bordo nel periodo di dichiarazione;

f) per la pesca con palangari, il numero di ami.

3. Entro un giorno dalla fine del rispettivo periodo di dichiarazione di cui agli articoli 10, 11 e 12, i capitani dei pescherecci comunitari trasmettono una dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca alle competenti autorità dello Stato membro di bandiera.

4. Al più tardi entro tre giorni dalla fine di ciascun periodo di dichiarazione, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per via informatica, la dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca presentata da ogni peschereccio battente la loro bandiera e immatricolato nella Comunità. Ogni dichiarazione specifica il periodo di dichiarazione delle catture considerato.

5. Al più tardi entro cinque giorni dalla fine di ciascun periodo di dichiarazione, la Commissione notifica alla CCAMLR le dichiarazioni delle catture e dello sforzo di pesca ricevute a norma del paragrafo 3.

6. I sistemi di dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca si applicano alle specie pescate ai fini della ricerca scientifica ogniqualvolta le catture in un determinato periodo oltrepassano le 5 t, salvo in caso di disposizioni specifiche applicabili alle singole specie.

7. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 10

Sistema di dichiarazione mensile delle catture e dello sforzo di pesca

1. Ai fini dell'applicazione del sistema di dichiarazione delle catture e dello sforzo su base mensile, il periodo di dichiarazione considerato è il mese civile.

2. Tale sistema si applica:

- a) alla pesca di *Electrona carlsbergi* nella sottozona statistica FAO 48.3;
- b) alla pesca di *Euphasia superba* nella zona statistica FAO 48 e nelle divisioni statistiche FAO 58.4.2 e 58.4.1.

3. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 11

Sistema di dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca per periodo di dieci giorni

1. Ai fini dell'applicazione del sistema di dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca per periodo di 10 giorni, ogni mese civile è diviso in tre periodi di dichiarazione designati con le lettere A, B e C, che vanno rispettivamente dal 1° al 10, dall'11 al 20 e dal 21 all'ultimo giorno del mese.

2. Tale sistema si applica:

- a) alla pesca di *Champscephalus gunnari*, di *Dissostichus eleginoides* e di altre specie d'alto mare nella divisione, statistica FAO 58.5.2;
- b) alla pesca sperimentale di *Martialia hyadesi* nella sottozona statistica FAO 48.3;
- c) alla pesca del granchio *Paralomis* spp. (ordine Decapoda, sottordine Reptantia) nella sottozona statistica FAO 48.3, esclusa quella praticata nella prima fase del regime CCAMLR di pesca sperimentale per questa stessa specie e sottozona.

3. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 12

Sistema di dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca per periodo di cinque giorni

1. Ai fini dell'applicazione del sistema di dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca per periodo di 5 giorni, ogni mese civile è diviso in sei periodi di dichiarazione designati con le lettere A, B, C, D, E e F, che vanno rispettivamente dal 1° al 5, dal 6 al 10, dall'11 al 15, dal 16 al 20, dal 21 al 25 e dal 26 all'ultimo giorno del mese.

2. Tale sistema si applica per ogni campagna di pesca:

- a) alla pesca di *Champscephalus gunnari* nella sottozona statistica FAO 48.3;
- b) alla pesca di *Dissostichus eleginoides* nelle sottozone statistiche FAO 48.3 e 48.4;
- c) alla pesca sperimentale di *Dissostichus eleginoides* in tutta la zona della convenzione, nei rettangoli del reticolo a scala fine definiti all'articolo 2, lettera d), del regolamento (CE) n. 600/2004.

3. Qualora la CCAMLR notifichi la chiusura di un'attività di pesca a causa della mancata trasmissione della dichiarazione delle catture e dello sforzo di pesca di cui al presente articolo, il peschereccio o i pescherecci interessati cessano senza indugio l'attività in questione, e saranno autorizzati a riprenderla solo quando la suddetta dichiarazione o, se del caso, una spiegazione delle difficoltà tecniche che ne giustificano la mancata trasmissione, siano state presentate alla CCAMLR.

4. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

SEZIONE 2

SISTEMI DI DICHIARAZIONE MENSILE DEI DATI A SCALA FINE PER LA PESCA CON RETI DA TRAINO, PALANGARI E NASSE*Articolo 13***Sistema di dichiarazione mensile dei dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca**

1. Per ogni campagna di pesca, i pescherecci comunitari trasmettono alle autorità competenti dello Stato membro di bandiera, entro il quindicesimo giorno del mese successivo al mese della pesca, i dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca per il mese in questione, riguardanti, secondo i casi, la pesca con reti da traino, palangari o nasse, per le specie e zone seguenti:

- a) *Champscephalus gunnari* nella divisione statistica FAO 58.5.2 e nella sottozona 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* nelle sottozone statistiche FAO 48.3 e 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* nella divisione statistica FAO 58.5.2;
- d) *Electrona carlsbergi* nella sottozona statistica FAO 48.3;
- e) *Martialia hyadesi* nella sottozona FAO 48.3 Antartico; statistica FAO 48.3;
- f) *Paralomis* spp. (ordine Decapoda, sottordine Reptantia) nella sottozona statistica FAO 48.3, esclusa la pesca praticata nella prima fase del regime CCAMLR di pesca sperimentale per questa stessa specie e sottozona.

2. I dati sono dichiarati per posa per le attività di pesca di cui al paragrafo 1, lettere b) e f), e per retata negli altri casi.

3. Tutte le catture di specie bersaglio e di specie oggetto di catture accessorie devono essere dichiarate, suddivise per specie. Tra questi dati figurano il numero di uccelli e di mammiferi marini catturati e rimessi in libertà o uccisi, suddivisi per specie.

4. Alla fine di ogni mese civile gli Stati membri comunicano i dati previsti ai paragrafi 1, 2 e 3 alla Commissione, che i trasmette immediatamente al segretariato della CCAMLR.

5. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

*Articolo 14***Sistema di dichiarazione mensile dei dati biologici a scala fine**

1. I pescherecci comunitari comunicano alle autorità competenti dello Stato membro di bandiera, secondo le modalità e per le medesime attività di pesca di cui all'articolo 13, un

campione rappresentativo della composizione delle catture secondo la lunghezza delle specie bersaglio e delle catture accessorie.

2. La misurazione della lunghezza dei pesci deve riguardare la lunghezza totale arrotondata al centimetro inferiore e i campioni rappresentativi della composizione delle catture secondo la lunghezza debbono essere prelevati da un unico rettangolo del reticolo a scala fine (0,5 ° di latitudine su 1 ° di longitudine). Se un peschereccio si sposta da un rettangolo a scala fine a un altro nel corso di uno stesso mese, occorre indicare separatamente, per ogni rettangolo, la composizione delle catture in base alla lunghezza.

3. Per quanto riguarda i dati relativi all'attività di pesca di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), il campione rappresentativo è composto da un minimo di 500 pesci.

4. Alla fine di ciascun mese gli Stati membri trasmettono le notifiche ricevute alla Commissione, che le comunica immediatamente alla CCAMLR.

5. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

*Articolo 15***Chiusura di un'attività di pesca per mancata dichiarazione**

Ove la CCAMLR notifichi ad uno Stato membro la chiusura di un'attività di pesca a causa della mancata trasmissione di una delle dichiarazioni previste agli articoli 13 e 14, lo Stato membro impone senza indugio ai propri pescherecci la cessazione immediata dell'attività in questione.

SEZIONE 3

COMUNICAZIONE ANNUA DELLE CATTURE*Articolo 16***Dati relativi alle catture totali**

1. Fatto salvo l'articolo 15 del regolamento (CEE) n. 2847/93, entro il 31 luglio di ogni anno gli Stati membri comunicano alla Commissione le catture totali effettuate l'anno precedente dai pescherecci comunitari battenti la propria bandiera, ripartite per peschereccio.

2. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

*Articolo 17***Dati aggregati relativi alla pesca del krill**

1. Entro il 1° gennaio di ogni anno, i pescherecci comunitari che hanno partecipato alla pesca del krill nella zona della convenzione trasmettono alle autorità competenti dello Stato membro di cui battono bandiera i dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca riguardanti la precedente campagna di pesca.

2. Gli Stati membri aggregano i dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca per rettangoli di 10 x 10 miglia nautiche e per periodi di 10 giorni e li trasmettono alla Commissione entro il 1° marzo di ogni anno.

3. Ai fini dei dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca, il mese civile è diviso in tre periodi di dichiarazione: dal 1° al 10, dall'11 al 20 e dal 21 all'ultimo giorno del mese. Tali periodi di dichiarazione di 10 giorni sono designati con le lettere A, B e C.

4. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

*Articolo 18***Dati relativi alle catture di granchi nella sottozona statistica FAO 48.3**

1. I pescherecci comunitari che praticano la pesca del granchio nella sottozona statistica FAO 48.3 comunicano alla Commissione, entro il 25 settembre di ogni anno, i dati relativi

allo svolgimento delle attività di pesca nonché alle catture di granchi effettuate prima del 31 agosto dello stesso anno. La Commissione trasmette i dati suddetti alla CCAMLR entro il 30 settembre di ogni anno.

2. I dati riguardanti le catture effettuate dopo il 31 agosto di ogni anno sono trasmessi alla Commissione entro due mesi dalla chiusura dell'attività di pesca. La Commissione trasmette i dati suddetti alla CCAMLR entro tre mesi dalla chiusura dell'attività di pesca.

3. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

*Articolo 19***Dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca per la pesca sperimentale di calamari nella sottozona statistica FAO 48.3**

1. I pescherecci comunitari che praticano la pesca del calamaro (*Martialia hyadesi*) nella sottozona statistica FAO 48.3 trasmettono alla Commissione, entro il 25 settembre di ogni anno, i dati a scala fine relativi alle catture e allo sforzo di pesca per l'attività in questione. Tra questi dati figurano il numero di uccelli e di mammiferi marini catturati e rimessi in libertà o uccisi, suddivisi per specie. La Commissione trasmette i dati suddetti alla CCAMLR entro il 30 settembre di ogni anno.

2. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

CAPO IV

CONTROLLO ED ISPEZIONE

SEZIONE 1

MISURE DI CONTROLLO ED ISPEZIONE IN MARE*Articolo 20***Ambito d'applicazione**

Le disposizioni del presente capitolo si applicano ai pescherecci comunitari e ai pescherecci battenti bandiera di un'altra parte contraente della convenzione.

*Articolo 21***Ispettori CCAMLR designati dagli Stati membri per l'esecuzione dei controlli in mare**

1. Gli Stati membri possono designare gli ispettori CCAMLR che possono essere imbarcati a bordo dei pescherecci comunitari o, d'intesa con un'altra parte contraente, dei pescherecci di quest'ultima che effettuano o intendono effettuare operazioni di pesca di risorse biologiche o attività di ricerca scientifica sulle risorse ittiche nella zona d'applicazione della convenzione.

2. Gli ispettori CCAMLR controllano, nella zona della convenzione, i pescherecci battenti bandiera di una parte contraente diversa dalla Comunità e i pescherecci battenti

bandiera degli Stati membri per accertare il rispetto delle vigenti misure di conservazione adottate dalla CCAMLR e, nel caso di pescherecci comunitari, l'osservanza di qualsiasi altra misura comunitaria di conservazione o di controllo in materia di risorse ittiche ad essi applicabile.

3. Gli ispettori CCAMLR hanno dimestichezza con le attività di pesca e di ricerca scientifica che sono chiamati a controllare, nonché con le disposizioni della convenzione e con le misure di conservazione adottate sulla scorta di quest'ultima. Gli Stati membri certificano le qualifiche di ciascuno degli ispettori da essi designati.

4. Gli ispettori sono cittadini dello Stato membro che li designa e, nello svolgimento dell'attività di controllo, sono soggetti unicamente alla giurisdizione di tale Stato membro. Essi godono dello statuto di ufficiale a bordo e devono poter comunicare nella lingua dello Stato di bandiera dei pescherecci sui quali svolgono la loro attività.

5. Ogni ispettore CCAMLR è munito di un documento d'identità approvato o fornito dalla CCAMLR e rilasciato dallo Stato membro che lo ha designato. Tale documento attesta che l'ispettore è abilitato ad eseguire controlli in conformità del sistema di controllo CCAMLR.

6. Entro quattordici giorni dalla nomina, gli Stati membri comunicano al segretariato della CCAMLR, con copia alla Commissione, il nome degli ispettori da essi designati.

7. Gli Stati membri collaborano tra loro e con la Commissione nell'applicazione del sistema.

8. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 22

Determinazione delle attività passibili di ispezione

Sono passibili di ispezione le attività di ricerca e di sfruttamento di risorse biologiche condotte nella zona di applicazione della convenzione. Salvo smentita, si presume che siano in corso attività di questo tipo ogniqualvolta un ispettore CCAMLR constata che le attività di un peschereccio rispondono ad almeno uno dei quattro criteri sotto enunciati:

- a) l'attrezzo da pesca è in corso di utilizzazione, è appena stato utilizzato o sta per essere utilizzato, vale a dire:
 - i) le reti, le lenze o le nasse sono calate;
 - ii) le reti da traino e i divergenti sono armati;
 - iii) gli ami, le nasse e le trappole sono innescati, o l'esca è scongelata e pronta per l'uso;
 - iv) il giornale di pesca fa riferimento ad un'attività di pesca recente o appena intrapresa;
- b) è in corso o ha appena avuto luogo la lavorazione di pesci presenti nella zona della convenzione, vale a dire:
 - i) a bordo sono immagazzinati pesci freschi o scarti di pesce;
 - ii) è in corso il congelamento di pesci;
 - iii) si dispone di informazioni riguardanti la lavorazione o i prodotti;
- c) l'attrezzo da pesca del peschereccio è in acqua, vale a dire:
 - i) l'attrezzo da pesca reca la marcatura del peschereccio;
 - ii) l'attrezzo da pesca corrisponde a quello che si trova a bordo del peschereccio;
 - iii) nel giornale di pesca è registrata la messa in acqua dell'attrezzo;
- d) a bordo sono stati immagazzinati pesci (o loro prodotti) di specie presenti nella zona della convenzione.

Articolo 23

Segnalazione dei pescherecci con ispettori a bordo

1. I pescherecci a bordo dei quali si trovano ispettori CCAMLR devono portare una bandiera o un guidone speciali approvati dalla CCAMLR per indicare che gli ispettori presenti a bordo stanno effettuando accertamenti nell'ambito del sistema di controllo CCAMLR.

2. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 24

Procedure di ispezione in mare

1. Al ricevimento del segnale stabilito del codice internazionale dei segnali e impartito da una nave avente a bordo un ispettore CCAMLR in conformità dell'articolo 23, i pescherecci comunitari che si trovano nella zona della convenzione allo scopo di effettuare operazioni di pesca o di ricerca scientifica su risorse biologiche sono tenuti a fermarsi o ad adottare tutte le misure necessarie per agevolare l'imbarco rapido e sicuro dell'ispettore, salvo qualora siano attivamente impegnati in operazioni di pesca; in questo caso essi si adoperano per conformarsi a tale obbligo non appena possibile.

2. Il capitano del peschereccio consente all'ispettore di salire a bordo, eventualmente accompagnato da assistenti. Al momento dell'imbarco, l'ispettore CCAMLR presenta il documento di cui all'articolo 21, paragrafo 5. Il capitano agevola gli ispettori CCAMLR nell'esercizio delle loro funzioni, consentendo, se necessario, l'accesso al sistema di comunicazione.

3. I controlli vengono effettuati in modo tale da recare il minimo intralcio e disturbo possibile al peschereccio. Le richieste di informazioni sono limitate all'accertamento dei fatti per quanto riguarda l'osservanza delle misure di conservazione della CCAMLR applicabili allo Stato membro di bandiera interessato.

4. Gli ispettori CCAMLR sono autorizzati a controllare le catture, le reti e qualsiasi altra attrezzatura da pesca, nonché le attività di pesca e di ricerca scientifica. Essi hanno altresì accesso ai resoconti e ai rapporti contenenti i dati di cattura e di posizione, ove ciò sia necessario all'esercizio delle loro funzioni. Possono scattare fotografie e/o realizzare filmati, se necessario, per documentare eventuali presunte infrazioni delle vigenti misure di conservazione della CCAMLR.

5. Gli ispettori CCAMLR applicano un marchio di identificazione approvato dalla CCAMLR alle reti o a qualsiasi altro attrezzo da pesca utilizzato in violazione delle vigenti misure di conservazione della CCAMLR, segnalandolo nel rapporto previsto all'articolo 25, paragrafi 3 e 4.

6. Se un peschereccio rifiuta di fermarsi o di agevolare in altro modo l'imbarco di un ispettore, o se il capitano o l'equipaggio di un peschereccio interferiscono con le attività autorizzate di un ispettore, questi redige un rapporto dettagliato comprendente una descrizione completa delle circostanze e lo trasmette allo Stato che l'ha designato, conformemente alle pertinenti disposizioni dell'articolo 25.

Eventuali interferenze con l'attività di un ispettore o il rifiuto di assecondare le richieste ragionevoli avanzate da un ispettore nello svolgimento delle proprie funzioni sono trattate dallo Stato membro di bandiera come se l'ispettore appartenesse a detto Stato membro.

Lo Stato membro di bandiera riferisce in merito alle misure adottate a norma del presente paragrafo in conformità con l'articolo 26.

7. Prima di lasciare la nave ispezionata, l'ispettore CCAMLR consegna al capitano una copia del rapporto di ispezione di cui all'articolo 25, debitamente compilato.

8. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 25

Rapporto di ispezione

1. Ogni ispezione in mare effettuata in conformità dell'articolo 24 forma oggetto di un rapporto di ispezione redatto sull'apposito formulario approvato dalla CCAMLR secondo le seguenti disposizioni:

- a) l'ispettore CCAMLR è tenuto a dichiarare qualsiasi infrazione presunta delle vigenti misure di conservazione. Egli consente al capitano del peschereccio ispezionato di annotare, sullo stesso formulario, le proprie osservazioni inerenti a qualsivoglia aspetto dei controlli;
- b) l'ispettore firma il rapporto di ispezione; il capitano viene invitato ad apporre la propria firma per avvenuta ricezione.

2. Entro quindici giorni alla data di arrivo in porto, l'ispettore CCAMLR trasmette allo Stato membro che l'ha designato una copia del rapporto di ispezione, corredata di eventuali fotografie e filmati.

3. Entro quindici giorni dal ricevimento, lo Stato membro che ha designato l'ispettore CCAMLR trasmette a quest'ultima una copia del rapporto di ispezione corredata di due duplicati delle fotografie e del filmato

Entro sette giorni dal ricevimento, lo Stato membro trasmette alla Commissione una copia del rapporto, corredata di duplicati delle fotografie e del filmato, unitamente ad eventuali relazioni o informazioni supplementari ulteriormente trasmesse alla CCAMLR in relazione al rapporto di ispezione.

4. Qualora ricevano un rapporto di ispezione o qualsiasi altra relazione o informazione (comprese le relazioni di cui all'articolo 24, paragrafo 6) concernenti un peschereccio battente la loro bandiera, gli Stati membri ne trasmettono senza indugio una copia alla CCAMLR e una alla Commissione, unitamente a copia di tutti i commenti e/o le osservazioni eventualmente trasmesse alla CCAMLR a seguito del ricevimento di tali rapporti o informazioni.

5. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

Articolo 26

Procedura d'infrazione

1. Qualora le attività di ispezione condotte nell'ambito del sistema di controllo CCAMLR evidenzino una violazione delle misure adottate in virtù della convenzione, lo Stato membro di bandiera provvede a che vengano prese opportune disposizioni contro le persone fisiche o giuridiche responsabili della violazione delle misure adottate in virtù della convenzione, conformemente all'articolo 25 del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca (¹).

2. Entro i quattordici giorni che seguono la citazione in giudizio o l'avvio di procedure conseguenti ad un'azione giudiziaria, lo Stato membro di bandiera ne informa la CCAMLR e la Commissione, tenendole al corrente dello svolgimento del procedimento e dell'esito del medesimo.

3. Almeno una volta all'anno, lo Stato membro di bandiera comunica per iscritto alla CCAMLR l'esito dei procedimenti avviati ai sensi del paragrafo 1 e le sanzioni comminate. I procedimenti pendenti formano oggetto di una relazione scritta. Ove il procedimento non sia stato avviato o non abbia portato ad alcun risultato, la relazione deve recare una spiegazione al riguardo. Lo Stato membro di bandiera trasmette copia di tale relazione alla Commissione.

4. Le sanzioni previste dagli Stati membri di bandiera per le infrazioni alle misure di conservazione della CCAMLR devono essere sufficientemente rigorose da garantire l'osservanza di tali misure, dissuadere da eventuali violazioni e privare i contraventori del beneficio economico derivante dalle loro attività illecite.

5. Lo Stato membro di bandiera provvede a che i pescherecci per i quali siano state accertate infrazioni alle misure di conservazione della CCAMLR cessino qualsiasi attività di pesca nella zona d'applicazione della convenzione fino all'avvenuta esecuzione delle sanzioni loro comminate.

⁽¹⁾ GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

6. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

SEZIONE 2

CONTROLLO ED ISPEZIONE IN PORTO*Articolo 27***Controllo ed ispezione in porto**

1. Gli Stati membri sottopongono ad ispezione tutti i pescherecci che approdano nei loro porti e che trasportano *Dissostichus spp.*

L'ispezione è intesa ad accertare che:

- a) le catture da sbarcare o trasbordare:
 - i) siano corredate del certificato di cattura di *Dissostichus* prescritto dal regolamento (CE) n. 1035/2001 del Consiglio che istituisce un sistema di documentazione delle catture per il *Dissostichus spp.* ⁽¹⁾; e
 - ii) corrispondano a quanto dichiarato in tale documento;
- b) se la nave ha svolto attività di pesca nella zona della convenzione, che tali attività siano state espletate in conformità delle misure di conservazione della CCAMLR.

2. Al fine di agevolare le ispezioni, gli Stati membri invitano i pescherecci interessati a notificare preventivamente l'entrata in porto e a dichiarare per iscritto di non aver svolto o contribuito ad alcuna attività di pesca illegale, non regolamentata e non dichiarata nella zona della convenzione. È negato l'accesso

al porto, salvo in caso d'urgenza, alle navi che non abbiano dichiarato di essersi astenute da attività di pesca illegali, non regolamentate e non dichiarate o che non abbiano compilato una dichiarazione in tal senso.

Le autorità competenti dello Stato membro del porto sottopongono ad ispezione le navi autorizzate ad entrare in porto il più rapidamente possibile, e in ogni caso entro 48 ore dall'arrivo.

Le attività di ispezione non devono essere di eccessivo intralcio per la nave o l'equipaggio e sono conformi alle pertinenti disposizioni del sistema di controllo CCAMLR.

3. Ove sussistano prove del fatto che la nave ha pescato in violazione delle misure di conservazione della CCAMLR, le autorità competenti dello Stato membro del porto non autorizzano né lo sbarco, né il trasbordo delle catture.

Lo Stato membro del porto comunica l'esito del controllo allo Stato di bandiera e collabora con quest'ultimo per consentirgli di svolgere un'indagine sulla presunta infrazione e, se del caso, di applicare le sanzioni previste dalla sua legislazione.

4. Gli Stati membri notificano quanto prima alla CCAMLR i pescherecci di cui al paragrafo 1 ai quali siano stati rifiutati l'accesso al porto o l'autorizzazione a sbarcare o trasbordare *Dissostichus spp.* Essi trasmettono nel contempo copia di tale notifica alla Commissione.

5. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

CAPO V

NAVI CHE PRATICANO ATTIVITÀ DI PESCA ILLEGALI, NON DICHIARATE E NON REGOLAMENTATE (INN) NELLA ZONA DELLA CONVENZIONE

SEZIONE 1

NAVI DI PARTI CONTRAENTI*Articolo 28***Attività INN praticate da navi di parti contraenti**

1. Ai fini della presente sezione, si presume che un peschereccio di una parte contraente abbia praticato attività INN che hanno compromesso l'efficacia delle misure di conservazione della CCAMLR se:

- a) ha esercitato attività di pesca nella zona della convenzione senza essere in possesso del permesso di pesca speciale di cui all'articolo 3 o, se non si tratta di un peschereccio comunitario, di una licenza rilasciata in conformità delle pertinenti misure di conservazione della CCAMLR, o ancora in violazione delle condizioni stabilite da tale permesso o licenza;
- b) non ha registrato o dichiarato le catture effettuate nella zona della convenzione in conformità del sistema di dichiarazione applicabile alle attività di pesca praticate o ha effettuato dichiarazioni false;

c) ha svolto attività di pesca durante i periodi di chiusura o in zone di divieto in violazione delle misure di conservazione della CCAMLR;

d) ha utilizzato attrezzi da pesca vietati in violazione delle vigenti misure di conservazione della CCAMLR;

e) ha effettuato trasbordi o operazioni di pesca congiunta con pescherecci compresi nell'elenco dei pescherecci INN della CCAMLR;

f) ha esercitato attività di pesca in contrasto con qualsiasi altra misura di conservazione della CCAMLR in un modo che ha compromesso il conseguimento degli obiettivi della convenzione stabiliti all'articolo XXII della medesima; oppure

g) ha esercitato attività di pesca in acque adiacenti a isole situate nella zona della convenzione su cui l'esistenza di sovranità nazionale è riconosciuta da tutte le parti contraenti in un modo che ha compromesso il conseguimento degli obiettivi della convenzione.

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 669/2003 (GU L 97 del 15.4.2003, pag. 1).

2. Nel caso dei pescherecci comunitari, i riferimenti alle misure di conservazione CCAMLR di cui al paragrafo 1 si intendono fatti alle pertinenti disposizioni di applicazione contemplate dal regolamento (CE) n. 600/2004, dal regolamento (CE) n. 1035/2001 o dal regolamento che stabilisce annualmente le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque comunitarie e, per le navi comunitarie, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura.

Articolo 29

Identificazione dei pescherecci che praticano attività INN

1. Gli Stati membri che, anche in base all'applicazione delle disposizioni degli articoli da 19 a 26, entrano in possesso di informazioni sufficientemente documentate sui pescherecci che rispondono a uno o più dei criteri stabiliti all'articolo 28, comunicano tali informazioni alla Commissione entro il 20 aprile dell'anno successivo a quello in cui hanno avuto luogo le attività documentate.

La Commissione trasmette immediatamente, e al più tardi entro il 30 aprile, alla CCAMLR le informazioni comunicate dagli Stati membri.

2. La Commissione trasmette immediatamente agli Stati membri l'elenco provvisorio ricevuto dalla CCAMLR in cui figurano i pescherecci di parti contraenti che si presume abbiano svolto attività INN.

Entro il 1° giugno, lo Stato membro o gli Stati membri i cui pescherecci figurano nell'elenco provvisorio trasmettono le loro eventuali osservazioni alla Commissione, unitamente ai dati verificabili forniti dal sistema SCP e ad altre informazioni atte a dimostrare che i pescherecci in questione non hanno praticato attività di pesca in violazione delle misure di conservazione CCAMLR o non avevano la possibilità di praticare attività di pesca nella zona della convenzione. Entro il 30 giugno la Commissione trasmette alla CCAMLR tali osservazioni ed informazioni supplementari.

3. Una volta ricevuto l'elenco provvisorio di cui al paragrafo 2, gli Stati membri controllano attentamente i pescherecci ivi menzionati al fine di sorvegliarne le attività e di individuare eventuali cambiamenti di nome, bandiera o proprietà.

4. La Commissione trasmette immediatamente agli Stati membri l'elenco ricevuto dalla CCAMLR dei pescherecci di parti contraenti che figurano nell'elenco provvisorio dei pescherecci INN. Gli Stati membri presentano alla Commissione, almeno due mesi prima della successiva riunione annuale della CCAMLR, eventuali osservazioni o informazioni complementari riguardanti i pescherecci compresi nell'elenco. La Commissione trasmette immediatamente tali osservazioni e informazioni complementari alla CCAMLR.

5. La Commissione notifica annualmente agli Stati membri l'elenco dei pescherecci INN adottato dalla CCAMLR.

Articolo 30

Misure applicabili ai pescherecci di parti contraenti

1. Gli Stati membri adottano tutti i provvedimenti necessari in conformità del diritto nazionale e comunitario affinché:

- a) ai pescherecci comunitari figuranti nell'elenco dei pescherecci INN non vengano rilasciati permessi di pesca speciali di cui all'articolo 3 per operare nella zona della convenzione;
- b) ai pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN non vengano rilasciati licenze o permessi di pesca speciali per operare in acque soggette alla loro sovranità o giurisdizione;
- c) ai pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN non sia concessa la loro bandiera;
- d) i pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN che approdano volontariamente nei loro porti siano sottoposti ad ispezione in conformità dell'articolo 27.

2. Sono vietate le seguenti attività:

- a) per le navi da pesca, le navi ausiliarie, le navi madri e le navi da carico comunitarie, in deroga all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 2847/93, partecipare a trasbordi o ad operazioni di pesca congiunta con pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN;
- b) per i pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN che approdano volontariamente in un porto, effettuarvi sbarchi o trasbordi;
- c) noleggiare navi figuranti nell'elenco dei pescherecci INN;
- d) importare *Dissostichus* spp. da pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN;

3. Gli Stati membri non convalidano i documenti di esportazione o di riesportazione che accompagnano una spedizione di *Dissostichus* spp. in conformità delle pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 1035/2001 qualora dalla dichiarazione risulti che le catture in questione provengono da un peschereccio figurante nell'elenco dei pescherecci INN.

4. La Commissione raccoglie e scambia con le altre parti contraenti o con parti, entità, entità di pesca non contraenti cooperanti, qualsiasi informazione pertinente e adeguatamente documentata al fine di individuare, sorvegliare e prevenire l'utilizzo di certificati di importazione ed esportazione falsificati relativi a catture provenienti da pescherecci figuranti nell'elenco dei pescherecci INN.

SEZIONE 2

PESCHERECCI DI PARTI NON CONTRAENTI*Articolo 31***Misure applicabili ai cittadini di parti contraenti**

Gli Stati membri cooperano e adottano tutte le misure necessarie conformemente al diritto nazionale e comunitario al fine di:

- a) garantire che i cittadini soggetti alla loro giurisdizione non sostengano o praticino attività di pesca INN, né svolgano attività a bordo di pescherecci che figurano nell'elenco dei pescherecci INN di cui all'articolo 29;
- b) individuare i cittadini che sono gli armatori o i capitani effettivi di pescherecci che svolgono attività di pesca INN.

Gli Stati membri garantiscono che le sanzioni per attività di pesca INN comminate ai cittadini soggetti alla loro giurisdizione siano di severità sufficiente a prevenire, dissuadere ed eliminare in modo efficace la pesca INN e a privare i trasgressori dei benefici derivanti da una tale attività legale.

*Articolo 32***Attività INN praticate da pescherecci di parti non contraenti**

1. Qualora un peschereccio di una parte non contraente sia stato avvistato mentre era impegnato in attività di pesca nella zona della convenzione o non abbia ottenuto il permesso di accedere al porto, sbarcare o trasbordare in conformità dell'articolo 27, si presume che esso abbia praticato attività INN che hanno compromesso l'efficacia delle misure di conservazione della CCAMLR.

2. Nel caso di attività di trasbordo effettuate all'interno o all'esterno della zona della convenzione con la partecipazione di una nave di una parte non contraente che sia stata avvistata, la presunzione che sia stata compromessa l'efficacia delle misure di conservazione della CCAMLR si applica a qualsivoglia altra nave di parti non contraenti impegnata in tali attività con la nave suddetta.

*Articolo 33***Ispezioni di pescherecci di parti non contraenti**

1. Gli Stati membri provvedono a che qualsiasi peschereccio di una parte non contraente di cui all'articolo 32 approdato nei loro porti sia ispezionato dalle rispettive autorità competenti in conformità dell'articolo 27.

2. I pescherecci ispezionati in conformità del paragrafo 1 possono sbarcare o trasbordare specie ittiche soggette alle misure di conservazione della CCAMLR eventualmente detenute a bordo solo a condizione di dimostrare che le catture sono state effettuate nel rispetto di tali misure e dei requisiti stabiliti dalla convenzione.

*Articolo 34***Informazioni relative a pescherecci di parti non contraenti**

1. Lo Stato membro che abbia avvistato un peschereccio di una parte non contraente o gli abbia negato l'autorizzazione ad accedere al porto, sbarcare o trasbordare in conformità degli articoli 32 e 33 cerca di comunicare al peschereccio in questione che si presume che abbia compromesso l'obiettivo della convenzione, e che tale informazione sarà trasmessa a tutte le parti contraenti, alla CCAMLR e allo Stato di bandiera.

2. Gli Stati membri trasmettono immediatamente alla Commissione le informazioni concernenti eventuali avvistamenti o la mancata concessione di autorizzazioni ad accedere al porto, sbarcare o trasbordare, nonché i risultati di tutte le ispezioni effettuate nei loro porti e di qualsiasi misura da essi conseguentemente adottata in relazione al peschereccio considerato. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni alla CCAMLR.

3. Gli Stati membri possono presentare in qualsiasi momento alla Commissione, per immediata trasmissione alla CCAMLR, eventuali informazioni supplementari utili ai fini dell'identificazione di pescherecci di parti non contraenti sospettati di praticare attività di pesca INN nella zona della convenzione.

4. La Commissione notifica ogni anno agli Stati membri i pescherecci di parti non contraenti che figurano nell'elenco dei pescherecci INN adottato dalla CCAMLR.

*Articolo 35***Misure applicabili ai pescherecci di parti non contraenti**

Le disposizioni dell'articolo 30, paragrafi 1, 2 e 3, si applicano, mutatis mutandis, ai pescherecci di parti non contraenti figuranti nell'elenco dei pescherecci INN di cui all'articolo 34, paragrafo 4.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 36***Esecuzione**

Le misure necessarie per l'attuazione degli articoli 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

*Articolo 37***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 30 del regolamento (CE) n. 2371/2002.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 4 e 7 della decisione 1999/468/CE.

Il periodo di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

*Articolo 38***Abrogazione**

1. I regolamenti (CEE) n. 3943/90, (CE) n. 66/98 e (CE) n. 1721/1999 sono abrogati.

2. I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento.

*Articolo 39***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il settimo 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, addì 22 marzo 2004.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. WALSH

REGOLAMENTO (CE) N. 602/2004 DEL CONSIGLIO
del 22 marzo 2004

recante modifica del regolamento (CE) n. 850/98 per quanto riguarda la protezione delle scogliere coralline di acque profonde dagli effetti della pesca a strascico in una zona a nord-ovest della Scozia

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 37,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca ⁽²⁾ prevede che la politica comune della pesca applichi l'approccio precauzionale adottando misure intese a ridurre al minimo l'impatto delle attività di pesca sugli ecosistemi marini.
- (2) Il regolamento (CE) n. 850/98 del Consiglio, del 30 marzo 1998, per la conservazione delle risorse della pesca attraverso misure tecniche per la protezione del novellame ⁽³⁾ introduce restrizioni per quanto riguarda l'utilizzazione di attrezzi da traino demersali.
- (3) Recenti rapporti scientifici, in particolare i rapporti del Consiglio internazionale per l'esplorazione del mare, riferiscono che in una zona a nord-ovest della Scozia, soggetta alla giurisdizione del Regno Unito, sono stati rilevate e cartografate in modo dettagliato aggregazioni di coralli di acque profonde (*Lophelia pertusa*). Tali aggregazioni, note come «Darwin Mounds», risultano in buono stato di conservazione ma presentano segni di danni dovuti ad operazioni di pesca con reti a strascico.
- (4) Secondo i rapporti scientifici questi tipi di aggregazioni costituiscono habitat che ospitano comunità biologiche importanti e ad alta diversità. In molti consessi si ritiene che tali habitat richiedano una protezione prioritaria. In particolare la convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nordorientale («Convenzione OSPAR») ha recentemente inserito le scogliere coralline di acque profonde in un elenco di habitat minacciati.

- (5) La direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ⁽⁴⁾ inserisce le scogliere tra gli habitat naturali di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di aree speciali di conservazione. Il Regno Unito ha formalmente espresso l'intenzione di designare i Darwin Mounds come area speciale di conservazione al fine di proteggere questo tipo di habitat in ottemperanza agli obblighi che gli incombono in forza della suddetta direttiva.
- (6) Dagli studi scientifici risulta che il recupero dei coralli danneggiati dagli attrezzi per la pesca a strascico è impossibile o molto lento e difficile. È pertanto opportuno vietare l'uso di reti a strascico e di attrezzi analoghi nella zona intorno ai Darwin Mounds.
- (7) Il regolamento (CE) n. 850/98 dovrebbe essere quindi modificato di conseguenza,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 30 del regolamento (CE) n. 850/98 è aggiunto il seguente paragrafo 4:

«4. Ai pescherecci è vietato utilizzare reti a strascico o reti da traino di tipo analogo, operanti a contatto con il fondo marino, nella zona delimitata dalla linea che congiunge le seguenti coordinate:

Latitudine 59°54' N	longitudine 6°55' W
Latitudine 59°47' N	longitudine 6°47' W
Latitudine 59°37' N	longitudine 6°47' W
Latitudine 59°37' N	longitudine 7°39' W
Latitudine 59°45' N	longitudine 7°39' W
Latitudine 59°54' N	longitudine 7°25' W»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 23 agosto 2003.

⁽¹⁾ Parere espresso il 10 febbraio 2004 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

⁽³⁾ GU L 125 del 27.4.1998, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 973/2001 (GU L 137 del 19.5.2001, pag. 1).

⁽⁴⁾ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7. 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).

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 marzo 2004.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. WALSH

REGOLAMENTO (CE) N. 603/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004
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 ⁽¹⁾, 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 1° aprile 2004.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 marzo 2004.

Per la Commissione
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1947/2002 (GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 17).

ALLEGATO

**al regolamento della Commissione, del 31 marzo 2004, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione
ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	94,3
	204	39,5
	212	120,5
	999	84,8
0707 00 05	052	107,5
	068	105,0
	096	88,7
	204	19,6
	220	135,1
	999	91,2
0709 90 70	052	110,7
	204	108,2
	999	109,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	40,6
	204	43,8
	212	56,9
	220	41,8
	400	44,9
	624	58,8
	999	47,8
0805 50 10	052	47,5
	400	51,0
	999	49,3
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	50,7
	388	80,8
	400	118,6
	404	100,3
	508	75,1
	512	69,4
	524	77,7
	528	74,3
	720	73,8
	804	101,1
	999	82,2
0808 20 50	388	68,9
	512	73,1
	528	63,0
	720	35,3
	999	60,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2081/2003 della Commissione (GU L 313 del 28.11.2003, pag. 11). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO (CE) N. 604/2004 DELLA COMMISSIONE
del 29 marzo 2004
relativo alle comunicazioni di dati nel settore del tabacco a partire dal raccolto 2000

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2075/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del tabacco greggio ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2319/2003 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 21,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2636/1999 della Commissione, del 14 dicembre 1999, relativo alle comunicazioni di dati nel settore del tabacco a partire dal raccolto 2000 e che abroga il regolamento (CEE) n. 1771/93 ⁽³⁾ è stato modificato a più riprese e in maniera sostanziale ⁽⁴⁾. Ai fini di chiarezza e razionalità, occorre procedere alla codificazione di tale regolamento.
- (2) Occorre precisare i dati da comunicare nel quadro del regolamento (CEE) n. 2075/92 e dei relativi regolamenti attuativi.
- (3) Ai fini del buon funzionamento amministrativo è opportuno raggruppare tali dati e stabilire un calendario per la loro trasmissione.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il tabacco,

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

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2004.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli Stati membri comunicano i dati di cui agli allegati I, II e III alle scadenze indicate negli stessi.

Tali dati debbono essere forniti per raccolto e per gruppo di varietà.

Articolo 2

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli operatori economici trasmettano loro le informazioni necessarie entro i termini previsti.

Articolo 3

I dati relativi agli stock che si trovano presso le imprese di prima trasformazione sono comunicati conformemente all'allegato III del presente regolamento.

Articolo 4

Il regolamento (CE) n. 2636/1999 è abrogato.

I riferimenti al regolamento abrogato s'intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato V.

Articolo 5

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

Per la Commissione

Il Presidente

Romano PRODI

⁽¹⁾ GU L 215 del 30.7.1992, pag. 70.

⁽²⁾ GU L 345 del 31.12.2003, pag. 17.

⁽³⁾ GU L 323 del 15.12.1999, pag. 4.

⁽⁴⁾ Cfr. allegato IV.

ALLEGATO I

Dati da trasmettere alla Commissione entro il 31 luglio dell'anno del raccolto di cui trattasi

Raccolto: Stato membro dichiarante:

Gruppo di varietà:

	Stato membro di produzione (idem dichiarante)	Stato membro di produzione Nome:	Stato membro di produzione Nome:	Stato membro di produzione Nome:
1. CONTRATTI DI COLTIVAZIONE				
1.1 Numero di contratti di coltivazione registrati				
1.2 Quantitativo di tabacco (in tonnellate) figurante nei contratti corrispondente al tasso di umidità di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 2848/98 ⁽¹⁾				
1.3 Superficie totale oggetto dei summenzionati contratti (in ettari)				
2. PRODUTTORI				
2.1 Numero totale di produttori				
2.2 Numero di produttori membri di un'associazione di produttori riconosciuta ai sensi del regolamento (CE) n. 2848/98				
3. IMPRESE DI PRIMA TRASFORMAZIONE				
3.1 Numero di imprese di prima trasformazione che hanno stipulato contratti di coltivazione				
4. PREZZI				
4.1 Prezzo minimo concordato, per chilogrammo, in valuta, al netto di imposte e tasse, risultante dai contratti di coltivazione, indicando la qualità di riferimento	(in moneta nazionale)	(²)	(²)	(²)
4.2 Prezzo minimo concordato, per chilogrammo, in valuta, al netto di imposte e tasse, risultante dai contratti di coltivazione, indicando la qualità di riferimento				

⁽¹⁾ Il dato può essere modificato anteriormente al 30 giugno dell'anno successivo a quello del raccolto per tener conto dei quantitativi oggetto delle clausole aggiuntive dei contratti a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 2848/98.

⁽²⁾ Per i contratti fra due Stati membri, specificare la valuta nella quale sono stati stipulati.

ALLEGATO II

Dati da trasmettere alla Commissione mensilmente a partire dal 30 settembre dell'anno del raccolto di cui trattasi

Dati cumulativi per il raccolto di cui trattasi.

Sintesi da trasmettere alla Commissione entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello del raccolto.

Raccolto: Stato membro dichiarante:

Gruppo di varietà:

Situazione all'ultimo giorno del mese precedente quello della comunicazione

Mesi di cui trattasi:

	Stato membro di produzione (idem dichiarante)	Stato membro di produzione Nome:	Stato membro di produzione Nome:	Stato membro di produzione Nome:
1. Quantitativo fornito (in tonnellate)				
1.1. Quantitativo totale di tabacco greggio, corrispondente alla qualità minima, fornito alle imprese di prima trasformazione, al tasso di umidità di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 2848/98				
1.2. Quantitativo di tabacco greggio, corrispondente alla qualità minima, fornito alle imprese di prima trasformazione da associazioni di produttori, al tasso di umidità di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 2848/98				
2. Quantitativo effettivo di tabacco greggio, corrispondente alla qualità minima fornita senza adeguamento del peso in funzione del tasso di umidità (in tonnellate)				
3. Stima dei quantitativi ancora da fornire (in tonnellate)				
4. Prezzo medio, per chilogrammo, ponderato ⁽²⁾ sui quantitativi forniti, al netto di tasse e imposte, effettivamente pagato dalle imprese di prima trasformazione	(in moneta nazionale)	(¹)	(¹)	(¹)

⁽¹⁾ Per i contratti fra due Stati membri, specificare la valuta nella quale sono stati stipulati.

⁽²⁾ Metodo di calcolo: $[\text{somma: } (QL \times PP)]/QT = \text{Prezzo medio ponderato}$.

Dove QL è la quantità fornita per lotto; PP è il prezzo d'acquisto di ciascun lotto per il gruppo di cui trattasi; QT è il totale dei quantitativi forniti alle imprese di prima trasformazione, per un gruppo di varietà.

ALLEGATO IV

Regolamento abrogato e relative modifiche

Regolamento (CE) n. 2636/1999 della Commissione	(GU L 323 del 15.12.1999, pag. 4)
Regolamento (CE) n. 1639/2000 della Commissione	(GU L 187 del 26.7.2000, pag. 39)
Regolamento (CE) n. 384/2001 della Commissione	(GU L 57 del 27.2.2001, pag. 16)

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CE) n. 2636/1999	Presente regolamento
Articoli 1, 2 e 3	Articoli 1, 2 e 3
Articolo 4	—
—	Articolo 4
Articolo 5	Articolo 5
Allegati I, II e III	Allegati I, II e III
—	Allegato IV
—	Allegato V

**REGOLAMENTO (CE) N. 605/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004**

**recante deroga per il 2004 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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2, l'articolo 13, paragrafo 12, e l'articolo 22,

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 ⁽²⁾, i titoli di esportazione sono rilasciati il mercoledì successivo alla settimana nella quale sono state presentate le domande, purché nel frattempo la Commissione non abbia adottato misure specifiche.
- (2) Tenuto conto dei giorni festivi dell'anno 2004 e della pubblicazione irregolare della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* in tali giorni, il succitato periodo di riflessione 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 suine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

In deroga alle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1518/2003, i titoli sono rilasciati alle date indicate nella tabella seguente, purché anteriormente a tali date la Commissione non abbia adottato alcuna delle misure specifiche di cui al paragrafo 4 dello stesso articolo.

Periodi di presentazione delle domande di titoli	Date di rilascio
dal 5 al 9 aprile 2004	15 aprile 2004
dal 24 al 28 maggio 2004	3 giugno 2004
dal 25 al 29 ottobre 2004	5 novembre 2004

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 31 marzo 2004.

Per la Commissione
Franz FISCHLER
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 282 dell'1.11.1975, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1365/2000 (GU L 156 del 29.6.2000, pag. 5).

⁽²⁾ GU L 217 del 29. 8. 2003, pag. 35. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 130/2004, (GU L 19 del 27.1.2004, pag. 14).

**REGOLAMENTO (CE) N. 606/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004**

**che deroga al regolamento (CE) n. 174/1999 riguardo al periodo di validità dei titoli di esportazione
nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero caseari ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 31, paragrafo 14,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 174/1999 della Commissione, del 26 gennaio 1999, recante modalità particolari di applicazione del regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio, riguardo ai titoli di esportazione e alle restituzioni all'esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari ⁽²⁾, stabilisce il periodo di validità dei titoli di esportazione.

(2) Il regolamento (CE) n. 67/2004 della Commissione, del 15 gennaio 2004, che deroga al regolamento (CE) n. 174/1999 riguardo al periodo di validità dei titoli di esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari ⁽³⁾, ha limitato il periodo di validità dei titoli di esportazione al 30 aprile 2004. Poiché non sono ancora state interamente attuate le misure necessarie per la gestione delle restituzioni all'esportazione nella nuova situazione del mercato dei prodotti lattiero-caseari che sopravverrà, il 1° maggio 2004, con l'adesione alla Comunità della Repubblica Ceca, dell'Estonia, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, dell'Ungheria, di Malta, della Polonia, della Slovenia e della Slovacchia, occorre assicurare la continuità nel trattamento delle domande relative ai titoli di esportazione successivamente al 31 marzo 2004 e rispettare il limite alla durata di validità degli stessi. Tuttavia, per non compromettere il buon funzionamento delle nuove gare previste dal regolamento (CE) n. 580/2004 della Commissione, del 26 marzo 2004, che istituisce una procedura di gara per le restituzioni all'esportazione di taluni prodotti lattiero-caseari ⁽⁴⁾, questa limitazione non deve applicarsi ai titoli di esportazione rilasciati in tale contesto.

(3) Occorre tenere conto dell'impatto potenziale dell'adesione, il 1° maggio 2004, della Repubblica Ceca, dell'Estonia, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, dell'Un-

gheria, di Malta, della Polonia, della Slovenia e della Slovacchia subordinatamente all'entrata in vigore dell'atto di adesione del 2003 sul mercato comunitario dei prodotti lattiero-caseari e della necessità di monitorare gli sviluppi sui mercati comunitario e mondiale. Pertanto, è opportuno derogare al regolamento (CE) n. 174/1999 e provvedere affinché il periodo di validità dei titoli di esportazione relativi ai prodotti lattiero-caseari per i quali è stata presentata domanda a partire dal 15 aprile 2004 sia limitato al 30 giugno 2004.

(4) Il comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari non ha espresso un parere entro il termine fissato dal presidente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. In deroga all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 174/1999, il periodo di validità dei titoli di esportazione con fissazione anticipata della restituzione, richiesti dal 1° al 14 aprile 2004, per i prodotti di cui alle lettere a), b), c) e d) di detto articolo, scade il 30 aprile 2004.

2. Tuttavia, il periodo di validità dei titoli di esportazione con fissazione anticipata della restituzione, richiesti in ossequio all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 580/2004 scade il 30 giugno 2004.

Articolo 2

In deroga all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 174/1999, il periodo di validità dei titoli di esportazione con fissazione anticipata della restituzione, richiesti a partire dal 15 aprile 2004, per i prodotti di cui alle lettere a), b), c) e d) di detto articolo, scade il 30 giugno 2004.

Articolo 3

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

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 20 del 27.1.1999, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1948/2003 (GU L 287 del 5.11.2003, pag. 13).

⁽³⁾ GU L 10 del 16.1.2004, pag. 13.

⁽⁴⁾ GU L 90 del 27.3.2004, pag. 58.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 marzo 2004.

Per la Commissione
Franz FISCHLER
Membro della Commissione

**REGOLAMENTO (CE) N. 607/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004**

che prevede una nuova assegnazione dei diritti d'importazione ai sensi del regolamento (CE) n. 1146/2003 e che deroga al medesimo

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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 32, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 1146/2003 della Commissione, del 27 giugno 2003, recante apertura e modalità di gestione di un contingente tariffario per l'importazione di carni bovine congelate destinate alla trasformazione (dal 1° luglio 2003 al 30 giugno 2004) ⁽²⁾, ha previsto, per il periodo dal 1° luglio 2003 al 30 giugno 2004, l'apertura di un contingente tariffario di 50 700 tonnellate di carni bovine congelate destinate alla trasformazione. Le disposizioni dell'articolo 9 del suddetto regolamento prevedono una nuova assegnazione dei quantitativi non utilizzati, tenuto conto eventualmente dell'utilizzazione effettiva dei diritti d'importazione alla fine del febbraio 2004, per quanto riguarda sia i prodotti A che i prodotti B.

(2) Un operatore ha presentato domanda di diritti d'importazione per 225 tonnellate di carne destinate alla fabbricazione di prodotti A a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1146/2003. In seguito ad un errore amministrativo commesso dall'organismo danese competente, la domanda di tale operatore, trasmessa alla Commissione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento in parola, si riferiva solo a 40 tonnellate. È stato solo dopo la conclusione della procedura di assegnazione dei diritti d'importazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, che l'amministrazione nazionale interessata ha scoperto l'errore commesso e ne ha informato la Commissione. Per non penalizzare l'operatore che ha presentato la propria domanda correttamente occorre adottare le misure necessarie per permettere al competente organismo danese di procedere ad un'adeguata rettifica dell'errore amministrativo. Pertanto, in deroga all'articolo 9 del regolamento sopra citato, occorre in primo luogo detrarre dal quantitativo complessivo stabilito conformemente al paragrafo 1 del suddetto articolo un quantitativo pari alla differenza tra i diritti d'importazione che l'operatore avrebbe potuto legittimamente sperare di ricevere in base alla propria domanda e i diritti d'importazione che ha effettivamente ricevuto e, in secondo luogo, fare in modo che l'organismo compe-

tente danese possa assegnare all'operatore in questione diritti d'importazione sulla base della domanda da lui presentata ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1146/2003.

- (3) Il fatto di aver tenuto conto di questo errore ha comportato un ritardo amministrativo; è quindi opportuno prorogare la scadenza della data di presentazione della domanda e della data per la comunicazione indicate all'articolo 9, paragrafo 4.
- (4) 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 al disposto dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1146/2003, l'organismo competente danese è autorizzato ad assegnare diritti d'importazione per 72,199 tonnellate all'operatore che ha presentato domanda di diritti d'importazione per 225 tonnellate di carni delle quali però sono state prese in considerazione, per errore, solo 40 tonnellate, a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1146/2003.

Articolo 2

1. I quantitativi da assegnare in applicazione dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1146/2003 ammontano a un totale di 406,58 tonnellate.

2. La ripartizione di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1146/2003 è effettuata come segue:

- 321,20 tonnellate per i prodotti A,
- 85,38 tonnellate per i prodotti B.

Articolo 3

In deroga al disposto dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1146/2003, la data limite per la presentazione della domanda è il 7 aprile 2004 e la data limite per la comunicazione è il 16 aprile 2004.

Articolo 4

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

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 21. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1782/2003 (GU L 270 del 21.10.2003, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 160 del 28.6.2003, pag. 59.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 marzo 2004.

Per la Commissione
Franz FISCHLER
Membro della Commissione

**REGOLAMENTO (CE) N. 608/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004**

relativo all'etichettatura di prodotti e ingredienti alimentari addizionati di fitosteroli, esteri di fitosterolo, fitostanoli e/o esteri di fitostanolo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2000/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di etichettatura, presentazione e pubblicità dei prodotti alimentari ⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 2003/89/CE ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2, e l'articolo 6, paragrafo 7,

considerando quanto segue:

- (1) I fitosteroli, gli esteri di fitosterolo, i fitostanoli e gli esteri di fitostanolo riducono i livelli sierici di colesterolo, ma possono anche ridurre i livelli di beta-carotene nel siero. Gli Stati membri e la Commissione hanno pertanto consultato il comitato scientifico dell'alimentazione umana sugli effetti del consumo di fitosteroli, esteri di fitosterolo, fitostanoli ed esteri di fitostanolo di diversa origine.
- (2) Il comitato scientifico dell'alimentazione umana, nel suo parere dal titolo «General view on the long-term effects of the intake of elevated levels of phytosterols from multiple dietary sources, with particular attention to the effects on β -carotene» (Parere generale sugli effetti a lungo termine dell'assunzione di livelli elevati di fitosteroli di diversa origine alimentare, con particolare attenzione agli effetti sul beta-carotene), del 26 settembre 2002, ha confermato la necessità di etichettare i fitosteroli, gli esteri di fitosterolo, i fitostanoli e gli esteri di fitostanolo come previsto dalla decisione 2000/500/CE della Commissione, del 24 luglio 2000, che autorizza l'immissione sul mercato di «margarine spalmabili addizionate di esteri di fitosterolo» in qualità di nuovi prodotti o di nuovi ingredienti alimentari ai sensi del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾. Il comitato ha anche indicato che non vi sono prove di maggiori benefici associati ad un'assunzione superiore ai 3 g/die e che un'assunzione elevata potrebbe causare effetti indesiderati; ha pertanto indicato che è prudente evitare un'assunzione di steroli vegetali superiore ai 3 g/die.
- (3) I prodotti contenenti fitosteroli/fitostanoli dovrebbero pertanto essere in porzioni singole contenenti al massimo 3 g oppure al massimo 1 g di fitosteroli/fitostanoli sotto forma di fitosteroli/fitostanoli liberi. Altrimenti il prodotto dovrebbe recare un'indicazione chiara di quale sia la porzione standard di tale prodotto alimentare, espressa in grammi o millilitri, nonché l'indicazione chiara del tenore di fitosteroli/fitostanoli sotto forma di fitosteroli/fitostanoli liberi, contenuto in detta porzione. In ogni caso la composizione dei prodotti e la loro

etichettatura dovrebbe essere tale da consentire agli utenti di limitare agevolmente il consumo ad un massimo di 3 g/die di fitosteroli/fitostanoli attraverso il consumo di una porzione contenente al massimo 3 g o di tre porzioni contenenti al massimo 1 g.

- (4) Per facilitare la comprensione dei consumatori è opportuno sostituire sull'etichetta il termine «fito» con «vegetale».
- (5) La decisione 2000/500/CE consente l'aggiunta di taluni esteri di fitosterolo alle margarine spalmabili. La decisione stabilisce norme specifiche in materia di etichettatura, al fine di garantire che il prodotto raggiunga le persone interessate, quelle cioè che intendono ridurre i livelli di colesterolo nel sangue.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento si applica ai prodotti e agli ingredienti alimentari, addizionati di fitosteroli, esteri di fitosterolo, fitostanoli o esteri di fitostanolo.

Articolo 2

Ai fini dell'etichettatura il fitosterolo, l'estere di fitosterolo, il fitostanolo e l'estere di fitostanolo vengono designati rispettivamente con i termini «sterolo vegetale», «estere di sterolo vegetale», «stanolo vegetale» e «estere di stanolo vegetale» o eventualmente con le rispettive forme plurali.

Fatti salvi gli altri requisiti in materia di etichettatura dei prodotti alimentari previsti dalla legislazione comunitaria o nazionale, l'etichettatura di prodotti o ingredienti alimentari addizionati di fitosteroli, esteri di fitosterolo, fitostanoli o esteri di fitostanolo contiene le seguenti informazioni.

- 1) Nello stesso campo della denominazione di vendita del prodotto deve figurare, in modo ben visibile e leggibile, la seguente dicitura: «addizionato di steroli vegetali/stanoli vegetali».
- 2) Il tenore di fitosteroli, esteri di fitosterolo, fitostanoli o esteri di fitostanolo aggiunti (espresso in % o in grammi di steroli vegetali/stanoli vegetali liberi in 100 g o 100 ml di prodotto alimentare) va dichiarato nell'elenco degli ingredienti.

⁽¹⁾ GU L 109 del 6.5.2000, pag. 29.

⁽²⁾ GU L 308 del 25.11.2003, pag. 15.

⁽³⁾ GU L 200 dell'8.8.2000, pag. 59.

- 3) Occorre specificare che il prodotto è destinato esclusivamente alle persone che intendono ridurre i livelli di colesterolo nel sangue.
- 4) Occorre indicare che i pazienti che seguono un trattamento ipocolesterolemizzante devono consumare il prodotto solo sotto controllo medico.
- 5) Occorre dichiarare in modo ben visibile e leggibile che il prodotto potrebbe risultare inadeguato dal punto di vista nutrizionale per le donne in gravidanza, le donne che allattano e i bambini di età inferiore a 5 anni.
- 6) Il prodotto deve altresì recare l'indicazione che la sua assunzione va prevista nel quadro di una dieta varia e bilanciata, che comporti il consumo regolare di frutta e verdura così da contribuire a mantenere i livelli di carotenoidi.
- 7) Nello stesso campo recante la dicitura di cui al punto 3 supra, occorre indicare che va evitato il consumo di oltre 3 g/giorno di steroli vegetali/stanoli vegetali aggiunti.

- 8) La porzione del prodotto alimentare o dell'ingrediente alimentare interessato va definita (di preferenza in g o ml), con un'indicazione del tenore di steroli/stanoli vegetali di ogni porzione.

Articolo 3

I prodotti e ingredienti alimentari addizionati di esteri di fitostanolo già presenti sul mercato comunitario o le «margarine spalmabili addizionate di esteri di fitosterolo» autorizzate dalla decisione 2000/500/CE della Commissione e prodotte a decorrere da sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento si conformano alle disposizioni dell'articolo 2 in materia di etichettatura.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 31 marzo 2004.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

**REGOLAMENTO (CE) N. 609/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004**

che fissa la restituzione alla produzione per lo zucchero bianco utilizzato dall'industria chimica

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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1260/2001 può essere deciso di accordare una restituzione alla produzione per i prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e f), per gli sciroppi di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera d), e per il fruttosio chimicamente puro (levulosio) di cui al codice NC 1702 50 00 quale prodotto intermedio, che si trovano in una delle situazioni di cui all'articolo 23, paragrafo 2, del trattato e sono utilizzati nella fabbricazione di taluni prodotti dell'industria chimica.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1265/2001 della Commissione, del 27 giugno 2001, che stabilisce le modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1260/2001 per quanto concerne la restituzione alla produzione per alcuni prodotti del settore dello zucchero utilizzati nell'industria chimica ⁽²⁾, ha definito le regole per la determinazione delle restituzioni alla produzione, nonché i prodotti chimici la cui fabbricazione consente la concessione di una restituzione alla produzione per i prodotti di base in causa utilizzati per tale fabbricazione. Gli articoli 5, 6 e 7 del regolamento (CEE) n. 1265/2001 prevedono che la restituzione alla produzione valida per lo zucchero greggio, per gli sciroppi di saccarosio e per l'isoglucosio tal quale è derivata, alle condizioni proprie di ciascuno di questi prodotti di base, dalla restituzione fissata per lo zucchero bianco.
- (3) L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1265/2001 stabilisce che la restituzione alla produzione per lo zucchero bianco è fissata mensilmente per i periodi che iniziano il

1° di ogni mese. Essa può essere modificata nel frattempo se il prezzo dello zucchero comunitario e/o dello zucchero sul mercato mondiale subiscono cambiamenti significativi. In conseguenza dell'applicazione delle predette disposizioni, la restituzione alla produzione viene fissata come indicato nell'articolo 1 per il periodo che vi figura.

- (4) A seguito della modifica della definizione dello zucchero bianco e dello zucchero greggio prevista all'articolo 1, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 1260/2001, gli zuccheri aromatizzati o addizionati di coloranti o di altre sostanze non rientrano più nell'ambito di tali definizioni e pertanto devono considerarsi come «altri zuccheri». Tuttavia, ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1265/2001, tali zuccheri hanno diritto alla restituzione alla produzione in quanto prodotti di base. Occorre pertanto prevedere, ai fini della determinazione della restituzione alla produzione applicabile a tali prodotti, un metodo di calcolo che faccia riferimento al loro tenore di saccarosio.
- (5) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per lo zucchero,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La restituzione alla produzione per lo zucchero bianco di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1265/2001 è fissata a 45,414 EUR/100 kg netti.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° aprile 2004.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 marzo 2004.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 39/2004 della Commissione (GU L 6 del 10.1.2004, pag. 16).

⁽²⁾ GU L 178 del 30.6.2001, pag. 63.

REGOLAMENTO (CE) N. 610/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004
che fissa i dazi all'importazione nel settore del riso

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso ⁽¹⁾,

visto il regolamento (CE) n. 1503/96 della Commissione, del 29 luglio 1996, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, per quanto riguarda i dazi all'importazione nel settore del riso ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 11 del regolamento (CE) n. 3072/95 prevede l'applicazione, all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 1 dello stesso regolamento, delle aliquote dei dazi della tariffa doganale comune. Tuttavia, per i prodotti di cui al paragrafo 2 di detto articolo, il dazio all'importazione è pari al prezzo d'intervento applicabile a tali prodotti all'atto dell'importazione, maggiorato di una determinata percentuale a seconda che si tratti di riso semigreggio o di riso lavorato, previa deduzione del prezzo all'importazione, purché tale dazio non superi l'aliquota dei dazi della tariffa doganale comune.
- (2) In virtù dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 3072/95, i prezzi all'importazione cif sono calcolati in base ai prezzi rappresentativi per il prodotto in questione sul mercato mondiale o sul mercato comunitario d'importazione del prodotto.
- (3) Il regolamento (CE) n. 1503/96 ha fissato le modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 3072/95 per quanto riguarda i dazi all'importazione nel settore del riso.

- (4) I dazi all'importazione si applicano fino al momento in cui entra in vigore una nuova fissazione. Essi restano altresì in vigore in mancanza di quotazioni disponibili dalla fonte di riferimento di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1503/96 nel corso delle due settimane precedenti la fissazione periodica.
- (5) Per permettere il normale funzionamento del regime dei dazi all'importazione, è opportuno prendere in considerazione, al fine del loro calcolo, i tassi di mercato rilevati nel corso di un periodo di riferimento.
- (6) L'applicazione dell'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1503/96 richiede la modifica dei dazi all'importazione fissati a partire dal 15 maggio 2003 dal regolamento (CE) n. 832/2003 della Commissione ⁽³⁾, conformemente agli allegati del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I dazi all'importazione nel settore del riso, di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 3072/95, sono modificati conformemente all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1503/96 e fissati nell'allegato I del presente regolamento in base ai dati indicati nell'allegato II.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° aprile 2004.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 marzo 2004.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 411/2002 (GU L 62 del 5.3.2002, pag. 27).

⁽²⁾ GU L 189 del 30.7.1996, pag. 71. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2294/2003 (GU L 340 del 24.12.2003, pag. 12).

⁽³⁾ GU L 120 del 15.5.2003, pag. 15.

ALLEGATO I

Dazi applicabili all'importazione di riso e di rotture di riso

(in EUR/t)

Codice NC	Dazio all'importazione ⁽²⁾				
	Paesi terzi (esclusi ACP e Bangla- desh) ⁽³⁾	ACP ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾	Bangladesh ⁽⁴⁾	Basmati India e Pakistan ⁽⁵⁾	Egitto ⁽⁶⁾
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

⁽¹⁾ Per le importazioni di riso originario degli Stati ACP, il dazio all'importazione si applica nel quadro del regime di cui ai regolamenti (CE) n. 2286/2002 del Consiglio (GU L 348 del 21.12.2002, pag. 5) e (CE) n. 638/2003 della Commissione (GU L 93 del 10.4.2003, pag. 3), modificato.

⁽²⁾ Ai sensi del regolamento (CEE) n. 1706/98, i dazi non sono applicati ai prodotti originari degli Stati ACP e importati direttamente nel dipartimento d'oltremare della Riunione.

⁽³⁾ Il dazio all'importazione di riso nel dipartimento d'oltremare della Riunione è stabilito all'articolo 11, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 3072/95.

⁽⁴⁾ Per le importazioni di riso, eccetto le rotture di riso (codice NC 1006 40 00), originario del Bangladesh il dazio all'importazione si applica nel quadro del regime di cui ai regolamenti (CEE) n. 3491/90 del Consiglio (GU L 337 del 4.12.1990, pag. 1) e (CEE) n. 862/91 della Commissione (GU L 88 del 9.4.1991, pag. 7), modificato.

⁽⁵⁾ L'importazione di prodotti originari dei PTOM è esente dal dazio all'importazione, a norma dell'articolo 101, paragrafo 1 della decisione 91/482/CEE del Consiglio (GU L 263 del 19.9.1991, pag. 1), modificata.

⁽⁶⁾ Per il riso semigreggio della varietà Basmati di origine indiana e pakistana, riduzione di 250 EUR/t [articolo 4 bis del regolamento (CE) n. 1503/96, modificato].

⁽⁷⁾ Dazio doganale fissato nella tariffa doganale comune.

⁽⁸⁾ Per le importazioni di riso di origine e provenienza egiziana, il dazio all'importazione si applica nel quadro del regime di cui ai regolamenti (CE) n. 2184/96 del Consiglio (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 1) e (CE) n. 196/97 della Commissione (GU L 31 dell'1.2.1997, pag. 53).

ALLEGATO II

Calcolo dei dazi all'importazione nel settore del riso

	Risone	Tipo Indica		Tipo Japonica		Rotture
		Semigreggio	Lavorato	Semigreggio	Lavorato	
1. Dazio all'importazione (EUR/t)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Elementi di calcolo:						
a) Prezzo cif Arag (EUR/t)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) Prezzo fob (EUR/t)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Noli marittimi (EUR/t)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Fonte	—	USDA e operatori	USDA e operatori	Operatori	Operatori	—

(¹) Dazio doganale fissato nella tariffa doganale comune.

REGOLAMENTO (CE) N. 611/2004 DELLA COMMISSIONE
del 31 marzo 2004
che fissa i dazi all'importazione nel settore dei cereali

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾,

visto il regolamento (CE) n. 1249/96 della Commissione, del 28 giugno 1996, recante modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, per quanto riguarda i dazi all'importazione nel settore dei cereali ⁽²⁾, in particolare l'articolo 2, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1766/92 prevede l'applicazione, all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 1 dello stesso regolamento, delle aliquote dei dazi della tariffa doganale comune. Tuttavia, per i prodotti di cui al paragrafo 2 dell'articolo 10, il dazio all'importazione è pari al prezzo di intervento applicabile a tali prodotti all'atto dell'importazione, maggiorato del 55 %, previa deduzione del prezzo all'importazione cif applicabile alla spedizione di cui trattasi. Tuttavia, tale dazio non può superare l'aliquota dei dazi della tariffa doganale comune.
- (2) In virtù dell'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 1766/92, i prezzi all'importazione cif sono calcolati in base ai prezzi rappresentativi del prodotto di cui trattasi sul mercato mondiale.

- (3) Il regolamento (CE) n. 1249/96 ha fissato le modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 per quanto riguarda i dazi all'importazione nel settore dei cereali.
- (4) I dazi all'importazione si applicano fino al momento in cui entrano in vigore una nuova fissazione.
- (5) Per permettere il normale funzionamento del regime dei dazi all'importazione, è opportuno prendere in considerazione, al fine del loro calcolo, i tassi rappresentativi di mercato rilevati nel corso di un periodo di riferimento.
- (6) L'applicazione del regolamento (CE) n. 1249/96 richiede la fissazione dei dazi all'importazione conformemente all'allegato I del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I dazi all'importazione nel settore dei cereali, di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1766/92, sono fissati nell'allegato I del presente regolamento in base ai dati indicati nell'allegato II.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° aprile 2004.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 marzo 2004.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 (GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 161 del 29.6.1996, pag. 125. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1110/2003 (GU L 158 del 27.6.2003, pag. 12).

ALLEGATO I

Dazi all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1766/92

Codice NC	Designazione delle merci	Dazi all'importazione ⁽¹⁾ (in EUR/t)
1001 10 00	Frumento (grano) duro di qualità elevata	0,00
	di qualità media	0,00
	di bassa qualità	0,00
1001 90 91	Frumento (grano) tenero destinato alla semina	0,00
ex 1001 90 99	Frumento (grano) tenero di qualità elevata, diverso da quello destinato alla semina	0,00
1002 00 00	Segala	19,42
1005 10 90	Granturco destinato alla semina, diverso dal granturco ibrido	23,89
1005 90 00	Granturco diverso dal granturco destinato alla semina ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Sorgo da granella, diverso dal sorgo ibrido destinato alla semina	19,42

⁽¹⁾ Per le merci che arrivano nella Comunità attraverso l'Oceano Atlantico o il Canale di Suez [articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1249/96], l'importatore può beneficiare di una riduzione dei dazi pari a:

— 3 EUR/t se il porto di scarico si trova nel Mar Mediterraneo oppure

— 2 EUR/t se il porto di scarico si trova in Irlanda, nel Regno Unito, in Danimarca, in Svezia, in Finlandia oppure sulla costa atlantica della penisola iberica.

⁽²⁾ L'importatore può beneficiare di una riduzione forfettaria di 24 EUR/t se sono soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1249/96.

ALLEGATO II

Elementi di calcolo dei dazi

(periodo dal 15.3.2004 al 31.3.2004)

1. Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1249/96:

Quotazioni borsistiche	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Prodotto (% proteine al 12 % di umidità)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	qualità media (*)	qualità bassa (**)	US barley 2
Quotazione (EUR/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Premio sul Golfo (EUR/t)	—	7,98	—	—	—	—
Premio sui Grandi Laghi (EUR/t)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Premio negativo a 10 EUR/t [articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1249/96].

(**) Premio negativo a 30 EUR/t [articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1249/96].

(***) Premio positivo a 14 EUR/t incluso [articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1249/96].

(****) Fob Duluth.

2. Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1249/96:

Trasporto/costi: Golfo del Messico — Rotterdam: 33,83 EUR/t; Grandi Laghi — Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Sovvenzioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, terzo comma del regolamento (CE) n. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
0,00 EUR/t (SRW2).

II

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

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

dell'8 marzo 2004

che autorizza gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, il protocollo recante modifica di detta convenzione o a aderirvi

(2004/294/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 61, lettera c), e l'articolo 67, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, e paragrafo 3, secondo comma,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il protocollo recante modifica della convenzione del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dal protocollo del 16 novembre 1982 (in seguito denominata «convenzione di Parigi»), è stato negoziato per migliorare la compensazione delle vittime di danni causati da incidenti nucleari. Esso prevede un aumento degli importi di responsabilità e l'estensione del regime di responsabilità civile nucleare ai danni ambientali.
- (2) Conformemente alle direttive di negoziato del Consiglio del 13 settembre 2002, la Commissione ha negoziato, a nome della Comunità, nelle materie che sono di competenza della Comunità europea, il protocollo di emendamento della convenzione di Parigi. Tuttavia, le direttive di negoziato del Consiglio non hanno previsto la negoziazione di una clausola che consenta l'adesione della Comunità al protocollo.
- (3) Il protocollo è stato definitivamente adottato dalle parti contraenti della convenzione di Parigi. Il testo del protocollo è conforme alle direttive di negoziato del Consiglio.

- (4) La Comunità ha una competenza esclusiva per quanto riguarda la modifica dell'articolo 13 della convenzione di Parigi nella misura in cui questa modifica influisce sulle norme stabilite nel regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale ⁽²⁾. Gli Stati membri conservano le loro competenze nelle materie disciplinate dal protocollo che non incidono sul diritto comunitario. Considerati l'oggetto e l'obiettivo del protocollo di emendamento, l'accettazione delle disposizioni del protocollo che rientrano nella competenza comunitaria non può essere dissociata dalle disposizioni che rientrano nella competenza degli Stati membri.

- (5) Il protocollo di emendamento della convenzione di Parigi presenta un'importanza particolare per gli interessi della Comunità e dei suoi Stati membri poiché consente di migliorare la compensazione dei danni causati da incidenti nucleari.

- (6) Il protocollo ⁽³⁾ è stato firmato dagli Stati membri parti contraenti della convenzione, a nome della Comunità europea, il 12 febbraio 2004, con riserva di un'eventuale conclusione in una data successiva, ai sensi della decisione 2003/882/CE del Consiglio.

- (7) La convenzione di Parigi e il suo protocollo di emendamento non sono aperti alla partecipazione delle organizzazioni regionali. Pertanto, la Comunità non è in grado di firmare e ratificare il protocollo, né di aderirvi. In questa situazione è giustificato che, in via eccezionale, gli Stati membri ratifichino il protocollo o vi aderiscano nell'interesse della Comunità.

⁽¹⁾ Parere reso il 26 febbraio 2004 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 338 del 23.12.2003, pag. 32.

- (8) Tuttavia, tre Stati membri, l'Austria, l'Irlanda e il Lussemburgo, non sono parti della convenzione di Parigi. Poiché il protocollo modifica la convenzione di Parigi, il regolamento (CE) n. 44/2001 autorizza gli Stati membri vincolati da questa convenzione a continuare ad applicare le regole di competenza da essa previste e il protocollo non modifica sostanzialmente le regole di competenza di detta convenzione, è oggettivamente giustificato che solo gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi siano destinatari della presente decisione. Di conseguenza, l'Austria, l'Irlanda ed il Lussemburgo continueranno a basarsi sulle norme comunitarie di cui al regolamento (CE) n. 44/2001 e ad applicarle nel settore disciplinato dalla convenzione di Parigi e dal protocollo che modifica detta convenzione.
- (9) È opportuno quindi che gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi ratifichino o aderiscano al protocollo che modifica detta convenzione, nell'interesse della Comunità europea e alle condizioni fissate dalla presente decisione. Tale ratifica o adesione non pregiudica la posizione di Austria, Irlanda e Lussemburgo.
- (10) Di conseguenza, l'applicazione delle disposizioni del protocollo, per quanto riguarda la Comunità europea, sarà limitata ai soli Stati membri che sono attualmente parti contraenti della convenzione di Parigi e non pregiudica la posizione di Austria, Irlanda e Lussemburgo.
- (11) Il Regno Unito e l'Irlanda sono vincolati dal regolamento (CE) n. 44/2001 e partecipano quindi all'adozione della presente decisione.
- (12) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo sulla posizione della Danimarca allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione e non è vincolata ad essa, né è soggetta alla sua applicazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Fatte salve le competenze della Comunità, gli Stati membri che sono attualmente parti contraenti della convenzione di Parigi ratificano il protocollo recante modifica di detta

convenzione o vi aderiscono, nell'interesse della Comunità europea. Tale ratifica o adesione non pregiudica la posizione di Austria, Irlanda e Lussemburgo.

2. Il testo del protocollo recante modifica della convenzione di Parigi è accluso alla presente decisione.

3. Ai fini della presente decisione, per «Stato membro» si intendono tutti gli Stati membri, eccettuati l'Austria, la Danimarca, l'Irlanda e il Lussemburgo.

Articolo 2

1. Gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi adottano le misure necessarie per deporre simultaneamente i loro strumenti di ratifica del protocollo o di adesione ad esso entro un termine ragionevole presso il segretario generale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, se possibile, anteriormente al 31 dicembre 2006.

2. Gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi procedono ad uno scambio di informazioni in sede di Consiglio, con la Commissione, anteriormente al 1° luglio 2006, sulla data in cui prevedono che le rispettive procedure parlamentari necessarie alla ratifica o all'adesione saranno completate. Le date e le modalità del deposito simultaneo sono fissate su questa base.

Articolo 3

Alla ratifica del protocollo recante modifica della convenzione di Parigi o all'adesione allo stesso, gli Stati membri informano per iscritto il segretario generale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico che la ratifica o l'adesione si sono svolte ai sensi della presente decisione.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione conformemente al trattato che istituisce la Comunità europea.

Fatto a Bruxelles, addì 8 marzo 2004.

Per il Consiglio

Il Presidente

D. AHERN

PROTOCOLLO

recante modifica della convenzione del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dal protocollo del 16 novembre 1982

I GOVERNI del Regno del Belgio, del Regno di Danimarca, della Repubblica di Finlandia, della Repubblica Francese, della Repubblica Ellenica, della Repubblica Federale di Germania, della Repubblica Italiana, del Regno di Norvegia, del Regno dei Paesi Bassi, del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, della Repubblica Portoghese, della Repubblica di Slovenia, del Regno di Spagna, del Regno di Svezia, della Confederazione Svizzera e della Repubblica Turca;

RITENENDO AUSPICABILE modificare la convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, conclusa a Parigi il 29 luglio 1960 nell'ambito dell'Organizzazione europea per la cooperazione economica, divenuta l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, modificata dal protocollo addizionale firmato a Parigi il 28 gennaio 1964 e dal protocollo firmato a Parigi il 16 novembre 1982;

HANNO CONVENUTO quanto segue:

I.

La convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare del 29 luglio 1960, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dal protocollo del 16 novembre 1982, è modificata come segue:

A. I capoversi i) e ii) del paragrafo a) dell'articolo 1 sono sostituiti dai seguenti:

- i) "incidente nucleare" significa qualsiasi fatto o successione di fatti aventi la stessa origine che abbiano causato danni nucleari;
- ii) "impianto nucleare" significa i reattori, ad eccezione di quelli che fanno parte di un mezzo di trasporto; gli impianti per la preparazione o la fabbricazione di sostanze nucleari; gli impianti per la separazione degli isotopi di combustibili nucleari, gli impianti per il riprocessamento di combustibili nucleari irradiati; gli impianti d'immagazzinamento delle sostanze nucleari, ad esclusione dello stoccaggio di tali sostanze durante il trasporto; gli impianti destinati allo smaltimento di sostanze nucleari; ogni reattore, stabilimento o impianto in corso di messa fuori esercizio, nonché ogni altro impianto in cui sono detenuti combustibili nucleari o prodotti o rifiuti radioattivi, e che sia di volta in volta designato dal comitato direttivo per l'energia nucleare dell'organizzazione (in seguito denominato "comitato direttivo"); ogni parte contraente può decidere che due o più impianti nucleari aventi il medesimo esercente e che si trovino sullo stesso sito, nonché ogni altro impianto su questo sito, dove sono detenuti combustibili nucleari o prodotti o rifiuti radioattivi, saranno considerati alla stregua di un unico impianto nucleare;»

B. Quattro nuovi capoversi vii), viii), ix) e x) sono aggiunti al paragrafo a) dell'articolo 1, come segue:

«vii) "danno nucleare" significa:

1. qualsiasi decesso o danno alle persone;
2. ogni perdita di beni o qualsiasi danno ai beni,

e, per ciascuna delle seguenti categorie, nella misura determinata dal diritto del tribunale competente:

3. qualsiasi perdita economica risultante da una perdita o da un danno di cui ai capoversi 1 o 2 precedenti, sempreché non sia incluso in questi capoversi, se è subito da una persona legittimata a chiedere il risarcimento di tale perdita o danno;
4. il costo delle misure di reintegro di un ambiente degradato, salvo che tale degrado sia irrisorio, se tali misure sono effettivamente adottate o devono esserlo e nella misura in cui tale costo non sia incluso nel capoverso 2 precedente;
5. qualsiasi mancato guadagno collegato con un interesse economico diretto in qualsiasi uso o godimento dell'ambiente, risultante da un importante degrado di tale ambiente e sempreché tale mancato guadagno non sia incluso nel capoverso 2 precedente;
6. Il costo delle misure preventive e di ogni altra perdita o danno causato da tali misure;

trattandosi dei capoversi da 1 a 5 di cui sopra, nella misura in cui la perdita o il danno derivi o risulti da radiazioni ionizzanti emesse da qualsiasi sorgente di radiazioni situata all'interno di un impianto nucleare o emesse da combustibili nucleari o da prodotti o rifiuti radioattivi che si trovino in un impianto nucleare, o emesse da sostanze nucleari che provengano da un impianto nucleare o che vi abbiano origine o che vi siano inviate, sia che la perdita o il danno risulti dalle proprietà radioattive di tali materie, sia che tale perdita o danno risulti dalla combinazione di queste proprietà con le proprietà tossiche, esplosive o altre proprietà pericolose di tali materie;

- viii) "misure di reintegro" significa tutti i provvedimenti ragionevoli approvati dalle autorità competenti dello Stato in cui le misure sono adottate e che mirano a reintegrare o a ristabilire componenti dell'ambiente danneggiati o distrutti, o a introdurre, quando ciò sia ragionevole, l'equivalente di tali componenti nell'ambiente. La legislazione dello Stato in cui il danno nucleare è subito, determina chi è abilitato a prendere tali provvedimenti;
- ix) "misure preventive" significa tutti i provvedimenti ragionevoli, da chiunque adottati dopo la sopravvenienza di un incidente nucleare o di un avvenimento che crea una minaccia grave e imminente di danno nucleare, per prevenire o ridurre al minimo i danni nucleari di cui ai capoversi (a)(vii) da 1 a 5, fatta salva l'approvazione delle autorità competenti, se ciò è richiesto dalla legislazione dello Stato in cui le misure sono adottate;
- x) "misure ragionevoli" significa tutti i provvedimenti considerati adeguati e proporzionati dal diritto del tribunale competente in considerazione di tutte le circostanze, ad esempio:
 - 1. natura e ampiezza del danno nucleare subito oppure, in caso di misure preventive, natura ed ampiezza del rischio di tale danno;
 - 2. grado di probabilità, nel momento in cui queste misure sono adottate, che esse siano efficaci;
 - 3. relative conoscenze scientifiche e tecniche.»

C. L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Articolo 2

- a) La presente convenzione si applica ai danni nucleari subiti sul territorio o in qualsiasi zona marittima stabilita in conformità al diritto internazionale ovvero, eccetto che sul territorio di uno Stato non contraente non indicato ai capoversi da ii) a iv) del presente paragrafo, a bordo di una nave o di un aereo immatricolato
 - i) di una parte contraente;
 - ii) di uno Stato non contraente il quale, al momento dell'incidente nucleare, è parte contraente della convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963 ed ogni successiva modifica di tale convenzione che sia in vigore per detta parte, e del protocollo comune relativo all'applicazione della convenzione di Vienna e della convenzione di Parigi del 21 settembre 1988, a patto tuttavia che la parte contraente della convenzione di Parigi sul cui territorio è situato l'impianto nucleare dell'esercente responsabile, sia parte contraente di tale protocollo comune;
 - iii) di uno Stato non contraente il quale, al momento dell'incidente nucleare, non ha un impianto nucleare sul suo territorio o in qualsiasi zona marittima da esso stabilita in conformità al diritto internazionale;
 - iv) ogni altro Stato non contraente nel quale sia in vigore, al momento dell'incidente nucleare, una legislazione relativa alla responsabilità nucleare che concede vantaggi equivalenti su base di reciprocità e che si basi su principi identici a quelli della presente convenzione, compresa, fra l'altro, la responsabilità oggettiva dell'esercente responsabile, la responsabilità esclusiva dell'esercente o disposizioni aventi il medesimo effetto, l'esclusiva competenza di una unica giurisdizione, un pari trattamento di tutte le vittime di un incidente nucleare, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze, il libero trasferimento di indennizzo, interessi e spese.
- b) Nulla nel presente articolo pregiudica la facoltà di una parte contraente, sul cui territorio è situato l'impianto nucleare dell'esercente responsabile, di prevedere nella sua legislazione un campo di applicazione più ampio in relazione alla presente convenzione.»

D. L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

- a) L'esercente di un impianto nucleare è responsabile ai sensi della presente convenzione di qualsiasi danno nucleare ad esclusione:
 - i) dei danni causati allo stesso impianto nucleare e ad ogni altro impianto nucleare anche in corso di costruzione, che si trovi sul sito dove è installato quell'impianto;
 - ii) dei danni ai beni che si trovino su quello stesso sito e che siano o debbano essere utilizzati in connessione con uno o l'altro di quegli impianti;

qualora risulti che il danno è causato da un incidente nucleare avvenuto in uno di tali impianti o che coinvolge sostanze nucleari provenienti da tali impianti, fatte salve le disposizioni dell'articolo 4.

- b) Quando danni nucleari sono causati congiuntamente da un incidente nucleare e da un incidente diverso da un incidente nucleare, il danno causato da questo secondo incidente, nella misura in cui non può essere separato con certezza dal danno nucleare causato dall'incidente nucleare, è considerato un danno causato da quest'ultimo incidente. Se il danno nucleare è causato congiuntamente da un incidente nucleare e da un'emissione di radiazioni ionizzanti che non è prevista dalla presente convenzione, nessuna disposizione della presente convenzione potrà limitare o in altro modo pregiudicare la responsabilità di qualsiasi persona, per quanto concerne tale emissione di radiazioni ionizzanti.»
- E. I paragrafi c) e d) dell'articolo 4 sono rinumerati rispettivamente come paragrafi d) ed e), e un nuovo paragrafo c) è aggiunto all'articolo 4, redatto come segue:
- «c) Il trasferimento di responsabilità all'esercente di un altro impianto nucleare ai sensi del paragrafo a), capoversi i) e ii), e del paragrafo b), capoversi i) e ii), del presente articolo può essere effettuato solo se questo esercente ha un interesse economico diretto riguardo alle sostanze nucleari in corso di trasporto.»
- F. I paragrafi b) e d) dell'articolo 5 sono sostituiti dai seguenti:
- «b) Tuttavia, se un danno nucleare è causato da un incidente nucleare sopravvenuto in un impianto nucleare e coinvolgente unicamente le sostanze nucleari che vi sono immagazzinate in corso di trasporto, l'esercente di questo impianto non è responsabile quando un altro esercente o altra persona è responsabile ai sensi dell'articolo 4.
- c) Se il danno nucleare comporta la responsabilità di più esercenti in conformità alla presente convenzione, la loro responsabilità è solidale; tuttavia, quando tale responsabilità risulta dal danno nucleare causato da un incidente nucleare che coinvolge sostanze nucleari in corso di trasporto, sia in un solo e unico mezzo di trasporto sia, in caso di stoccaggio durante il trasporto, in un solo e unico impianto nucleare, l'ammontare totale massimo della responsabilità di tali esercenti è pari al maggiore ammontare stabilito per uno qualsiasi di detti esercenti secondo l'articolo 7. In nessun caso, la responsabilità di un esercente risultante da un incidente nucleare può superare l'ammontare stabilito, per quanto lo concerne, secondo l'articolo 7.»
- G. I paragrafi c) ed e) dell'articolo 6 sono sostituiti dai seguenti:
- «c) i) Nessuna disposizione della presente convenzione pregiudica la responsabilità:
- 1) di qualsiasi persona fisica, per danno nucleare causato da un incidente nucleare del quale l'esercente, in virtù dell'articolo 3, paragrafo a) o dell'articolo 9 non è responsabile in base alla presente convenzione e che risulti da un azione o omissione di tale persona fisica compiuta con l'intenzione di provocare un danno;
 - 2) di una persona debitamente autorizzata ad esercire un reattore facente parte di un mezzo di trasporto, per danno nucleare causato da un incidente nucleare, quando l'esercente non è responsabile di questo danno ai sensi dell'articolo 4, paragrafo a), capoverso iii), o dell'articolo 4, paragrafo b), capoverso iii);
- ii) l'esercente non può essere considerato, fuori della presente convenzione, responsabile di un danno nucleare causato da un incidente nucleare.»
- «e) Se l'esercente dimostra che il danno nucleare risulta interamente o in parte o da grave negligenza della persona che ha subito il danno, ovvero da azione o omissione di detta persona intesa a provocare il danno, il tribunale competente, se il diritto nazionale lo contempla, può esonerare l'esercente in tutto o in parte dall'obbligo di risarcimento del danno subito da tale persona.»
- H. L'articolo 7 è sostituito dal seguente:
- «Articolo 7
- a) Ogni parte contraente deve prevedere nella sua legislazione che la responsabilità dell'esercente per i danni nucleari causati da ciascun incidente nucleare non è inferiore a 700 milioni di EUR.
- b) Nonostante il paragrafo a) del presente articolo e l'articolo 21, paragrafo c), una parte contraente può:
- i) in considerazione della natura dell'impianto nucleare in causa e delle prevedibili conseguenze di un incidente nucleare che lo coinvolga, fissare un limite di responsabilità meno elevato per tale impianto, senza tuttavia che l'ammontare in tal modo stabilito possa essere inferiore a 70 milioni di EUR;
 - ii) in considerazione della natura delle sostanze nucleari in causa e delle prevedibili conseguenze di un incidente nucleare che le coinvolga, fissare un limite di responsabilità meno elevato per il trasporto di sostanze nucleari, senza tuttavia che l'ammontare in tal modo stabilito possa essere inferiore a 80 milioni di EUR.
- c) Il risarcimento dei danni nucleari causati al mezzo di trasporto sul quale le sostanze nucleari in questione si trovano al momento dell'incidente nucleare, non può avere come effetto quello di ridurre la responsabilità dell'esercente per gli altri danni nucleari sino a un limite inferiore sia a 80 milioni di EUR, sia ad un ammontare maggiore stabilito dalla legislazione di una parte contraente.
- d) I limiti di responsabilità stabiliti in virtù dei paragrafi a) o b) del presente articolo o dell'articolo 21, paragrafo c) per la responsabilità degli esercenti d'impianti nucleari situati sul territorio di una parte contraente, nonché le disposizioni della legislazione di una parte contraente adottate ai sensi del paragrafo c) del presente articolo, si applicano alla responsabilità di tali esercenti a prescindere dal luogo dell'incidente nucleare.

- e) Una parte contraente può subordinare il transito di sostanze nucleari attraverso il suo territorio alla condizione che il limite massimo di responsabilità dell'esercente straniero in causa possa essere aumentato, qualora essa ritenga che tale limite non copre adeguatamente i rischi di un incidente nucleare durante questo transito. Tuttavia, il limite massimo così incrementato non può eccedere il limite massimo di responsabilità degli esercenti d'impianti nucleari situati sul territorio di tale parte contraente.
- f) Le disposizioni del paragrafo e) del presente articolo non si applicano:
- al trasporto in mare ove esista, ai sensi del diritto internazionale, un diritto di rifugio nei porti di tale parte contraente a seguito di un pericolo imminente, o un diritto di passaggio inoffensivo attraverso il suo territorio;
 - al trasporto aereo, ove esista, in forza di un accordo o del diritto internazionale, un diritto di sorvolo del territorio o di atterraggio sul territorio di detta parte contraente.
- g) Quando la presente convenzione è applicabile ad uno Stato non contraente a norma dell'articolo 2, paragrafo a), capoverso iv), ogni parte contraente può stabilire per danni nucleari limiti di responsabilità meno elevati dei limiti minimi stabiliti ai sensi del presente articolo o dell'articolo 21, paragrafo c), sempreché questo Stato non conceda vantaggi di limiti equivalenti su base di reciprocità.
- h) Gli interessi e le spese liquidati dal Tribunale in azioni legali di risarcimento ai sensi della presente convenzione non sono considerati risarcimento ai sensi della presente convenzione e sono dovuti dall'esercente in aggiunta all'ammontare del risarcimento eventualmente dovuto in forza del presente articolo.
- i) Gli importi previsti nel presente articolo possono essere convertiti in valuta nazionale in cifra tonda.
- j) Ciascuna parte contraente prende le disposizioni necessarie affinché le persone che hanno subito danni nucleari possano far valere i loro diritti ad un risarcimento senza dover avviare procedimenti separati a seconda dell'origine dei fondi destinati a tale risarcimento.»
- I. L'articolo 8 è sostituito dal seguente:
- «*Articolo 8*
- a) Il diritto al risarcimento ai sensi della presente convenzione è soggetto a prescrizione o decadenza se l'azione non è intentata:
- in caso di decesso o di danni alle persone, entro trent'anni a decorrere dalla data dell'incidente nucleare;
 - in caso di ogni altro danno nucleare, entro dieci anni a decorrere dalla data dell'incidente nucleare.
- b) La legislazione nazionale può tuttavia fissare un termine superiore a quelli di cui ai capoversi i) o ii) del paragrafo a) precedente, se la parte contraente sul cui territorio è situato l'impianto nucleare di cui l'esercente è responsabile, ha adottato misure per coprire la responsabilità dell'esercente riguardo alle azioni di risarcimento intentate dopo la scadenza dei termini di cui ai capoversi i) o ii) del paragrafo a) precedente e durante il periodo di proroga di tale termine.
- c) Tuttavia, se un termine più lungo è previsto a norma del paragrafo b) precedente, le azioni di risarcimento intentate durante questo periodo non possono in alcun caso pregiudicare il diritto al risarcimento, ai sensi della presente convenzione, delle persone che hanno intentato dette azioni nei riguardi dell'esercente prima della scadenza:
- di un termine di trent'anni in caso di decesso o di danni alle persone;
 - di un termine di dieci anni in caso di ogni altro danno nucleare.
- d) La legislazione nazionale può stabilire un termine di prescrizione o di decadenza di almeno tre anni, a decorrere o dal momento in cui la persona lesa è venuta a conoscenza del danno nucleare, o dal momento in cui avrebbe dovuto ragionevolmente essere venuta a conoscenza del danno e dell'esercente responsabile, senza che i termini stabiliti in forza dei paragrafi a) e b) del presente articolo possano essere oltrepassati.
- e) Nei casi previsti all'articolo 13, paragrafo f), capoverso ii), non vi è decadenza o prescrizione dell'azione di risarcimento se, entro i termini previsti ai paragrafi a), b) e d) del presente articolo:
- un'azione è stata intentata, prima che il Tribunale di cui all'articolo 17 abbia preso una decisione, dinanzi ad uno dei tribunali fra i quali detto Tribunale ha la scelta; se il Tribunale designa come tribunale competente un tribunale diverso da quello dinanzi al quale l'azione è già stata intentata, esso può stabilire un termine entro il quale l'azione legale deve essere intentata dinanzi al tribunale competente in tal modo designato;
 - è stata introdotta un'istanza presso una parte contraente coinvolta, ai fini della designazione del tribunale competente ad opera del Tribunale, a norma dell'articolo 13, paragrafo f), capoverso ii), a condizione che l'azione sia intentata dopo tale designazione nel termine eventualmente stabilito da detto Tribunale.
- f) Salvo disposizione contraria del diritto nazionale, una persona che ha subito un danno nucleare causato da un incidente nucleare e che ha intentato un'azione di risarcimento nei termini previsti dal presente articolo, può presentare una domanda complementare in caso di aggravamento del danno nucleare dopo la scadenza di questo termine, fintantoché non sia stata pronunciata una sentenza definitiva.»

J. L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 9*

L'esercente non è responsabile dei danni nucleari causati da un incidente nucleare se questo incidente è direttamente dovuto ad atti di conflitto armato, di ostilità, di guerra civile o d'insurrezione.»

K. L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 10*

- a) Ogni esercente, per far fronte alla responsabilità prevista dalla presente convenzione, a concorrenza del limite finanziario stabilito a norma dell'articolo 7, paragrafi a) o b), o dell'articolo 21, paragrafo c), è tenuto ad avere e mantenere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria corrispondente al tipo e alle condizioni determinati dall'autorità pubblica competente.
- b) Se la responsabilità dell'esercente non è limitata nel suo ammontare, la parte contraente sul cui territorio è situato l'impianto nucleare di cui l'esercente è responsabile, fissa un limite alla garanzia finanziaria dell'esercente responsabile, a condizione che il limite in tal modo stabilito non sia inferiore all'importo di cui all'articolo 7, paragrafi a) o b).
- c) La parte contraente sul cui territorio è situato l'impianto nucleare di cui l'esercente è responsabile, provvede al pagamento del risarcimento del danno nucleare, riconosciuto come a carico dell'esercente, fornendo le somme necessarie qualora l'assicurazione o altra garanzia finanziaria non sia disponibile o sufficiente a pagare tale risarcimento, fino a concorrenza di un ammontare che non può essere superiore all'ammontare di cui all'articolo 7, paragrafo a) o all'articolo 21, paragrafo c).
- d) L'assicuratore o ogni altra persona che abbia fornito una garanzia finanziaria, non può sospendere o annullare l'assicurazione o la garanzia finanziaria di cui ai paragrafi a) o b) del presente articolo, senza un preavviso di almeno due mesi dato per iscritto all'autorità pubblica competente oppure, se tale assicurazione o altra garanzia finanziaria riguardano un trasporto di sostanze nucleari, per tutta la durata di questo trasporto.
- e) Le somme provenienti dall'assicurazione, dalla riassicurazione o da un'altra garanzia finanziaria possono essere utilizzate solo per il risarcimento dei danni nucleari causati da un incidente nucleare.»

L. L'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 12*

Il risarcimento pagabile ai sensi della presente convenzione, i premi assicurativi e di riassicurazione, nonché le somme provenienti dall'assicurazione, dalla riassicurazione o da altra garanzia finanziaria ai sensi dell'articolo 10, nonché gli interessi e i costi di cui all'articolo 7, paragrafo h), sono liberamente trasferibili fra le zone monetarie delle parti contraenti.»

M. L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 13*

- a) Salvo nei casi in cui il presente articolo disponga diversamente, i tribunali della parte contraente sul cui territorio è avvenuto l'incidente nucleare sono i soli competenti a statuire sulle azioni intentate in forza degli articoli 3, 4 e 6, paragrafo a).
- b) Quando un incidente nucleare si verifica nello spazio della zona economica esclusiva di una parte contraente o, se la suddetta zona non è stata costituita, in uno spazio che non si estenderebbe al di là dei confini di una zona economica esclusiva se tale zona fosse stata costituita, i tribunali di questa parte sono i soli competenti, ai fini della presente convenzione, per statuire sulle azioni relative al danno nucleare risultante da tale incidente, a condizione tuttavia che la parte contraente coinvolta abbia notificato tale spazio al segretario generale dell'Organizzazione, prima dell'incidente nucleare. Nulla di quanto contenuto nel presente paragrafo può essere interpretato nel senso di autorizzare l'esercizio della competenza giurisdizionale o la delimitazione di una zona marittima in modo contrario al diritto marittimo internazionale.
- c) Quando l'incidente nucleare si verifica al di fuori del territorio delle parti contraenti o in uno spazio che non è stato oggetto di notifica ai sensi del paragrafo b) del presente articolo, o quando il luogo dell'incidente nucleare non può essere determinato con certezza, la competenza esclusiva spetta ai tribunali della parte contraente sul cui territorio è situato l'impianto nucleare di cui l'esercente è responsabile.
- d) Quando un incidente nucleare si verifica in uno spazio riguardo al quale si applicano le disposizioni dell'articolo 17, paragrafo d), la competenza spetta ai tribunali indicati, su richiesta di una parte contraente interessata, dal Tribunale di cui all'articolo 17 come i tribunali della parte contraente più direttamente colpita dall'incidente e danneggiata dalle conseguenze di quest'ultimo.

- e) Né l'esercizio della competenza giurisdizionale in forza del presente articolo, né la notifica di uno spazio effettuata ai sensi del paragrafo b) del presente articolo creano diritti o obblighi o costituiscono un precedente per quanto concerne la delimitazione delle zone marittime fra Stati aventi coste opposte o adiacenti.
- f) Se i tribunali di più parti contraenti sono competenti ai sensi dei paragrafi a), b) o c) del presente articolo, la competenza è attribuita:
- i) se l'incidente nucleare si è verificato in parte fuori dal territorio di qualsiasi parte contraente, e in parte sul territorio di una sola parte contraente, ai tribunali di quest'ultima parte;
 - ii) in qualsiasi altro caso, ai tribunali indicati a richiesta di una parte contraente interessata dal Tribunale di cui all'articolo 17, come i tribunali della parte contraente più direttamente colpita dall'incidente e danneggiata dalle conseguenze di quest'ultimo.
- g) La parte contraente i cui tribunali sono competenti adotta, per le azioni di risarcimento di danni nucleari, le disposizioni necessarie affinché:
- i) ogni Stato possa intentare un'azione per conto delle persone che hanno subito danni nucleari, che sono cittadini di questo Stato o che sono domiciliate o residenti sul suo territorio, e che vi hanno acconsentito;
 - ii) ogni persona possa intentare un'azione per far valere, in forza della presente convenzione, i diritti da essa acquisiti per surroga o cessione.
- h) La parte contraente i cui tribunali sono competenti in forza della presente convenzione, prende i provvedimenti necessari affinché un unico suo tribunale abbia competenza a statuire su un determinato incidente nucleare; i criteri di selezione di detto tribunale sono stabiliti dalla legislazione nazionale di detta parte contraente.
- i) Se le sentenze pronunciate in contraddittorio o in contumacia dal tribunale competente, in forza delle disposizioni del presente articolo sono divenute esecutive secondo le leggi applicate da questo tribunale, esse divengono esecutive sul territorio di qualsiasi altra parte contraente non appena saranno state espletate le formalità stabilite dalla parte contraente interessata. Non è ammesso un riesame del merito del caso. Tale disposizione non si applica alle sentenze che sono solo provvisoriamente esecutive.
- j) Se un'azione di risarcimento è intentata contro una parte contraente in forza della presente convenzione, tale parte contraente non può invocare la sua immunità dalla giurisdizione dinanzi al tribunale competente ai sensi del presente articolo, salvo per quanto concerne le misure di esecuzione.»
- N. Il paragrafo b) dell'articolo 14 è sostituito dal seguente:
- «b) Per "diritto nazionale" e "legislazione nazionale" s'intende il diritto o la legislazione nazionale del tribunale avente competenza, ai sensi della presente convenzione, a statuire sulle azioni legali risultanti da un incidente nucleare, a esclusione delle norme relative ai conflitti di leggi. Il diritto o la legislazione anzidetti sono applicabili in ordine a tutte le questioni di merito e di procedura non specificamente disciplinate dalla presente convenzione.»
- O. Il paragrafo b) dell'articolo 15 è sostituito dal seguente:
- «b) Per la parte di danni nucleari il cui risarcimento risultasse superiore all'ammontare di 700 milioni di EUR previsto all'articolo 7, paragrafo a), l'applicazione delle relative misure, a prescindere dalla loro forma, può avvenire in base a condizioni fissate in deroga alle norme della presente convenzione.»
- P. All'articolo 16 è aggiunto un nuovo articolo 16 bis avente il seguente testo:
- «Articolo 16 bis
- La presente convenzione non pregiudica il diritti e gli obblighi di alcuna parte contraente secondo le norme generali del diritto pubblico internazionale.»
- Q. L'articolo 17 è sostituito dal seguente:
- «Articolo 17
- a) Nel caso di una controversia fra due o più parti contraenti, relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente convenzione, le parti interessate si consulteranno in vista di dirimere tale controversia per via negoziale o con altre modalità di conciliazione amichevole.
 - b) Se una controversia di cui al paragrafo a) non è risolta nei sei mesi successivi alla data in cui tale controversia è stata constatata da una delle parti interessate, le parti contraenti si riuniranno per assistere le parti interessate nel raggiungere una conciliazione amichevole.
 - c) Se la controversia non si risolve nei tre mesi successivi alla data in cui le parti contraenti si sono riunite a norma del paragrafo b), tale controversia, su richiesta di una qualsiasi delle parti interessate, sarà sottoposta al Tribunale europeo per l'energia nucleare istituito dalla convenzione del 20 dicembre 1957 per l'istituzione di un controllo di sicurezza nel campo dell'energia nucleare.
 - d) Le controversie relative alla delimitazione delle zone marittime non rientrano nell'ambito di applicazione della presente convenzione.»

R. L'articolo 18 è sostituito dal seguente:

«Articolo 18

- a) Riserve vertenti su una o più disposizioni della presente convenzione possono essere formulate in qualsiasi momento prima della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione alla presente convenzione, oppure prima della notifica effettuata ai sensi dell'articolo 23 per quanto riguarda il territorio o i territori indicati nella notifica; tali riserve sono ammissibili solo se i loro termini sono stati espressamente accettati dai firmatari.
- b) Tuttavia, l'accettazione di un firmatario non è richiesta se quest'ultimo non ha esso stesso ratificato, accettato o approvato la convenzione entro un termine di dodici mesi a decorrere dalla data in cui la notifica della riserva gli è stata comunicata dal segretario generale dell'Organizzazione a norma dell'articolo 24.
- c) Ogni riserva accettata a norma del presente articolo può essere ritirata in qualsiasi momento mediante notifica indirizzata al segretario generale dell'Organizzazione.»

S. L'articolo 19 è sostituito dal seguente:

«Articolo 19

- a) La presente convenzione sarà sottoposta a ratifica, accettazione o approvazione. Gli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione saranno depositati presso il segretario generale dell'Organizzazione.
- b) La presente convenzione entrerà in vigore non appena almeno cinque dei firmatari avranno depositato il loro strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione. Per ogni firmatario il quale la ratifica, l'accetta o l'approva successivamente, la presente convenzione entrerà in vigore non appena quest'ultimo avrà depositato il suo strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione.»

T. L'articolo 20 è sostituito dal seguente:

«Articolo 20

Le modifiche della presente convenzione sono adottate di comune accordo fra tutte le parti contraenti. Esse entreranno in vigore quando saranno state ratificate, accettate o approvate da due terzi delle parti contraenti. Per ciascuna parte contraente che le ratificherà, le accetterà o le approverà successivamente, tali modifiche entreranno in vigore alla data di tale ratifica, accettazione o approvazione.»

U. Un nuovo paragrafo c) è aggiunto all'articolo 21, redatto come segue:

- «c) Nonostante l'articolo 7, paragrafo a), quando il governo di un paese non firmatario della presente convenzione vi aderisce dopo il 1° gennaio 1999, esso può prevedere nella propria legislazione che la responsabilità dell'esercente per danni nucleari causati da ciascun incidente nucleare sia limitata, per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dalla data di adozione del protocollo del 12 febbraio 2004 recante modifica della presente convenzione, ad un ammontare transitorio non inferiore a 350 milioni di EUR per quanto concerne un incidente nucleare avvenuto in quel periodo.»

V. Il paragrafo c) dell'articolo 22 è rinumerato come d) e un nuovo paragrafo c) è aggiunto a detto articolo, formulato come segue:

- «c) Le parti contraenti si consulteranno, allo scadere di ciascun periodo di cinque anni successivamente alla data di entrata in vigore della presente convenzione, riguardo a tutti i problemi d'interesse comune sollevati dall'applicazione della presente convenzione e, in particolare, sull'opportunità di incrementare i limiti di responsabilità e di garanzia finanziaria.»

W. Il paragrafo b) dell'articolo 23 è sostituito dal seguente:

- «b) Ogni firmatario o parte contraente può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione della presente convenzione, o dell'adesione alla stessa, o successivamente in qualsiasi momento, segnalare con notifica indirizzata al segretario generale dell'Organizzazione che la presente convenzione si applica a quelli fra i suoi territori, compresi i territori di cui la parte contraente cura le relazioni internazionali, ai quali la convenzione stessa non è applicabile in forza del paragrafo a) del presente articolo e che sono indicati nella notifica. Questa può essere ritirata, per quanto concerne qualsiasi territorio ivi indicato, con un preavviso di un anno indirizzato al segretario generale dell'Organizzazione.»

X. L'articolo 24 è sostituito dal seguente:

«Articolo 24

Il segretario generale dell'Organizzazione comunicherà a tutti i firmatari e ai governi che hanno aderito alla convenzione la ricezione degli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione, di adesione e di recesso, nonché le notifiche effettuate in forza dell'articolo 13, paragrafo b), e dell'articolo 23, nonché le decisioni adottate dal comitato direttivo ai sensi dell'articolo 1, paragrafo a), capoversi ii) e iii), e dell'articolo 1, paragrafo b). Esso notificherà loro anche la data di entrata in vigore della presente convenzione, il testo delle modifiche adottate e la data di entrata in vigore di tali notifiche, nonché le riserve presentate secondo l'articolo 18.»

- Y. Il termine «danno» è sostituito dai termini «danno nucleare» nei seguenti articoli:
Articolo 4, paragrafi a) e b)
Articolo 5, paragrafi a) e c)
Articolo 6, paragrafi a), b), d), f) e h).
- Z. Nella prima frase dell'articolo 4 del testo francese, la parola «stockage» è sostituita dalla parola «entreposage» e nel paragrafo a) di questo stesso articolo, la parola «transportées» è sostituita dalle parole «en cours de transport». Nel paragrafo h) dell'articolo 6 del testo inglese, la parola «workmen's» è sostituita dalla parola «workers».
- AA. L'allegato II della convenzione è abrogato.

II.

- a) Le disposizioni del presente protocollo costituiscono per le parti contraenti dello stesso parte integrante della convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare del 29 luglio 1960, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dal protocollo del 16 novembre 1982 (in seguito denominata la «convenzione»), che sarà quindi nota come la «convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare del 29 luglio 1960, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, dal protocollo del 16 novembre 1982 e dal protocollo del 12 febbraio 2004».
- b) Il presente protocollo sarà soggetto a ratifica, accettazione o approvazione. Gli strumenti di ratifica, accettazione o approvazione saranno depositati presso il segretario generale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico.
- c) I firmatari del presente protocollo che hanno già ratificato o aderito alla convenzione esprimono la loro intenzione di ratificare, accettare o approvare il presente protocollo il più presto possibile. Gli altri firmatari del presente protocollo s'impegnano a ratificarlo, accettarlo o approvarlo contestualmente alla loro ratifica della convenzione.
- d) Il presente protocollo è aperto all'adesione ai sensi delle disposizioni dell'articolo 21 della convenzione. L'adesione alla convenzione sarà accettata solo se accompagnata da adesione al presente protocollo.
- e) Il presente protocollo entrerà in vigore ai sensi delle disposizioni dell'articolo 20 della convenzione.
- f) Il segretario generale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico notificherà a tutti i firmatari e ai governi che aderiscono la ricezione di ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione al presente protocollo.
-

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 22 marzo 2004

che autorizza la Repubblica italiana ad applicare una misura di deroga all'articolo 21 della sesta direttiva 77/388/CEE, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari

(2004/295/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari — Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 27,

vista la proposta della Commissione,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 27, paragrafo 1, della direttiva 77/388/CEE, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare ciascuno Stato membro ad introdurre o a prorogare misure particolari di deroga alla predetta direttiva, al fine di semplificare la procedura di riscossione dell'imposta o di evitare talune frodi o evasioni fiscali.
- (2) Con lettera protocollata il 31 ottobre 2003 presso il segretariato generale della Commissione, il governo italiano ha chiesto di essere autorizzato ad applicare un regime particolare di imposizione nel settore dei materiali di scarto.
- (3) Gli altri Stati membri sono stati informati della domanda presentata dall'Italia il 28 novembre 2003.
- (4) La deroga in questione mira a consentire all'Italia di designare, quale debitore dell'imposta, il beneficiario di specifici tipi di cessioni nel settore dei materiali di scarto. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 77/388/CEE, il beneficiario delle cessioni di materiali di scarto può dedurre l'imposta dovuta per tali cessioni. Ciò dovrebbe ridurre al minimo i problemi che le autorità fiscali incontrano nella riscossione dell'IVA in questo settore senza influenzare in alcun modo l'importo dell'imposta dovuto.
- (5) La misura richiesta deve essere considerata principalmente come una misura di prevenzione per taluni tipi di evasione fiscale nel settore del riciclaggio dei materiali di scarto, quali il mancato versamento dell'IVA fatturata da parte degli operatori che raccolgono, smistano e sottopongono ad una trasformazione di base i materiali di scarto e di cui successivamente vengono perse le tracce. La misura contribuisce inoltre a semplificare il lavoro delle autorità fiscali.
- (6) La misura è proporzionata agli obiettivi perseguiti, poiché non è destinata ad essere applicata a tutte le operazioni tassabili nel settore in questione, ma solo a specifiche operazioni che pongono seri problemi di evasione di imposta.

- (7) Il 7 giugno 2000 la Commissione ha pubblicato una strategia volta a migliorare a breve termine il funzionamento del regime IVA, in cui la Commissione si è impegnata a razionalizzare il gran numero di deroghe attualmente in vigore. In taluni casi, tuttavia, tale razionalizzazione potrebbe consistere nell'estendere a tutti gli Stati membri talune deroghe risultate particolarmente efficaci.
- (8) Dai recenti contatti tra la Commissione, talune amministrazioni nazionali e i rappresentanti del settore risulta che, per garantire un'imposizione più equa a tutti gli operatori interessati della Comunità, potrebbe essere necessario instaurare un regime particolare adattato alle specificità del settore. La Commissione intende preparare una proposta di regime speciale da applicare al settore del riciclaggio dei materiali di scarto.
- (9) La deroga dovrebbe scadere quindi alla data di entrata in vigore di un regime speciale per l'applicazione dell'IVA al settore del riciclaggio dei materiali di scarto, ma in ogni caso al più tardi il 31 dicembre 2005.
- (10) La misura non incide negativamente sulle risorse proprie delle Comunità provenienti dall'IVA, né ha effetti sull'importo dell'IVA dovuta nella fase di consumo finale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In deroga all'articolo 21, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 77/388/CEE, nella versione di cui all'articolo 28, lettera g), dello stesso, la Repubblica italiana è autorizzata a designare quale debitore dell'IVA i beneficiari delle cessioni di beni e prestazioni di servizi di cui all'articolo 2 della presente decisione.

Articolo 2

Il beneficiario della cessione di beni o della prestazione di servizi può essere designato quale debitore dell'IVA nei seguenti casi:

- cessioni, comprese le operazioni correlate, di materiali di scarto e di rottami ferrosi nonché di vetro, carta e cartone, stracci, scarti di ossa e pelle, gomma e plastica, incluse le cessioni di materiali sottoposti a talune trasformazioni come ad esempio la ripulitura, la lucidatura, la selezione, il taglio o la fusione in lingotti;

⁽¹⁾ GU L 145 del 13.6.1977, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/15/CE (GU L 52 del 21.2.2004, pag. 61).

— cessioni, comprese le operazioni correlate, di prodotti semilavorati ferrosi e non ferrosi, come ad esempio la ghisa d'altoforno, il rame raffinato e le leghe di rame, il nichel greggio e l'alluminio greggio.

Articolo 3

La presente decisione ha efficacia fino alla data di entrata in vigore di un regime speciale per l'applicazione dell'IVA al settore dei materiali di scarto riciclati, che modifica la direttiva 77/388/CEE, e comunque non oltre il 31 dicembre 2005.

Articolo 4

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, addì 22 marzo 2004.

Per il Consiglio

Il Presidente

B. COWEN

RACCOMANDAZIONE DEL CONSIGLIO
del 30 marzo 2004
relativa alla nomina di un membro del comitato esecutivo della Banca centrale europea

(2004/296/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 112, paragrafo 2, lettera b), e l'articolo 122, paragrafo 4, nonché gli articoli 11.2 e 43.3 del protocollo sullo statuto del sistema europeo di banche centrali e della Banca centrale europea,

RACCOMANDA:

di nominare il sig. José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO membro del comitato esecutivo della Banca centrale europea, per un periodo di otto anni a decorrere dal 1° giugno 2004.

La presente raccomandazione è sottoposta alla decisione dei capi di Stato o di governo degli Stati membri della Comunità europea la cui moneta è l'euro, previa consultazione del Parlamento europeo e del consiglio direttivo della Banca centrale europea.

La presente raccomandazione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, addì 30 marzo 2004.

Per il Consiglio

Il Presidente

M. McDOWELL

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 29 marzo 2004

che autorizza la Repubblica ceca, l'Estonia, la Lituania, l'Ungheria, la Polonia e la Slovacchia a differire l'applicazione di talune disposizioni delle direttive 2002/53/CE e 2002/55/CE del Consiglio per quanto riguarda la commercializzazione delle sementi di determinate varietà

[notificata con il numero C(2004) 962]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/297/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca, in particolare l'articolo 2, paragrafo 3,

visto l'atto di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca, in particolare l'articolo 42,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 42 dell'atto di adesione, la Commissione può adottare misure transitorie qualora tali misure siano necessarie per facilitare il passaggio dal regime esistente nei nuovi Stati membri a quello risultante dall'applicazione della normativa comunitaria nel settore veterinario e fitosanitario. Tale normativa disciplina anche la commercializzazione delle sementi.
- (2) A norma della direttiva 2002/53/CE del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al catalogo comune delle varietà delle specie di piante agricole ⁽¹⁾ e della direttiva 2002/55/CE del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa alla commercializzazione delle sementi di ortaggi ⁽²⁾, le sementi delle varietà delle specie vegetali disciplinate da direttive di cui all'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2002/53/CE e all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2002/55/CE, possono essere commercializzate soltanto se sono soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e agli articoli 7 e 11 delle suddette due direttive.

⁽¹⁾ GU L 193 del 20.7.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1829/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 268 del 18.10.2003, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 193 del 20.7.2002, pag. 33. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1829/2003.

- (3) A meno che non sia concessa una deroga a tali disposizioni, la commercializzazione di sementi di determinate varietà dovrebbe essere vietata nella Repubblica ceca, in Estonia, in Lituania, in Ungheria, in Polonia e in Slovacchia a decorrere dalla data della loro adesione.
- (4) Per consentire a tali paesi di adottare e attuare le misure atte a garantire che le varietà in questione sono state ammesse conformemente ai principi del sistema comunitario, è opportuno autorizzarli a differire, per un periodo di tre anni a decorrere dalla data di adesione, l'applicazione delle direttive 2002/53/CE e 2002/55/CE per quanto riguarda la commercializzazione nel proprio territorio delle sementi delle varietà iscritte nei rispettivi cataloghi conformemente a principi diversi da quelli stabiliti nelle direttive summenzionate.
- (5) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le sementi e i materiali di moltiplicazione agricoli, orticoli e forestali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, e agli articoli 7 e 11 delle direttive 2002/53/CE e 2002/55/CE, la Repubblica ceca, l'Estonia, la Lituania, l'Ungheria, la Polonia e la Slovacchia possono differire, per un periodo di tre anni a decorrere dalla data di adesione, l'applicazione delle suddette direttive per quanto riguarda la commercializzazione nel proprio territorio delle sementi delle varietà iscritte nei rispettivi cataloghi nazionali delle varietà delle specie di piante agricole e vegetali che non sono state ufficialmente ammesse conformemente alle disposizioni delle suddette direttive.

Durante questo periodo, le sementi in questione possono essere commercializzate soltanto nel territorio degli Stati membri in questione. Ogni etichetta apposta sulla partita di sementi e ogni documento, ufficiale o meno, che la accompagna a norma della presente decisione indica chiaramente che le sementi sono destinate ad essere commercializzate esclusivamente nel territorio del paese in questione.

Articolo 2

La presente decisione si applica contemporaneamente e subordinatamente all'entrata in vigore del trattato di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di

Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2004.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

del 16 luglio 2003

**relativa ad un regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso
(Norvegia)**

(2004/298/CE)

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo ⁽¹⁾, in particolare gli articoli 49, 61-63 e l'allegato XIII ⁽²⁾,

visto l'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia ⁽³⁾, in particolare l'articolo 24 e l'articolo 1 del protocollo 3,

vista la Guida all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'accordo SEE ⁽⁴⁾, in particolare i capitoli 5, 6 e 15,

vista la decisione dell'Autorità di avviare un procedimento di indagine formale ⁽⁵⁾,

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma degli articoli di cui al capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato ⁽⁶⁾, e viste le osservazioni trasmesse,

⁽¹⁾ In appresso «accordo SEE».

⁽²⁾ In particolare, gli atti di cui al punto 4, capitolo I «Trasporti interni» dell'allegato XIII dell'accordo SEE (ovvero regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1), modificato, in particolare, dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio del 20 giugno 1991 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1); l'atto giuridico di cui al punto 32, capitolo II «Trasporti su strada» (ovvero regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1), modificato dal regolamento (CE) n. 11/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che modifica il regolamento (CEE) n. 684/92 relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 1) e l'atto giuridico di cui al punto 33 a, capitolo II «Trasporti su strada» (ovvero regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 251 del 29.8.1992, pag. 1), sostituito dall'atto giuridico di cui al punto 33 b, capitolo II «Trasporti su strada» (ovvero regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 4 dell'8.1.98, pag. 10).

⁽³⁾ In appresso «accordo sulla Vigilanza e la Corte».

⁽⁴⁾ Guida all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'accordo SEE e dell'articolo 1 del protocollo 3 all'accordo che istituisce un'Autorità di vigilanza e una Corte di giustizia, adottata e pubblicata dall'Autorità di vigilanza EFTA il 19 gennaio 1994, pubblicata nella GU L 231 del 1994, supplementi SEE n. 32 del 3.9.1994, modificata da ultimo dalla decisione dell'Autorità n. 264/02/COL, del 18 dicembre 2002, non ancora pubblicata; in appresso «Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato».

⁽⁵⁾ Decisione n. 381/00/COL, del 18.12.2000, pubblicata nella GU C 125 del 26.4.2001 e nel supplemento SEE alla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee n. 22 del 26.4.2001.

⁽⁶⁾ In particolare, il punto 5.3.2 della Guida.

considerando quanto segue:

I. I FATTI

A. PROCEDIMENTO E CORRISPONDENZA

1. APERTURA DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

In seguito ad una denuncia contro il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso, l'Autorità ha svolto un'indagine preliminare sul regime in questione ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato prevista dall'accordo SEE. Tale indagine ha determinato la decisione dell'Autorità del 18 dicembre 2000 di aprire un procedimento di indagine formale sul regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso. La decisione è stata comunicata al governo norvegese mediante lettera inviata lo stesso giorno (Doc. n. 00-9192-D).

In questa lettera, il governo norvegese è stato invitato a trasmettere, conformemente al punto 5.3.1., paragrafo 1 del capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, le proprie osservazioni in merito all'apertura del procedimento di indagine formale. Alle autorità norvegesi si è chiesto inoltre di fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della compatibilità del regime di compensazione alle norme sugli aiuti di Stato previste dall'accordo SEE.

L'Autorità ha richiamato l'attenzione del governo norvegese sul fatto che, a norma del punto 6.2.3 del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, l'aiuto illegale può dover essere recuperato dai beneficiari, qualora l'Autorità lo giudichi incompatibile con l'accordo SEE. Alla luce delle considerazioni che precedono, al governo norvegese è stato chiesto di trasmettere senza indugio una copia della decisione ai beneficiari dell'aiuto.

In ultimo e in relazione alla prosecuzione del regime di compensazione nel 2001, l'Autorità ha ricordato al governo norvegese l'obbligo di non applicare il regime di aiuti in questione.

2. OSSERVAZIONI E ULTERIORI INFORMAZIONI DEL GOVERNO NORVEGESE

Il governo norvegese ha trasmesso le proprie osservazioni in merito all'apertura del procedimento di indagine formale con lettera del 31 gennaio 2001, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta l'8 febbraio 2001 (Doc. n. 01-1029-A). Il governo ha contestato la qualifica del regime di compensazione come «nuovo aiuto» e di conseguenza l'obbligo di notifica preventiva in quanto conforme al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio (?). Il governo norvegese ha pertanto informato l'Autorità che i pagamenti previsti dal regime di compensazione non sarebbero stati sospesi.

Con lettera del 12 aprile 2001 (Doc. n. 01-2781-D), l'Autorità ha accusato ricevuta di tale lettera e ha chiesto ulteriori informazioni.

Con lettera del 15 giugno 2001, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 20 giugno 2001 (Doc. n. 01-4686-A), il governo norvegese ha trasmesso le informazioni richieste.

(?) A norma dell'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio le compensazioni risultanti dagli obblighi di servizio pubblico conformemente al presente regolamento sono esentate dal requisito della notifica e pertanto non sono soggette all'obbligo di «standstill».

3. OSSERVAZIONI E ULTERIORI INFORMAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

Successivamente all'apertura del procedimento di indagine formale, ma anteriormente alla pubblicazione della relativa decisione nella Gazzetta ufficiale, l'Associazione norvegese dei trasporti («Transportbedriftenes Landsforening») ha fatto conoscere il proprio punto di vista sulla decisione di apertura con lettera del 21 febbraio 2001, registrata dall'Autorità il 23 febbraio 2001 (Doc. n. 01-1387-A).

Con lettera del 18 dicembre 2000 (Doc. n. 00-9193-D), il ricorrente è stato informato dell'apertura del procedimento di indagine formale.

Dopo aver acquisito le osservazioni del governo norvegese sull'apertura dell'indagine formale, l'Autorità, con lettera del 12 aprile 2001 (Doc. n. 01-2780-D), ha nuovamente preso contatto con il ricorrente. In questa lettera, l'Autorità ha sintetizzato le argomentazioni addotte dal governo norvegese riguardo l'apertura del procedimento di indagine formale e ha invitato il ricorrente a far conoscere il proprio punto di vista su tali argomentazioni. Il ricorrente è stato inoltre invitato a trasmettere ulteriori informazioni, in particolare in merito alla situazione competitiva fra i servizi occasionali e i servizi regolari (prestati dalle società di servizi di autolinee espresso) in Norvegia. Il ricorrente ha risposto all'invito con lettera del 21 maggio 2001, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 23 maggio 2001 (Doc. n.01-3911-A).

Entro il termine prescritto al punto 5.3.2, paragrafo 1 del capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, nel caso di specie il 26 maggio 2001, non sono pervenute altre osservazioni dei terzi interessati ⁽⁸⁾.

4. ULTERIORI INFORMAZIONI DEL GOVERNO NORVEGESE IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

Con lettera del 30 ottobre 2001 (Doc. n. 01-8453-D), l'Autorità ha reso note al governo norvegese le osservazioni pervenute dai terzi interessati. L'Autorità ha anche comunicato al governo norvegese di non ritenere subordinato al regolamento (CEE) n. 1191/69 il regime di pagamenti compensativi alle cosiddette società «non sovvenzionate». Da ultimo, e in relazione ad un'eventuale motivazione a norma delle linee guida in materia ambientale, l'Autorità ha chiarito in particolare che il regime di compensazione deve avere carattere temporaneo ed essere, in linea di principio, limitato nel tempo; che i pagamenti compensativi corrisposti alle società devono essere inferiori ai costi dovuti per l'effettivo consumo di autodiesel su linee regolari; che il livello di compensazione deve inoltre essere limitato per fornire un incentivo alle società di autolinee a ridurre il consumo di autodiesel. Alla luce delle considerazioni che precedono, al governo norvegese sono state chieste ulteriori informazioni.

Con lettera del ministero dei Trasporti e delle comunicazioni del 31 gennaio 2002, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 5 febbraio 2002 (Doc. n. 02-1006-A), il governo norvegese ha fatto conoscere la propria posizione in merito alle osservazioni dei terzi interessati. Si è inoltre espresso sulla valutazione che l'Autorità ha condotto sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio e ha trasmesso le informazioni richieste. Sono successivamente pervenute altre osservazioni del governo norvegese (cfr. lettera del ministero dei Trasporti e delle comunicazioni del 4 aprile 2002, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 9 aprile 2002 (Doc. n. 02-2573-A)).

5. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI TRASMESSE DOPO IL TERMINE PRESCRITTO

Successivamente al termine prescritto (26 maggio 2001), l'Autorità ha ricevuto ulteriori osservazioni dall'Associazione dei trasporti norvegesi (cfr. fax del 7 febbraio 2002, ricevuto e registrato dall'Autorità lo stesso giorno (Doc. n. 02-1058-A) e lettera del 9 aprile 2002, ricevuta e registrata dall'Autorità l'11 aprile 2002 (Doc. n. 02-2557-A)) e dal ricorrente (cfr. lettera dell'8 maggio 2002, ricevuta e registrata dall'Autorità il 15 maggio 2002 (Doc. n. 02-3635-A)).

⁽⁸⁾ Ai sensi del punto 5.3.2., paragrafo 1 del capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, le parti interessate possono presentare le loro osservazioni sul caso entro un mese a decorrere dalla data di pubblicazione.

B. DESCRIZIONE DEL REGIME DI PAGAMENTI COMPENSATIVI PER LE SOCIETÀ DI SERVIZI DI AUTOLINEE ESPRESSO

1. IL PRELIEVO «AUTODIESEL» NORVEGESE: ABOLIZIONE DELL'ESENZIONE PER LE SOCIETÀ DI AUTOLINEE

In origine, il prelievo «autodiesel» («autodieselavgift») è stato applicato a decorrere dal 1° ottobre 1993 (sostituendo in tal modo l'imposta sul chilometraggio introdotta nel 1978).⁽⁹⁾ L'imposta è prelevata sul consumo di autodiesel e l'aliquota al litro è fissata annualmente con decisione del parlamento norvegese.⁽¹⁰⁾ Le società di autolinee che effettuano trasporti di passeggeri sono esentate dal prelievo (così come lo erano dall'imposta sul chilometraggio). Nel disegno di legge del Parlamento sulle tasse verdi (St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»), il governo norvegese giudicava la precedente esenzione delle società di autolinee non giustificata sotto il profilo ambientale, in quanto favoriva gli operatori sul piano dei costi esterni connessi all'uso di strade, incidenti e inquinamento e non costituiva un incentivo economico alla loro riduzione. Di conseguenza, il governo norvegese ha proposto di abolire l'esenzione dal prelievo «autodiesel» al fine di stimolare le società di autolinee ad accrescere la propria efficienza ed effettuare investimenti in senso favorevole all'ambiente.

Dal 1° gennaio 1999, tutte le società di autolinee che effettuano trasporti di passeggeri (ovvero sia servizi regolari⁽¹¹⁾ che occasionali⁽¹²⁾) sono, in linea di principio, soggette al prelievo «autodiesel»

2. INTRODUZIONE DEI REGIMI DI PAGAMENTI COMPENSATIVI

Tuttavia, per evitare un indebolimento della competitività del trasporto pubblico (ovvero del trasporto regolare di passeggeri), è stato proposto di compensare talune categorie di società di servizi di autolinee (le cosiddette «tilskuddsberettiget bussdrift» o società di autolinee «sovvenzionate», ovvero le società di autolinee che hanno titolo alle sovvenzioni dirette dello Stato per la prestazione di servizi regolari di trasporto passeggeri⁽¹³⁾) per i costi derivanti dall'abolizione dell'esenzione. Per le altre categorie di autolinee (le cosiddette «ikke-tilskuddsberettiget bussdrift» o società di autolinee «non sovvenzionate», ovvero le società di autolinee che prestano servizi regolari di trasporto passeggeri ma non beneficiano di sovvenzioni dirette dello Stato a tale riguardo⁽¹⁴⁾), il disegno di legge del Parlamento sulle tasse verdi ha previsto di non concedere alcuna compensazione in quanto queste società di autolinee sono ritenute in grado di coprire l'incremento dei costi aumentando le tariffe oppure riducendo gli utili. Si è ritenuto inoltre che la soppressione dell'esenzione fiscale potesse costituire per queste società un incentivo ad accrescere la propria efficienza e ad adottare misure più favorevoli all'ambiente.

Aderendo alla proposta del Governo, il Parlamento ha deciso nell'autunno 1998 di introdurre un regime di pagamenti compensativi per le società di autolinee «sovvenzionate». Anche se non previsto inizialmente, con la decisione sulla revisione del bilancio dello Stato per il 1999, nella primavera del 1999 (St. prp. nr. 67 (1998-1999)) è stato adottato dal Parlamento norvegese, nel quadro della proposta del governo relativo alla riforma della tassa verde, un distinto regime di compensazione per le cosiddette società di autolinee «non sovvenzionate». Tale regime rientra nella competenza del ministero dei Trasporti (cfr. St.prp.nr. 1 (1999-2000), capitolo 1330, voce 71 «Tilskudd til ekspressbuss»).⁽¹⁴⁾

⁽⁹⁾ Regolamento dell'8 giugno 1993 sul prelievo «autodiesel», «Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje».

⁽¹⁰⁾ Maggiori informazioni sulle aliquote applicabili dal 1999 sono riportate nella tabella 2 qui di seguito.

⁽¹¹⁾ Nell'ambito della presente decisione, il termine «trasporto regolare» è utilizzato conformemente alla definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro.

⁽¹²⁾ Nell'ambito della presente decisione, il termine «trasporto occasionale» è utilizzato conformemente alla definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro.

⁽¹³⁾ Per una descrizione più puntuale di questa categoria di autolinee, cfr. punto C della presente decisione.

⁽¹⁴⁾ Per una descrizione più puntuale di questa categoria di autolinee, cfr. punto C della presente decisione.

Pertanto, con l'introduzione dei regimi di compensazione a favore sia delle società di autolinee cosiddette «sovvenzionate» che di quelle «non sovvenzionate», le imprese che effettuano trasporti regolari di passeggeri vedono (parzialmente) compensati a decorrere dal 1° gennaio 1999 i costi connessi al prelievo «autodiesel». Per contro, le altre società di autolinee fra cui quelle che prestano servizi di trasporto occasionale sostengono in pieno i costi connessi al prelievo «autodiesel».

Le disposizioni che disciplinano i pagamenti compensativi per le società di servizi di autolinee espresso sono contenute in due lettere del 21 febbraio 2000, che sono state trasmesse alle società beneficiarie ⁽¹⁵⁾.

L'importo della compensazione per società è calcolato sulle distanze coperte nel quadro del «piano stradale», applicando una certa aliquota per chilometro. Tale aliquota non è fissata in anticipo, ma è stabilita dopo che sono state accertate le distanze totali percorse da tutti i titolari di licenza ⁽¹⁶⁾. Secondo quanto riferito dal governo norvegese, le aliquote valide per gli anni 1999 e 2000 erano rispettivamente di 1,37 e 1,41, mentre per gli anni 2001 e 2002 erano rispettivamente calcolate in 1,07 e 0,62 NOK per chilometro.

Inoltre, i pagamenti compensativi sono corrisposti per le cosiddette «tratte di attestamento» ⁽¹⁷⁾ (position driving) e «tratte di assistenza» (assistance driving) ⁽¹⁸⁾. Secondo le autorità norvegesi, in questi casi la compensazione è concessa soltanto nei casi in cui la tratta di attestamento e quella di assistenza abbiano superato il 10 % del percorso previsto dal programma. È inoltre prevista una compensazione per le «deviazioni autorizzate» dai percorsi prestabiliti ⁽¹⁹⁾.

Anche i servizi di trasporto interno effettuati nel corso di un trasporto internazionale («servizi di cabotaggio») beneficiano del regime di compensazione. A tal proposito, si presume che gli operatori stranieri che forniscono tali servizi di cabotaggio lo facciano in collaborazione con gli operatori norvegesi. Si presume inoltre che tutti gli operatori norvegesi agiscano per conto degli operatori stranieri quando presentano una domanda di compensazione.

3. AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA PRESENTE INDAGINE

Con la decisione del 18 dicembre 2000, l'Autorità ha aperto un procedimento di indagine formale sul «regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso» ⁽²⁰⁾. Nelle osservazioni sulla decisione di apertura il governo norvegese ha chiarito che i beneficiari del regime compensativo oggetto di indagine non sono assimilabili alle «società di servizi di autolinee espresso». Il termine «autolinee espresso» è utilizzato dagli operatori a fini di marketing. Secondo il governo norvegese, le «società di servizi di autolinee espresso» forniscono infatti servizi del tipo sia «sovvenzionato» che «non sovvenzionato». Pertanto, l'Autorità sottolinea che il regime di pagamenti compensativi oggetto di indagine è quello che a favore delle società di servizi di autolinee «non sovvenzionate» che effettuano il trasporto regolare di passeggeri. Il regime compensativo per le società di autolinee «sovvenzionate» non è oggetto di procedimento di indagine formale.

⁽¹⁵⁾ Un quadro più preciso delle disposizioni del regime di compensazione è riportato nella decisione di apertura dell'Autorità.

⁽¹⁶⁾ Questa aliquota è apparentemente calcolata dividendo l'importo totale destinato allo scopo per il totale dei chilometri per i quali sono state presentate domande di rimborso.

⁽¹⁷⁾ Per «tratta di attestamento» (position driving) si intende il percorso effettuato prima e dopo l'itinerario previsto dal programma, ad esempio da e verso il garage/deposito.

⁽¹⁸⁾ Per «tratta di assistenza» (assistance driving) si intende il percorso effettuato per servire tutti i passeggeri di una determinata linea nei tempi previsti.

⁽¹⁹⁾ Per «deviazioni autorizzate» si intendono quelle deviazioni cui fa riferimento il governo norvegese nella sua risposta alla richiesta dell'Autorità di informazioni supplementari del 12 aprile 2001: «...deviazioni maggiori [dal piano stradale definito] non si sono verificate se non come parte degli obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza...».

⁽²⁰⁾ Il termine è stato utilizzato dall'Autorità nella decisione di apertura sulla base della denominazione del regime oggetto di indagine riportata nel bilancio statale norvegese.

C. DESCRIZIONE DEL QUADRO GIURIDICO CHE DISCIPLINA IL TRASPORTO REGOLARE DI PASSEGGERI IN NORVEGIA

1. QUADRO GIURIDICO CHE DISCIPLINA LA PRESTAZIONE DI SERVIZI REGOLARI DI TRASPORTO PASSEGGERI IN NORVEGIA

Secondo il governo norvegese, tutti i servizi regolari di trasporto passeggeri in Norvegia sono disciplinati dalla legge sui trasporti (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) e dal regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy).⁽²¹⁾ Tutti gli operatori in possesso di una licenza a norma del § 3 della legge sui trasporti hanno titolo a prestare servizi regolari di trasporto passeggeri. Per contro, a norma della legge sui trasporti e del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri, tutti gli operatori in possesso di una licenza sono soggetti al medesimo regime che disciplina l'effettuazione di trasporti regolari di passeggeri. Le norme del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri stabiliscono fra l'altro che il titolare di una licenza ha contestualmente il diritto e il dovere di prestare i servizi di trasporto previsti dalla licenza. Il piano stradale e le tariffe sono approvate dalle autorità competenti.⁽²²⁾ Nel caso in cui un operatore chieda di porre termine ad un determinato servizio di trasporto (ovvero di abbandonare i servizi di trasporto su un determinato itinerario o di modificare le modalità del servizio di trasporto), le autorità competenti possono chiedere all'operatore di continuare l'esercizio dello stesso, erogando un pagamento compensativo a fronte delle eventuali perdite subite sull'itinerario in questione che non possono essere compensate dagli utili prodotti su altri itinerari (cfr. § 19, paragrafo 2 del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri).

2. DISTINZIONE FRA OPERATORI «SOVVENZIONATI» E «NON SOVVENZIONATI»

Il governo norvegese sottolinea che la distinzione fra operatori «sovvenzionati» e «non sovvenzionati» non ha fondamento giuridico nella legge sui trasporti o in altri atti normativi che disciplinano la prestazione di trasporti regolari di passeggeri.

L'Autorità fa tuttavia rilevare che gli operatori «sovvenzionati» e «non sovvenzionati» sono soggetti a norme differenti per quanto concerne la concessione del diritto ad offrire servizi regolari di trasporto passeggeri su singoli itinerari e l'ammissibilità (o l'inammissibilità) a beneficiare di sovvenzioni dirette dallo Stato per la prestazione di tali servizi di trasporto.

Dalle informazioni in possesso dell'Autorità risulta che gli operatori cosiddetti «sovvenzionati» sono selezionati con apposita gara per la prestazione di servizi regolari di trasporto. Tali servizi sono compensati nell'ambito di «accordi quadro» conclusi con la contea interessata. Le condizioni che disciplinano la gara e la conclusione dei relativi accordi nonché l'erogazione dei pagamenti compensativi sono riportati in un regolamento in materia di gare d'appalto per i servizi locali di trasporto («Forskrift om anbud i lokal rute-transport»). Per contro, sugli itinerari su cui si prevedono buone possibilità di ritorno economico, le società di autolinee possono richiedere licenze ad effettuare servizi regolari di trasporto sugli itinerari in questione. Le relative domande sono valutate dalle autorità competenti in funzione delle esigenze di trasporto e di concorrenza. Le società di autolinee che prestano servizi regolari di trasporto passeggeri su richiesta non hanno titolo a ricevere sovvenzioni statali dirette: sono pertanto denominate società di autolinee «non sovvenzionate».

D. DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI APRIRE UN PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE: OSSERVAZIONI DELLA NORVEGIA E DEI TERZI INTERESSATI TRASMESSE NEL CORSO DEL PROCEDIMENTO

Nel dicembre 2000, l'Autorità ha deciso di aprire un procedimento di indagine formale sul regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso⁽²³⁾. Nell'ambito della decisione, l'Autorità ha espresso dubbi circa la compatibilità dell'aiuto contenuto nel regime di compensazione con il funzionamento dell'accordo SEE. Secondo l'Autorità, il regime di compensazione per le società di servizi di autolinee espresso introdotto nel 1999 costituisce un «nuovo aiuto». Poiché il regime non era stato notificato all'Autorità in base all'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte di giustizia, il regime di compensazione doveva essere considerato «illegale per motivi procedurali» ai sensi del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato. Inoltre, l'Autorità esprimeva dubbi circa la compatibilità del regime di compensazione, in particolare, con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE e contestualmente con le linee guida in materia ambientale.

⁽²¹⁾ Il governo fa riferimento ad «istruzioni supplementari».

⁽²²⁾ Qui di seguito è riportata una descrizione più precisa delle condizioni che disciplinano i servizi regolari di trasporto passeggeri in Norvegia.

⁽²³⁾ Cfr. nota 5.

1. AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 61, PARAGRAFO 1 DELL'ACCORDO SEE

a) *Osservazioni dell'Autorità espresse nella decisione di apertura*

Sulla base delle informazioni acquisite durante l'indagine preliminare, l'Autorità non ha potuto escludere che il regime di compensazione rafforzi la posizione competitiva delle aziende che effettuano servizi di trasporto passeggeri sia all'interno che all'esterno della Norvegia e che pertanto alteri la concorrenza e incida sugli scambi fra le parti contraenti.

La conclusione preliminare dell'Autorità si è basata sulle circostanze illustrate qui di seguito.

Le imprese che beneficiano del regime di compensazione possono prestare servizi sia regolari che occasionali. Secondo l'Autorità, non si potrebbe quindi escludere che i pagamenti effettuati nel quadro del regime di compensazione siano utilizzati per fornire servizi di trasporto occasionali (servizi del tutto liberalizzati).

Anche nei casi in cui le società di autolinee effettuano esclusivamente servizi regolari, non si possono escludere ripercussioni sulla concorrenza in quanto le società «non sovvenzionate» sono — anche se solo in una certa misura — in concorrenza con i servizi di trasporto occasionali.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto internazionale regolare, l'Autorità nutreva dubbi quanto all'effettiva disponibilità della compensazione per le società estere senza discriminazioni e in modo trasparente. Infine, l'Autorità sottolinea che se anche il regime di compensazione fosse stato applicato senza discriminazione per gli operatori stranieri che prestano servizi di trasporto in Norvegia, non si sarebbero potuti escludere effetti sugli scambi in quanto le società di autolinee norvegesi che beneficiano dei pagamenti compensativi possono competere all'esterno della Norvegia per i servizi di trasporto sia occasionali che regolari.

b) *Osservazioni del governo norvegese in merito alla decisione di apertura*

Nelle osservazioni sulla decisione di apertura (cfr. lettera del 31 gennaio 2001), il governo norvegese affermava che il regime di compensazione non costituiva aiuto ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE. I pagamenti compensativi erogati per i servizi regolari non potevano ripercuotersi sulla concorrenza nei servizi occasionali poiché si trattava di mercati distinti aventi un'interfaccia molto limitata. Inoltre, il governo norvegese sosteneva che gli scambi non erano toccati dal regime di compensazione poiché i pagamenti erano corrisposti a tutti gli operatori (nazionali e stranieri) che fornivano servizi di cabotaggio all'interno della Norvegia. La compensazione era poi calcolata solo in rapporto ai chilometri percorsi entro i confini norvegesi.

c) *Ulteriori informazioni trasmesse dal governo norvegese*

Le informazioni trasmesse dal governo norvegese hanno dimostrato che su 100 operatori impegnati nei servizi di trasporto regolare in Norvegia e per questo beneficiari dei pagamenti compensativi per il prelievo «autodiesel» nel quadro del regime di compensazione in questione, 49 prestavano anche servizi occasionali, pari quindi al 49 %. Il governo norvegese ha altresì trasmesso cifre che dimostrano che, nell'ambito dell'industria norvegese dei trasporti su autobus, i servizi non programmati⁽²⁴⁾ rappresentano normalmente meno del 15 % dei costi di esercizio totali delle società interessate.

Per quanto concerne la concorrenza fra servizi regolari e servizi occasionali, il governo norvegese ha chiarito (cfr. lettera del 15 giugno 2001) che questi servizi costituivano due mercati distinti per i differenti obblighi legislativi che disciplinano entrambe le attività di trasporto (requisito della licenza per i servizi regolari ma non per gli occasionali; obblighi aggiuntivi relativamente agli orari, la frequenza e gli itinerari per i servizi regolari ma non per gli occasionali) e per la diversa natura dell'attività anche dal punto di vista del cliente.

⁽²⁴⁾ Il termine è utilizzato dal governo norvegese. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento ai servizi di trasporto diversi dai «servizi regolari» nel senso inteso dall'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota 2.

Secondo le autorità norvegesi, per un gruppo di passeggeri un servizio regolare può essere una valida alternativa ad un servizio occasionale soltanto nel caso in cui le località di interesse e gli hotel siano situati sull'itinerario previsto. Il governo ha anche affermato che un cliente potrebbe, in talune situazioni, ritenere rilevante sotto il profilo economico la scelta fra il servizio occasionale o il servizio programmato ⁽²⁵⁾. Normalmente, secondo il governo norvegese tale situazione non si verifica di frequente e i fornitori di servizi regolari di autolinee di rado trasportano gruppi di clienti di norma serviti dai fornitori di servizi occasionali.

Si è inoltre affermato che la legge norvegese sui trasporti garantisce agli operatori che effettuano servizi regolari la facoltà di prendere a bordo gruppi di passeggeri entro una distanza ragionevole dalle fermate previste. Per quanto consta alle autorità norvegesi, non si sono verificate importanti deviazioni tranne quelle facenti parte degli obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza. Tali obblighi possono fra l'altro riguardare i servizi di trasporto verso particolari località turistiche.

Inoltre e in relazione alla dichiarazione contenuta nella decisione di apertura secondo cui gli operatori di autolinee regolari erano autorizzati a riprogrammare le destinazioni nel periodo invernale in modo da fornire un servizio di trasporto verso le località turistiche, il governo norvegese ha chiarito che le domande di riprogrammazione di servizi di autolinee «non sovvenzionate» dovevano essere valutate dal ministero dei Trasporti e delle comunicazioni in funzione delle esigenze e dell'impatto delle stesse sulla concorrenza. Inoltre, secondo il governo norvegese, gli operatori non erano, in linea di principio, autorizzati a riprogrammare gli itinerari su richiesta di un gruppo di persone (tuttavia, sembrerebbe che tale riprogrammazione fosse possibile purché non interrompesse i servizi di trasporto previsti, ovvero rispettasse gli orari e le fermate).

Per quanto concerne i vettori che beneficiano del regime di compensazione, il governo norvegese ha informato l'Autorità che, per il momento, soltanto un operatore, segnatamente la società svedese Swebus AB, fornisce servizi internazionali regolari di cabotaggio in Norvegia; detta società opera in collaborazione con l'operatore norvegese AS Østfold Bilruiter.

Per quanto concerne gli operatori norvegesi impegnati in attività di trasporto all'estero, il governo norvegese ha informato l'Autorità che, al momento, sono state rilasciate 330 licenze comunitarie ⁽²⁶⁾. Le informazioni relative alle licenze per servizi regolari di trasporto dovrebbero potersi acquisire dai rispettivi paesi.

d) Osservazioni dell'Associazione norvegese dei trasporti in merito alla decisione di apertura

L'Associazione norvegese dei trasporti, pur riconoscendo che i servizi programmati ⁽²⁷⁾ operano in concorrenza con quelli occasionali, ha sostenuto che tale concorrenza è parte integrante della politica dei trasporti norvegese ed europea. L'Associazione norvegese dei trasporti ha dichiarato che le modifiche di itinerario (dovute a variazioni della domanda nel corso dell'anno) e la possibilità di far salire gruppi di passeggeri entro una distanza ragionevole dalle fermate prestabilite è implicito nei servizi e prevista dal regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, modificato dal regolamento (CE) n. 11/98 del Consiglio. Per quanto riguarda i servizi internazionali programmati ⁽²⁸⁾, l'Associazione norvegese dei trasporti ha dichiarato che gli operatori esteri sono trattati parimenti agli operatori nazionali. Per quanto concerne l'applicabilità dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE al regime di compensazione in questione, l'Associazione norvegese dei trasporti, nella lettera del 9 aprile 2002, sostiene che i servizi di trasporto regolari che beneficiano del regime di compensazione in questione si limitano alla Norvegia; le regole di concorrenza non sarebbero quindi applicabili al regime di compensazione in questione.

⁽²⁵⁾ Il termine è utilizzato dal governo norvegese. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento ai «servizi regolari» nel senso inteso dall'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota 2.

⁽²⁶⁾ Il governo norvegese non ha tuttavia indicato il numero di licenze di questo tipo rilasciate agli operatori di autolinee oggetto della presente indagine.

⁽²⁷⁾ Il termine è utilizzato dall'Associazione norvegese dei trasporti. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento a «servizi di trasporto regolari» nel senso inteso dall'articolo 2 paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota.

⁽²⁸⁾ Il termine è utilizzato dall'Associazione norvegese dei trasporti. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento a «servizi di trasporto regolari internazionali» nel senso inteso dall'articolo 3, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota 2.

e) **Osservazioni del ricorrente**

Secondo il ricorrente, le società di autolinee «non sovvenzionate» sono in concorrenza con gli autobus turistici. A tale riguardo, il ricorrente fa riferimento a taluni itinerari serviti sia da autolinee «non sovvenzionate» che da autolinee turistiche e in cui entrambi gli operatori competono per lo stesso gruppo di clienti (ad esempio, la tratta delle autolinee espresso per l'aeroporto di Oslo, in cui gli operatori che prestano servizi regolari sono in concorrenza con gli autobus turistici).

Inoltre, il ricorrente sostiene che gli autobus programmati hanno facoltà — contrariamente a quanto afferma il governo norvegese — di riprogrammare gli itinerari e di trasportare gruppi di persone nelle zone turistiche, attività tipica degli autobus turistici (a tale riguardo, il ricorrente fa riferimento ai Valdresbusses impegnati sull'itinerario Oslo-Beitostølen, «una zona tipicamente turistica»; altri esempi citati dal ricorrente riguardano gli itinerari Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal e Oslo-Geilo). Tali deviazioni dall'itinerario previsto determinerebbero una sovrapposizione dei servizi.

Inoltre, le autolinee non «sovvenzionate» ricevono una compensazione per le tratte di attestamento e di assistenza. Gli operatori ricorrerebbero ad entrambe le attività per fornire servizi di trasporto in concorrenza con il ricorrente (a tale riguardo, il ricorrente fa riferimento in particolare alla tratta Valdres-Oslo; nel viaggio di ritorno/attestamento, le autolinee fornirebbero servizi turistici a gruppi di passeggeri).

In ultimo, il ricorrente ha sottolineato che gli operatori «non sovvenzionati» ricevono un pagamento compensativo per la fornitura di trasporto regolare di passeggeri su itinerari sui quali le autolinee autorizzate offrono, contemporaneamente il trasporto di merci.

f) **Osservazioni del governo norvegese sulle osservazioni dei terzi interessati**

Quanto affermato dal ricorrente in particolare sugli itinerari serviti sia da autolinee regolari che da operatori occasionali nonché la possibilità per gli operatori di autolinee regolari di reimpostare i percorsi per poter trasportare gruppi di persone in località turistiche non sono state contestate dal governo norvegese (cfr. lettera del governo norvegese del 31 gennaio 2002). Il riferimento è stato comunque fatto ai meccanismi di controllo stabiliti nel quadro del regime di compensazione che escluderebbe il cattivo uso dei pagamenti compensativi, ovvero il pagamento compensativo sarebbe corrisposto soltanto per le distanze previste da itinerari e orari specifici. Per quanto riguarda il trasporto di merci, il governo norvegese ha informato l'Autorità che, in base alle informazioni dell'Associazione norvegese delle imprese di trasporto, le cifre relative alla quota di fatturato prodotta dal trasporto di merci rispetto a quella prodotta dal trasporto regolare era «probabilmente inferiore all'1 %».

Per quanto riguarda gli effetti del regime di compensazione relativamente alle tratte di assistenza, di attestamento e alle deviazioni autorizzate dagli itinerari previsti nella licenza, il governo norvegese ha dichiarato che, nell'anno 1999 i pagamenti compensativi per le tratte di assistenza e di attestamento ammontavano a meno del 4 % del chilometraggio previsto dal programma. Sulla base di queste cifre, il governo norvegese è giunto alla conclusione che l'inclusione delle tratte di assistenza e di attestamento non hanno avuto effetti significativi sulla concorrenza. Il governo norvegese ha confermato che anche le deviazioni autorizzate ⁽²⁹⁾ sono state oggetto di compensazione.

⁽²⁹⁾ Per «deviazioni autorizzate» si intendono quelle deviazioni cui il governo norvegese fa riferimento nella risposta alla richiesta dell'Autorità di informazioni supplementari del 12 aprile 2001: «...deviazioni importanti [dall'itinerario prestabilito] non si sono verificate se non quale parte di obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza. Tali obblighi possono riguardare il trasporto... verso specifiche località turistiche...»

2. REQUISITO DI NOTIFICA E OBBLIGO DI «STANDSTILL»

a) *Parere dell'Autorità espressa nella decisione di apertura*

Nella decisione di apertura l'Autorità ha ritenuto che il regime di compensazione in questione costituisca un «nuovo aiuto». Secondo l'Autorità, il regime di compensazione non poteva considerarsi un «aiuto esistente» ai sensi del punto 7.2, paragrafo 1, primo trattino del capitolo 7 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, in quanto il pagamento previsto non si fondava su un atto giuridico esistente al momento dell'entrata in vigore dell'accordo SEE (a decorrere dall'abolizione dell'esenzione del prelievo «autodiesel» per le società di autolinee del 1° gennaio 1999, è stato introdotto il regime di compensazione per le società di autolinee cosiddette «non sovvenzionate»). Inoltre, la compensazione era stabilita secondo regole precise, parte delle quali sono state comunicate alle società di autolinee interessate in due lettere del 21 febbraio 2000. Queste regole costituivano un nuovo quadro giuridico per la concessione dell'aiuto a talune autolinee regolari. Pertanto, la compensazione non poteva essere considerata la prosecuzione di un'agevolazione fiscale introdotta in un atto giuridico diverso.

b) *Osservazioni del governo norvegese in merito alla decisione di apertura*

Nelle osservazioni sull'apertura del procedimento di indagine formale, il governo norvegese ha sostenuto l'irrelevanza del fatto che il regime di compensazione andasse a costituire un nuovo quadro giuridico. Decisiva per determinare se una misura costituisca un «nuovo aiuto» o un «aiuto esistente» era la concessione di contributi addizionali a beneficio di nuovi soggetti. A tale riguardo, il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione era meno estensivo (sia in termini monetari che di società ammissibili al contributo) della precedente esenzione fiscale: secondo il governo norvegese, nel determinare l'importo della compensazione per il 1999 si è supposta una riduzione del 6 % nel consumo di carburante; inoltre, l'ambito di applicazione del regime di compensazione era limitato alle imprese di trasporto regolare mentre la precedente esenzione fiscale riguardava tutte le autolinee, comprese quelle che offrivano servizi occasionali.

3. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AI SENSI DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 1191/69 DEL CONSIGLIO

a) *Parere dell'Autorità espresso nella decisione di apertura*

Benché non richiesto dal governo norvegese nel corso dell'indagine preliminare, l'Autorità ha valutato l'applicabilità del regolamento n. 1191/69 al caso di specie. Sulla base delle informazioni disponibili, l'Autorità è giunta alla conclusione preliminare secondo cui «...la compensazione per le autolinee "non sovvenzionate" non sembrerebbe rientrare nel campo di applicazione del regolamento n. 1191/69, in quanto gli operatori ammissibili non sembrano essere soggetti agli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 2 del suddetto regolamento.» Inoltre, l'Autorità ha espresso il parere che «..., sulla base delle regole concernenti i versamenti di compensazione, indicate nelle due lettere del 21 febbraio 2000, risulta che la compensazione concessa alle autolinee in questione non è stata stabilita conformemente alla procedura prevista dal regolamento n. 1191/69 (in particolare l'articolo 9 e seguenti). ...»

b) *Osservazioni del governo norvegese sulla decisione di apertura*

Nelle osservazioni sulla decisione di aprire il procedimento di indagine formale, il governo norvegese ha sostenuto che al regime di compensazione in oggetto non era applicabile il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

Secondo il governo norvegese, tutti i servizi di trasporto regolare di passeggeri della Norvegia rientravano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Il governo norvegese ha ribadito che sia le autolinee «sovvenzionate» che quelle «non sovvenzionate» sono soggette alle medesime condizioni previste dal quadro giuridico. La legge norvegese sui trasporti non fa distinzione fra i due gruppi di operatori. Di conseguenza, il governo norvegese non ha ritenuto giustificato valutare in modo differente i due tipi di attività. Supponendo che l'Autorità abbia giudicato la compensazione a favore delle autolinee cosiddette «sovvenzionate» conforme all'accordo SEE, il governo norvegese ha sostenuto che anche la compensazione concessa agli operatori cosiddetti «non sovvenzionati» debba considerarsi compatibile con l'accordo SEE.

Il governo norvegese ha sottolineato che la distinzione fra le due categorie di operatori in base alle stime degli itinerari commercialmente più redditizi è stata fatta prima dell'abolizione dell'esenzione fiscale. Dopo l'abolizione dell'esenzione fiscale, la situazione commerciale delle autolinee «non sovvenzionate» è cambiata. Secondo le autorità norvegesi, era ovvio che, se l'esenzione dal prelievo «autodiesel» non fosse stata prevista, le autolinee «non sovvenzionate» non si sarebbero fatte carico degli obblighi di servizio pubblico assunti prima del 1° gennaio 1999 nella stessa misura o alle stesse condizioni.

Secondo il governo norvegese, la legge sui trasporti («Lov om samferdsel 1976 nr. 63») e il regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) stabiliscono alcune condizioni che disciplinano la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri che implicano obblighi di servizio pubblico: ⁽³⁰⁾

- L'operatore ha l'obbligo incondizionato di trasporto, fatti salvi i casi di forza maggiore (§ 7);
- L'operatore impegna un numero sufficiente di autobus atto a coprire la richiesta di carattere ordinario ed eventualmente di carattere straordinario che si possa prevedere (§ 8);
- Gli itinerari sono approvati dall'autorità competente; tutte le informazioni relative ad orari, luoghi di partenza, fermate intermedie e destinazione sono opportunamente pubblicate (§ 10);
- Tariffe e riduzioni sono approvate dall'autorità competente (§ 11);
- L'operatore utilizza biglietti, emittitrici e altre apparecchiature approvate dall'autorità competente (§ 12);
- L'autorità competente ha il diritto di decidere l'utilizzo di stazioni di partenza e arrivo, le fermate e i percorsi dettagliati dei diversi itinerari (§ 13);
- L'autorità competente può decidere il diritto dei passeggeri di prenotare i posti in anticipo (§ 15);
- L'operatore dota le fermate di cartelli informativi.

Inoltre, si precisa che su molti itinerari paralleli ai servizi ferroviari non è possibile prendere a bordo passeggeri in prossimità delle fermate ferroviarie, in quanto questo costituirebbe un obbligo di servizio pubblico per gli operatori interessati.

Secondo le autorità norvegesi è automatico che gli obblighi contenuti nella legge sui trasporti e nel regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri facciano aumentare i costi oltre il livello a cui giungerebbero se i servizi fossero gestiti su base rigorosamente commerciale, così come è ovvio che le restrizioni volte a proteggere i servizi ferroviari abbiano ridotto gli utili.

Per quanto riguarda il timore dell'Autorità che il regime di compensazione per le autolinee espresso non rispetti i requisiti di cui agli articoli 10-13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, in quanto la compensazione non è calcolata sulla base dei criteri fissati in quel contesto, le autorità norvegesi hanno sostenuto che tali discrepanze non riguarderebbero la compatibilità del regime di compensazione al regolamento, in quanto l'importo della compensazione concessa rimarrebbe comunque entro i limiti ammessi dal regolamento stesso.

Il governo norvegese fa altresì riferimento ai regimi di compensazione applicati negli altri Stati membri UE che non hanno sollevato obiezioni da parte della Commissione europea (in tale contesto si fa in particolare riferimento all'esenzione dall'imposta sul gasolio applicata in Danimarca ai servizi regolari di autobus). Le autorità norvegesi sostengono che il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non è stato interpretato dalla Commissione in maniera restrittiva, concludendo che grazie a tale approccio favorevole della Commissione tutti i costi connessi agli obblighi di servizio pubblico sono rimborsabili.

⁽³⁰⁾ Si fa riferimento alle pertinenti disposizioni del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri.

c) *Ulteriori osservazioni del governo norvegese*

In risposta alla lettera dell'Autorità del 30 ottobre 2001, in cui l'Autorità ha espresso dubbi riguardo all'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, il governo norvegese ha ribadito che le condizioni stabilite dalla legge sui trasporti e dal regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri costituiscono obblighi di servizio pubblico imposti alle autolinee in questione. In risposta all'argomentazione dell'Autorità secondo cui tali condizioni non possono essere necessariamente considerate imposte alle autolinee interessate, poiché l'operatore richiede una licenza per prestare uno specifico servizio su un determinato itinerario, il governo norvegese ha affermato che gli operatori non possono unilateralmente cambiare gli standard di continuità, regolarità e capacità riportati nelle licenze per adattarli a mutate circostanze finanziarie (in questo caso si fa riferimento all'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel»). Le domande relative a variazioni di tariffe, programmi e itinerari non sono sempre stati approvati. Nella misura in cui non siano accolte richieste di variazione di talune condizioni, questo dovrebbe essere considerato un obbligo di servizio pubblico imposto all'operatore interessato. Il governo norvegese ha anche affermato che in seguito all'abolizione della precedente esenzione dal prelievo «autodiesel», era probabile che alcuni servizi regolari di trasporto passeggeri non sarebbero più stati redditizi. Questo avrebbe determinato la soppressione di taluni servizi da parte degli operatori. Altri operatori sarebbero stati obbligati ad aumentare le tariffe e/o a ridurre la frequenza dei viaggi per continuare ad essere in attivo. Secondo il governo norvegese, né la soppressione dei servizi né l'aumento delle tariffe come conseguenza dell'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» poteva essere accettato dalle autorità norvegesi.

Il governo norvegese ha dichiarato che, secondo l'Associazione dei trasporti, in mancanza del regime di compensazione circa 25 linee sarebbero state soppresse e che per le restanti erano prevedibili aumenti di circa il 15 %. Aderendo alla richiesta dell'Autorità di fornire dati verificabili al riguardo, il governo norvegese, sulla base dei profitti marginali di taluni operatori, non riteneva di dover dubitare che la soppressione di talune linee e/o l'aumento delle tariffe fosse una conseguenza dell'abolizione del regime di compensazione. Soltanto dopo l'eventuale abolizione effettiva del regime in questione sarebbe stato possibile elencare nel dettaglio i servizi soppressi o le linee oggetto di aumento delle tariffe.

Inoltre, per quanto riguarda i costi derivanti da questi obblighi, si fa riferimento alle osservazioni dell'Associazione dei trasporti (e in particolare all'allegato II). Tale allegato riporta le stime delle conseguenze finanziarie degli obblighi di servizio pubblico. Secondo il governo norvegese il regime di compensazione non lascia spazio ad una compensazione eccessiva. In genere, la compensazione è stata mantenuta ad un livello di gran lunga inferiore ai costi effettivi del prelievo «autodiesel». Per quanto riguarda i costi del servizio pubblico, il governo norvegese ha tuttavia riconosciuto di non disporre di dati verificabili.

d) *Osservazioni dell'Associazione norvegese dei trasporti*

Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, tutti i servizi nazionali di linea gestiti da operatori «non sovvenzionati» o «sovvenzionati» erano parimenti soggetti ad obblighi di servizio pubblico ai sensi della legge sui trasporti e del regolamento sul trasporto nazionale e quindi ammissibili alla compensazione.

Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non prevede in alcun modo un trattamento distinto dei servizi remunerativi e di quelli non remunerativi relativamente agli obblighi di servizio pubblico e alla compensazione.

Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, la questione della legalità dello sgravio fiscale come forma pratica di compensazione per gli obblighi di servizio pubblico non è mai stata sollevata da uno Stato membro CE o dalla stessa Commissione. Al contrario, l'agevolazione fiscale in varie forme è una pratica invalsa in tutta l'UE per compensare il trasporto pubblico. Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non si applica soltanto ai pagamenti compensativi diretti ma anche alle forme indirette di aiuto, quali le esenzioni dall'IVA e quelle previste per gli oli minerali. L'Associazione sottolinea che sono state considerazioni di ordine pratico e amministrativo ad indurre a scegliere la forma d'aiuto adottata in aggiunta ad un più complicato sistema di compensazione diretta tramite sussidi operativi. La forma indiretta di aiuto sotto forma di compensazione del prelievo sugli oli minerali è stato considerato conforme all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio che afferma che l'autorità competente sceglie la soluzione che comporta il minimo costo per la collettività.

L'Associazione norvegese dei trasporti ammette che, formalmente, il regime di restituzione della tassa sul carburante non è direttamente collegata ai costi effettivi degli obblighi di servizio pubblico imposti. Tuttavia, considerata l'insussistenza di qualsiasi compensazione eccessiva e l'adozione delle necessarie misure per evitarlo, la conformità agli articoli 10-13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio sarebbe puramente teorica.

L'Associazione norvegese dei trasporti ha fornito un elenco degli obblighi contenuti nei pertinenti atti giuridici nonché alcune licenze che contengono restrizioni all'esercizio su talune tratte dell'itinerario per il quale la licenza è stata accordata. Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, i diversi obblighi portano i costi ad un livello superiore a quanto sarebbero se i servizi fossero prestati su base strettamente commerciale e riducono gli utili a causa delle restrizioni a servire il mercato su talune tratte degli itinerari al fine di tutelare le ferrovie. Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, i dubbi dell'Autorità sul fatto che il governo norvegese non ha dimostrato in che misura gli operatori in questione si fanno carico di obblighi e costi aggiuntivi rispetto al livello di servizi prestati per ragioni puramente commerciali sarebbero puramente teorici. Gli operatori in questione non sono mai stati in grado di prestare servizi regolari di trasporto senza obblighi di servizio pubblico. Per quanto riguarda i dubbi dell'Autorità circa la qualifica delle restrizioni a servire itinerari lungo le linee ferroviarie come obbligo di servizio pubblico, l'Associazione norvegese dei trasporti afferma che discenderebbe dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio il fatto che l'imposizione di introiti ridotti costituisce un obbligo di servizio pubblico. A tale riguardo, si ritiene che la compensazione per tali obblighi sia stata comunemente utilizzata in Europa nei computi degli obblighi di servizio pubblico.

L'Associazione norvegese dei trasporti ha presentato le stime relative alle conseguenze finanziarie connesse agli obblighi di servizio pubblico per i servizi di autolinee programmati in Norvegia (soggette al regime di compensazione considerato dal ministero dei Trasporti). Secondo l'Associazione, il valore negativo dei diversi obblighi sarebbe maggiore dell'importo del rimborso connesso ai carburanti. Pur esistendo un elemento di compensazione eccessiva, tali vantaggi per il trasporto pubblico sono impliciti nella politica complessiva del SEE nel settore dei trasporti pubblici.

Sulla base dei computi e delle considerazioni riportate nell'allegato II della documentazione inviata dall'Associazione norvegese dei trasporti, le ricadute finanziarie degli obblighi di servizio pubblico possono essere così sintetizzate ⁽³¹⁾:

Tabella 1

Condizioni/Obblighi	Sovraccosti stimati
— Obbligo incondizionato di trasporto	n.d.
— Impegno di un numero sufficiente di autobus	n.d.
— Dotazione di fermate con cartelli informativi e altro materiale	n.d.
— Obbligo di fornire informazioni finanziarie e statistiche	n.d.
— Pubblicità nel «Rutebok for Norge»	0,1 milioni di NOK ⁽¹⁾
— Tariffe e riduzioni particolari	30 milioni di NOK annui
— Obbligo di utilizzare stazioni specifiche	13 milioni di NOK annui ⁽²⁾

⁽³¹⁾ Occorre notare che l'Associazione norvegese dei trasporti ha fornito le stime dei costi aggiuntivi soltanto per taluni obblighi e soltanto per talune aziende; laddove l'informazione non è disponibile l'Autorità ha scritto «n.d.»

Condizioni/Obblighi	Sovraccosti stimati
— Costi in eccedenza dovuti all'uso di itinerari obbligatori in talune aree	0,5 milioni di NOK annui ⁽³⁾
— Ridotta efficienza operativa dovuta agli orari imposti, limitazioni nel numero di partenze e nei periodi di esercizio, soprattutto per tutelare le ferrovie	Non sono fornite stime complessive; l'Associazione norvegese dei trasporti ha riportato il caso in cui un operatore non sia autorizzato ad offrire servizi diurni (nel caso specifico si stima un costo di 0,5 milioni di NOK annui)
— Minori introiti per le restrizioni a servire il mercato, nella maggior parte dei casi per proteggere le linee ferroviarie dalla concorrenza su tragitti analoghi	L'Associazione norvegese dei trasporti ha dichiarato l'impossibilità di effettuare computi realistici delle conseguenze finanziarie; è stato tuttavia detto che i minori introiti sarebbero stati maggiori rispetto al calcolo dei costi in eccedenza riportati in precedenza.

⁽¹⁾ In riferimento alla pubblicità della tratta dell'autolinea espresso NOR-WAY.

⁽²⁾ In riferimento all'uso obbligatorio di stazioni ad Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes and Otta; le stime fornite riguardano tuttavia solo le tariffe praticate agli utenti alle stazioni di Oslo e in parte di Trondheim.

⁽³⁾ Sono state fornite stime soltanto per le linee a lungo raggio dirette a sud e ad ovest e in partenza da Oslo. Le stime dei sovraccosti riguardano soltanto questi itinerari. È stato tuttavia indicato che anche in altre aree i costi sarebbero analoghi, soprattutto nelle grandi aree urbane. A tale riguardo, si fa riferimento alla perdita di introiti derivanti dal divieto di servire i centri cittadini, senza tuttavia fornire stime a proposito.

Oltre a queste stime, l'Associazione norvegese dei trasporti ha illustrato a titolo esemplificativo i casi di talune società di autolinee espresso e le condizioni in cui alcuni itinerari sono gestiti.

L'Associazione norvegese dei trasporti ha sottolineato l'importanza delle linee norvegesi di autobus espresso per i distretti più lontani e scarsamente popolati della Norvegia ove non sono disponibili trasporti pubblici alternativi.

Infine, l'Associazione norvegese dei trasporti ha sostenuto che una decisione dell'Autorità che dichiarasse incompatibile con l'accordo SEE il regime di compensazione per un gruppo di autolinee autorizzate sembrerebbe violare l'articolo 61 ed eventualmente l'articolo 59 dell'accordo SEE nonché l'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio sulle regole di concorrenza nel settore dei trasporti ⁽³²⁾. Inoltre, l'Associazione norvegese dei trasporti richiama l'attenzione dell'Autorità sul fatto che secondo la proposta modificata di un nuovo regolamento relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna ⁽³³⁾, le norme sul computo degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 1 dell'allegato I non si applicano alle eccezioni riguardanti, in tutto o in parte, gli effetti finanziari delle accise sui carburanti. In tal modo, la Commissione europea intenderebbe sottrarre la questione dell'imposta sui carburanti alle norme che governano la compensazione degli obblighi di servizio pubblico. L'Associazione norvegese dei trasporti lo considera un elemento importante di cui tener conto nella presente indagine.

e) Osservazioni del ricorrente

Secondo il ricorrente, le autolinee «non sovvenzionate» non sono soggette ad obblighi di servizio pubblico. In particolare, sui tragitti serviti anche dalla ferrovia, sarebbero le linee ferroviarie a fornire i servizi di trasporto nell'interesse pubblico. Non sussiste dunque alcuna esigenza ulteriore di autobus espresso su questi tragitti.

⁽³²⁾ Regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio, del 19 luglio 1968, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU L 175, 23.07.1968, pag 1).

⁽³³⁾ COM (2002) 107 def. del 21.2.2002.

4. COMPATIBILITÀ DEL REGIME DI COMPENSAZIONE IN BASE ALLE LINEE GUIDA IN MATERIA AMBIENTALE

a) *Parere dell'Autorità espresso nella decisione di apertura*

Nella decisione di apertura l'Autorità ha dichiarato che le autorità norvegesi non hanno dimostrato che il regime di compensazione persegue obiettivi ambientali relativamente al livello di compensazione, alla natura provvisoria e decrescente dell'aiuto nonché alla necessità dell'aiuto per controbilanciare perdite di competitività.

(1) *Eventuale compensazione eccessiva*

Nella decisione di apertura, l'Autorità ha riconosciuto che «una diminuzione della compensazione rispetto all'agevolazione precedentemente concessa con la deroga dal prelievo «autodiesel» potrebbe indicare che la compensazione rimane al di sotto dei costi derivanti dal suddetto prelievo». L'Autorità ha tuttavia ritenuto di non poter escludere che gli operatori che ricevono pagamenti in virtù del regime possano beneficiare di una compensazione che eccede gli effettivi costi derivanti dal prelievo «autodiesel».

(2) *Effetto incentivante: natura provvisoria e decrescente del regime di compensazione*

Per quanto riguarda la natura provvisoria del regime di compensazione, nella decisione di apertura l'Autorità ha osservato che il regime non prevede alcun limite di tempo. Per quanto riguarda gli effetti incentivanti del regime di compensazione, l'Autorità ha espresso il timore che, «... non sussiste un chiaro segnale dell'intenzione di ridurre in futuro l'aiuto da parte dello stato che obbligherebbe le società di autolinee a ridurre il loro consumo di carburante».

L'Autorità ha altresì osservato che le autorità norvegesi non hanno trasmesso le «... informazioni che avrebbero consentito all'Autorità di accertare che la compensazione concessa nel quadro del regime, sia costantemente diminuita dalla sua introduzione e rispetto alla situazione esistente prima della soppressione della esenzione fiscale nel 1999».

Infine, l'Autorità ha espresso il timore che «... senza informazioni sul livello di compensazione concesso nel quadro del suddetto regime, è difficile accertare se e in che misura tale regime costituisca un incentivo sufficiente».

(3) *Necessità di controbilanciare perdite di competitività*

Per quanto riguarda il regime di compensazione a favore delle società di autolinee cosiddette «non sovvenzionate» rispetto a quelle «sovvenzionate», entrambe impegnate nella fornitura di servizi regolari di trasporto, nella decisione di apertura l'Autorità ha osservato che, in base alla proposta iniziale del governo sulle cosiddette «tasse verdi», le società di autolinee «non sovvenzionate» erano giudicate in grado di coprire i maggiori costi tramite un aumento del prezzo dei biglietti oppure tramite la riduzione degli utili. Per questo motivo l'Autorità nutriva seri dubbi circa la necessità di adottare il regime di compensazione in questione.

b) *Osservazioni del governo norvegese*

(1) *Eventuale compensazione eccessiva*

Il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione si limitava ai sovraccosti connessi all'introduzione del prelievo «autodiesel». Inoltre, le autorità norvegesi hanno informato l'Autorità che l'importo della compensazione era calcolato sulla base del consumo dei veicoli più efficienti in termini energetici. Si sarebbe trattato di compensazione eccessiva soltanto se una società di autolinee espresso avesse utilizzato meno di 0,31 litri al chilometro. Ogni importo stanziato nel quadro del regime che superasse l'importo necessario a compensare il consumo calcolato sui veicoli più efficienti non sarebbe stato versato. Inoltre, il governo norvegese ha sottolineato che le società di autolinee sostenevano costi, quali quelli per le tratte di assistenza e di attestamento, che erano soltanto parzialmente compensati.

Per quanto riguarda il livello di compensazione concesso nel quadro del regime di compensazione in questione, le autorità norvegesi hanno trasmesso le seguenti cifre:

Tabella 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Importi erogati in base al capitolo 1330, voce 71 (in NOK)	n.d.	71 milioni	75,4 milioni	50 milioni	29 milioni
B	Importi effettivamente spesi (in NOK)	n.d.	64 milioni	66 milioni (stima)	50 milioni (stima)	29 milioni (stima)
C	Introiti dal prelievo «autodiesel» soltanto in rapporto ai servizi regolari di trasporto passeggeri forniti da società di autolinee «non sovvenzionate» (in NOK) (IVA inclusa)	n.d.	Più di 64 milioni	Più di 66 milioni	Più di 53 milioni	Più di 51 milioni
D=B/C	Compensazione erogata come percentuale dell'entrata derivante dal prelievo «autodiesel»	n.d.	Meno del 100 %	Meno del 100 %	Meno del 100 %	Meno del 100 %
E	Consumo di «autodiesel» (litri per km) ⁽¹⁾	0,315 (stima)	0,315 (stima)	0,315 (stima)	0,315 (stima)	0,315 (stima)
F	Prelievo «autodiesel» (in NOK per litro) IVA esclusa	3,43	3,54	3,74 (dal 1° luglio: 3,54)	3,04 (dal 1° luglio: 2,72)	2,77
	Prelievo «autodiesel» (in NOK per litro) IVA inclusa	4,22	4,35	4,6 (dal 1° luglio: 4,35)	3,77 (dal 1° luglio: 3,37)	3,43
G	Compensazione (in NOK per chilometro)	n.d.	1,37	1,41	1,07 (stima)	0,02 (stima)

⁽¹⁾ Secondo il governo norvegese, queste cifre rappresentano il consumo dei veicoli più efficienti.

(2) Necessità di controbilanciare perdite di competitività

Il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione è necessario per mantenere la competitività delle società di autolinee che forniscono servizi regolari di trasporto passeggeri. Secondo le autorità norvegesi, l'esperienza acquisita negli ultimi anni dimostrato che un trasporto pubblico di portata sufficiente a competere efficacemente con il trasporto privato non può sostenersi senza il contributo sostanziale dei fondi pubblici. Si è ritenuto importante non indebolire la competitività del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato.

Il governo norvegese ha sostenuto che, contrariamente a quanto dichiarato nella proposta iniziale ⁽³⁴⁾, gli introiti di questi operatori non sono sufficienti ad assorbire i maggiori costi. In riferimento alla decisione del Parlamento norvegese si pensava che l'abolizione della precedente esenzione dal prelievo «autodiesel» potesse cambiare la redditività commerciale di molti itinerari regolari, con la conseguenza che tratte «non sovvenzionate» precedentemente operative con scarsi margini di profitto sarebbero state soppresse. Così come per gli altri itinerari, le tariffe dei biglietti avrebbero dovuto aumentare con il rischio che i clienti ricorressero al trasporto privato. È stato altresì messo in evidenza che un aumento dei prezzi non era considerato accettabile dal punto di vista della fornitura di trasporti pubblici a prezzi accessibili.

A tale proposito, il governo norvegese ha fatto riferimento ad una valutazione della situazione competitiva degli autobus espresso ⁽³⁵⁾. Rispetto a quattro itinerari scelti (segnatamente, Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen e TIMEkspressen), il governo norvegese ha dichiarato che dalla valutazione emerge che la percentuale di passeggeri che in alternativa ricorrerebbero all'auto privata come guidatore o passeggero sarebbe in media del 47 % circa.

Il governo norvegese ha sostenuto che i costi relativi all'impiego dell'automobile privata non hanno al momento rappresentato i costi esterni generati da questo mezzo di trasporto.

Per quanto concerne l'aumento dei costi dovuto all'abolizione dell'esenzione fiscale, il governo norvegese ha trasmesso alcune informazioni che consentono di confrontare fra loro i costi sostenuti con il precedente quadro giuridico, vale a dire con l'esenzione dal prelievo «autodiesel» nel 1998, e i costi con il nuovo quadro giuridico, vale a dire dopo l'abolizione dell'esenzione, segnatamente dal 1° gennaio 1999. Secondo le autorità norvegesi, il prezzo medio dell'autodiesel dai dettaglianti era di 4,38 NOK (IVA inclusa) al litro nel 1998, mentre era di 8,27 NOK (IVA inclusa e compreso il prelievo «autodiesel») nel 1999. Il costo per chilometro era rispettivamente di 1,38 NOK nel 1998 e di 2,61 NOK nel 1999 (il costo per chilometro è stato calcolato sulla base del consumo di 0,315 litri per chilometro).

c) *Osservazioni del ricorrente*

Il ricorrente ha sostenuto che il regime di compensazione rimborserebbe 0,45 litri per chilometro, superando presumibilmente il consumo reale.

d) *Osservazioni dell'Associazione norvegese dei trasporti*

Secondo le informazioni trasmesse dall'Associazione norvegese delle imprese di trasporto, a cui il governo norvegese ha fatto riferimento, i costi complessivi per chilometro potrebbero essere stimati in 12 NOK (IVA inclusa e compreso il prelievo «autodiesel»). Ciò implicherebbe che il costo del carburante nel 1998 (IVA inclusa ma senza prelievo «autodiesel») poteva attestarsi a circa il 12 % dei costi complessivi, mentre il costo dei carburanti nel 1999 (IVA inclusa e compreso il prelievo «autodiesel») poteva essere stimato in circa il 20 % dei costi complessivi.

e) *Osservazioni relative alla pariteticità all'interno del SEE*

Il governo norvegese e l'Associazione norvegese dei trasporti hanno sostenuto che il regime di compensazione in Norvegia sarebbe assimilabile alle deroghe dall'imposta sugli oli minerali a favore dei trasporti pubblici locali di passeggeri all'interno dell'Unione europea. Tali deroghe sono previste dalla direttiva CE sugli oli minerali ⁽³⁶⁾ e dalla recente decisione del Consiglio europeo del 12 marzo 2001 ⁽³⁷⁾. Inoltre, il governo norvegese ha sostenuto che la particolare topografia della Norvegia e il fatto che, rispetto ad altri paesi europei, la popolazione risulta molto disseminata, richiederebbero disposizioni particolari nel settore dei trasporti pubblici. Nelle aree remote del paese, sarebbe difficile mantenere i trasporti pubblici a fini commerciali.

⁽³⁴⁾ Cfr. la proposta del governo norvegese per il bilancio statale per il 1999 (St.prp. nr.1 (1998-1999)), che dà seguito alle proposte contenute nel disegno di legge del Parlamento sulle tasse verdi (St.prp. nr. 54 (1997-98)).

⁽³⁵⁾ «Evaluering av konkurranseflater for ekspressbusrufter», Hjellnes COWI AS, luglio 1999.

⁽³⁶⁾ Nell'ambito della Comunità europea, sono due le direttive sugli oli minerali: la direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12) e direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 19).

⁽³⁷⁾ Decisione del Consiglio CE, del 12 marzo 2001, relativa alle riduzioni delle aliquote d'accisa e alle esenzioni dall'accisa su determinati oli minerali utilizzati per fini specifici (GU L 84 del 23.03.2001, pag. 23).

Nella lettera dell'8 maggio 2002, il ricorrente ha sostenuto che il regime di compensazione in Norvegia non può essere considerato un'esenzione accettabile ai sensi della direttiva 92/81/CEE⁽³⁸⁾ del Consiglio. A tale proposito, il ricorrente ha ritenuto che la compensazione non dipenda dalla quantità di carburante effettivamente consumata, ma piuttosto dai chilometri del tragitto: questo non terrebbe conto del fatto che la quantità di carburante utilizzata vari notevolmente in funzione della velocità, della stagione, delle condizioni stradali ecc. Il ricorrente mette inoltre in evidenza il fatto che, secondo la direttiva, le esenzioni possono essere soltanto autorizzate se non danno origine a distorsioni della concorrenza.

II. VALUTAZIONE

A. AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 61, PARAGRAFO 1 DELL'ACCORDO SEE

L'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE recita: «Salvo deroghe contemplate dal presente accordo, sono incompatibili con il funzionamento del medesimo, nella misura in cui incidano sugli scambi fra parti contraenti, gli aiuti concessi da Stati membri della Comunità, da Stati EFTA o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

Le misure di sostegno previste dal regime di compensazione sono finanziate dal bilancio dello Stato (cfr. bilancio dello Stato, capitolo 1330, voce 71: sussidi per le società di autolinee espresso, «Tilskudd til ekspressbusser»). Discende dalla giurisprudenza che le misure che attenuano gli oneri normalmente inclusi nel bilancio di un'impresa costituiscono un aiuto di Stato⁽³⁹⁾. Le società di autolinee che rientrano nel regime di compensazione ricevono un beneficio finanziario che riduce i costi d'impresa ordinari (vale a dire i costi connessi al prelievo «autodiesel»), offrendo loro un vantaggio sui concorrenti.

L'Autorità è del parere che tale valutazione non sia contraddetta dalle conclusioni della Corte di giustizia nella sentenza «Ferring»⁽⁴⁰⁾. In quella sentenza, la Corte ha sostenuto che le misure fiscali che hanno l'effetto di esentare taluni operatori dalla tassa in questione e che corrispondono ai costi aggiuntivi effettivamente sostenuti dagli stessi per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico possono essere considerate una contropartita per il servizio reso e, pertanto, una misura che non configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato CE (ora articolo 87 CE). La Corte ha altresì dichiarato che, purché sia soddisfatta la condizione di equivalenza tra l'esonero concesso e i costi aggiuntivi gli operatori in questione non beneficiano di un vantaggio effettivo ai fini dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE (ora articolo 87 CE) in quanto la misura di cui trattasi ha come solo effetto di mettere gli operatori attivi sullo stesso mercato in condizioni di concorrenza comparabili.

Viste le norme specifiche del settore dei trasporti (in particolare, l'articolo 49 dell'accordo SEE e il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio), non è automatico che si possano applicare le conclusioni di tale sentenza al settore dei trasporti. La questione se qualificare come aiuto di Stato un contributo pubblico al trasporto regolare di passeggeri è attualmente pendente dinanzi alla Corte di giustizia⁽⁴¹⁾.

Inoltre, e come è spiegato in termini puntuali in seguito, il governo norvegese non ha, secondo l'Autorità, dimostrato se e in che misura le società di autolinee che beneficiano del regime di compensazione sono soggette ad obblighi di servizio pubblico che si tradurrebbero in un eventuale vantaggio competitivo rispetto ad altre società di autolinee (commerciali). Inoltre, l'Autorità non ha ritenuto ammissibile che i pagamenti erogati alle società di autolinee espresso si limitino ai costi aggiuntivi connessi ai presunti obblighi di servizio pubblico. Infatti, il regime di compensazione come tale non fornisce alcuna connessione fra i possibili obblighi di servizio pubblico e la compensazione. Ne consegue che l'Autorità non può escludere che il sostegno finanziario concesso nel quadro del regime di compensazione possa conferire agli operatori che ne hanno titolo un reale vantaggio economico soggetto alle norme sugli aiuti di Stato previsti dall'accordo SEE.

⁽³⁸⁾ Direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12).

⁽³⁹⁾ Sentenza della Corte di giustizia, causa C-387/92 Banco Exterior de España [Racc. 1994 pag. I-877], punto 13 e causa C-75/97 Belgium/Commissione [Racc. 1999, pag. I-3671, punto 23].

⁽⁴⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 novembre 2001, causa C-53/00, Ferring SA/ACCOSS [Racc. 2001, pag. I-9067, punti 27 and 29].

⁽⁴¹⁾ Causa C-280/00, «Altmark Trans GmbH»; domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte di giustizia: GU C 273 del 23.9.2000, pag. 8.

Il regime di aiuto è altresì specifico in quanto favorisce soltanto le imprese del settore dei trasporti.

Per essere oggetto dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE, una misura deve altresì avere effetti distorsivi della concorrenza e incidere sugli scambi fra gli Stati SEE. Allorché un aiuto finanziario concesso dallo Stato rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽⁴²⁾. Secondo una recente sentenza della Corte, «... in materia di aiuti di Stato, perché un aiuto sia idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri è sufficiente che il mercato in questione sia aperto, anche parzialmente, alla concorrenza»⁽⁴³⁾.

Per quanto concerne i possibili effettivi distorsivi del contributo statale concesso nel quadro del regime di compensazione, l'Autorità richiama le norme giuridiche applicabili al trasporto di passeggeri. L'accesso al mercato internazionale del trasporto di persone è reso possibile dal regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus⁽⁴⁴⁾. I diritti di cabotaggio sono stati introdotti dal regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro⁽⁴⁵⁾, in seguito sostituito dal regolamento (CEE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, sullo stesso tema⁽⁴⁶⁾.

In base al regolamento (CEE) n. 12/98 del Consiglio, il trasporto di cabotaggio su strada di passeggeri, ad eccezione dei servizi regolari nazionali, è liberalizzato dal 1° gennaio 1996. Tali disposizioni hanno aperto il mercato alla concorrenza dei servizi occasionali, dei servizi regolari specializzati e dei servizi regolari prestati nel corso di un servizio regolare internazionale.

Da un'analisi del mercato del trasporto di passeggeri condotta dalla Commissione europea risulta che il mercato dei trasporti pubblici all'interno della CE si sta gradualmente aprendo alla concorrenza. In riferimento a undici dei quindici Stati membri, la Commissione europea osserva che sono state introdotte norme legislative o disposizioni amministrative a tutela della concorrenza in almeno una parte dei mercati del trasporto urbano, regionale e interregionale mediante autobus⁽⁴⁷⁾.

Inoltre, l'analisi della Commissione europea fa riferimento alle norme sugli appalti pubblici e in particolare alla legislazione nazionale degli Stati membri CE, che potenzierebbe l'accesso all'ampio mercato CE/SEE. Infine, la Commissione europea fa osservare che le imprese di trasporto hanno manifestato un sempre maggior interesse ad entrare nei mercati nazionali di altri paesi, acquisendo già, in certa misura, quote di società di autolinee nazionali o effettuando il trasporto pubblico al di fuori dei propri mercati⁽⁴⁸⁾.

Come l'Autorità ha già evidenziato nella decisione di apertura, le società di autolinee espresso prestano sia servizi regolari che servizi occasionali. Pertanto, esiste il rischio che un intervento dello Stato nel quadro del regime di compensazione possa essere utilizzato dalle società di autolinee espresso per i servizi occasionali di trasporto. Inoltre, anche se riguarda il mercato dei servizi regolari di trasporto passeggeri, il contributo dello Stato concesso nel quadro del regime di compensazione può essere utilizzato dagli operatori che ne possono beneficiare per fornire analoghi servizi all'estero in paesi che hanno aperto quel segmento di mercato alla concorrenza.

⁽⁴²⁾ Causa 730/79, Philip Morris/Commissione [Racc. 1980, pag. 2671, punto 11].

⁽⁴³⁾ Sentenza del 4 aprile 2001, causa T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia/Commissione, [Racc. 2001, pag. II-1169, punto 95].

⁽⁴⁴⁾ GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1; incorporato nell'accordo SEE all'allegato XIII, punto 32.

⁽⁴⁵⁾ GU L 251 del 29.8.1992, pag. 1; incorporato nell'accordo SEE all'allegato XIII, punto 33a.

⁽⁴⁶⁾ GU L 004 dell'8.1.1998, pag. 10; incorporato nell'accordo SEE all'allegato XII, punto 33b.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. prima proposta della Commissione europea di regolamento relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna, COM (2000) 7 def. del 26.7.2000, in particolare, pag. 4 della relazione: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf. In base alle informazioni contenute nella suddetta relazione, in particolare, la Danimarca, la Finlandia e la Svezia hanno già aperto i rispettivi mercati dei trasporti.

⁽⁴⁸⁾ L'Autorità fa osservare che le società norvegesi impegnate in attività di trasporto con autobus hanno acquisito imprese straniere che forniscono servizi di trasporto, cfr. ad es. la decisione della Commissione del 10 dicembre 1999 (Causa COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) che dichiara la compatibilità con il mercato comune di una concentrazione fra inter alia la società norvegese Schoyen, impegnata, in particolare, nelle attività di trasporto con autobus e la società svedese Swibus, impegnata nella fornitura di trasporti con autobus, pubblicata nella GU C 11 del 14.1.2000, pag. 6.

Queste circostanze di per sé portano alla conclusione che il regime di compensazione che concede aiuti alle imprese che effettuano trasporti regolari di passeggeri a livello locale, regionale e interregionale deve essere considerato in grado di distorcere la concorrenza e di incidere sugli scambi ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

Tale conclusione è altresì in linea con la prassi della Commissione europea nel settore ⁽⁴⁹⁾.

Inoltre, l'Autorità osserva che le informazioni trasmesse dal governo norvegese nonché le informazioni e le osservazioni trasmesse dai terzi interessati nel corso del procedimento di indagine formale indicano che la compensazione concessa alle società di autolinee «non sovvenzionate» distorce effettivamente la concorrenza e incide sugli scambi.

Anzitutto, le informazioni trasmesse nel corso del procedimento di indagine formale ha dimostrato che quasi il 50 % degli operatori ammissibili al regime di compensazione ha fornito servizi sia regolari che occasionali. Di conseguenza, qualsiasi beneficio finanziario concesso alle società di autolinee espresso per l'attività di trasporto regolare di passeggeri potrebbe essere destinato ad altri settori commerciali quali la fornitura di servizi occasionali di trasporto.

In secondo luogo, l'Autorità non può escludere che, almeno su alcuni itinerari, i servizi regolari e occasionali siano in concorrenza reciproca. Per quanto riguarda la concorrenza fra i servizi di autobus regolari e occasionali, il governo norvegese ha sostenuto che i trasporti di passeggeri occasionali e regolari hanno costituito due mercati distinti proprio a causa delle differenze del quadro giuridico in base a cui vengono effettuati. L'Autorità osserva tuttavia che l'effettiva portata della concorrenza fra i servizi regolari e quelli occasionali non può essere determinata in modo astratto. Il fatto che entrambi i tipi di servizio siano o meno in concorrenza reciproca può essere stabilito soltanto sulla base di singoli itinerari e di circostanze individuali, quali le distanze, l'ubicazione ecc..

Sulla base delle informazioni trasmesse dal governo norvegese e delle relative osservazioni in merito alle asserzioni del ricorrente al riguardo, l'Autorità osserva che sembrerebbero esserci alcuni itinerari serviti sia da servizi regolari che occasionali. Questo sembrerebbe essere il caso, in particolare, in cui la destinazione finale sia una meta turistica o una stazione sciistica o in cui le attrazioni turistiche sono ubicate su un tragitto specifico. Inoltre, dai dati trasmessi emerge che gli operatori che forniscono servizi di trasporto regolari sono stati autorizzati a trasportare gruppi di passeggeri verso mete turistiche specifiche.

Il mercato dei servizi occasionali (nonché del trasporto di merci/colli) è del tutto liberalizzato. Pertanto, il contributo dello Stato che può avere effetti distorsivi sulla concorrenza su tale mercato può altresì incidere sugli scambi. Inoltre, il contributo dello Stato può anche incidere sugli scambi relativamente alla fornitura di servizi regolari di trasporto. Il fatto che operatori stranieri che forniscono trasporti regolari internazionali in Norvegia possano beneficiare egualmente del regime di compensazione in questione non esclude effetti sugli scambi, in quanto gli operatori che beneficiano del regime di compensazione possono trarre vantaggio dell'apertura del mercato in altri Stati del SEE e fornire trasporti regolari al di fuori della Norvegia.

L'Autorità conclude pertanto che il regime di compensazione in questione è in grado di distorcere la concorrenza e di incidere sugli scambi fra le parti contraenti l'accordo SEE.

Sulla base di quanto sopra enunciato, l'Autorità conclude che il regime di compensazione in questione costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. decisione della Commissione europea sulla prosecuzione della riforma dell'imposta ecologica, aiuto di Stato 575/A/99 — Germania, e la più recente decisione della Commissione relativa alla prosecuzione di queste misure oltre il marzo 2001, aiuto di Stato 449/2001 — Germania e la più recente decisione della Commissione nell'aiuto di Stato 588/2002 — Regno Unito relativo ad un regime di aiuti per i servizi di autobus su lunghe distanze.

B. REQUISITO DELLA NOTIFICA E OBBLIGO DI STANDSTILL

Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza, «l'Autorità di vigilanza EFTA deve essere informata, entro un termine sufficiente per consentirle di presentare le proprie osservazioni, su eventuali piani di concedere o modificare un aiuto... Lo Stato interessato non adotta le misure proposte finché la procedura avviata non abbia portato ad una decisione finale».

Il requisito della notifica e l'obbligo di standstill riguardano un «nuovo aiuto». D'altro canto, un «aiuto esistente» può essere erogato finché l'Autorità non lo giudica incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE. In base al punto 7.2 del capitolo 7 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, un «aiuto esistente» è definito come aiuto «pre-SEE» (vale a dire assimilabile ad un «regime d'aiuto già operativo al momento di entrata in vigore dell'accordo SEE») e quindi autorizzato.

Nel decidere se un regime di aiuti debba o meno essere considerato come «nuovo aiuto» o «aiuto esistente», l'Autorità esamina le pertinenti disposizioni giuridiche che disciplinano l'aiuto in questione e in particolare l'entrata in vigore delle stesse. L'Autorità non è obbligata a svolgere un'analisi economica della misura in questione in rapporto a regimi d'aiuto già operativi anteriormente all'introduzione delle nuove norme giuridiche.

Tale posizione è confermata dalla giurisprudenza della Corte di giustizia.

Secondo la Corte di giustizia nella causa «Namur-Les Assurances»... la comparsa di un nuovo aiuto o la modifica di un aiuto esistente non può, qualora l'aiuto risulti da disposizioni di legge precedenti che non vengono modificate, essere valutata in base all'entità dell'aiuto e in particolare in base al suo importo finanziario in ogni momento della vita dell'impresa. Un aiuto può essere qualificato come nuovo aiuto o modifica di aiuto esistente in riferimento alle disposizioni che lo prevedono, alle loro modalità e ai loro limiti» ⁽⁵⁰⁾ (cfr. parti sottolineate)

Il fatto che la precedente esenzione fiscale, fondata sulle decisioni adottate ai sensi della legge norvegese in materia di accise, sia stata abolita e che un nuovo regime di compensazione sia stato attuato è sufficiente a trasformare questo regime di compensazione in un «nuovo aiuto» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza.

Inoltre, l'Autorità è del parere che il regime di compensazione introdotto nel 1999 contenga disposizioni relative alla portata delle attività sovvenzionabili e, in particolare, al calcolo della compensazione, che sono come tali sostanzialmente differenti dalle precedenti norme che disciplinavano l'esenzione fiscale. A tale riguardo, l'Autorità osserva, in particolare, che se la precedente esenzione dal prelievo «autodiesel» assicurava che i benefici derivanti dall'esenzione fiscale fossero, per definizione, pari ai costi derivanti dal prelievo «autodiesel», il regime di compensazione introdotto successivamente non garantisce che gli operatori non possano ricevere più dei costi effettivamente sostenuti per il prelievo «autodiesel». Il regime di compensazione comporta il rischio di compensazione eccessiva, poiché l'importo della compensazione non è collegato ai costi effettivi dell'autodiesel sostenuti dagli operatori interessati ma è determinato in base ai chilometri percorsi dagli operatori che richiedono il contributo statale nel quadro del regime ⁽⁵¹⁾.

Secondo l'Autorità, il regime di compensazione non era esente dal requisito di notifica ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio in quanto le condizioni del regolamento non sono state rispettate ⁽⁵²⁾.

⁽⁵⁰⁾ Sentenza della Corte del 9 agosto 1994, causa C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, [Racc. 1994, pag. I-3829, punto 28].

⁽⁵¹⁾ Tale questione sarà discussa in seguito in maggior dettaglio.

⁽⁵²⁾ Per una valutazione particolareggiata del regime di compensazione ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, cfr. oltre.

L'Autorità conclude pertanto che il regime di compensazione introdotto nel 1999 costituisce un «nuovo aiuto» che, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza avrebbe dovuto essere preventivamente notificato all'Autorità ⁽⁵³⁾.

Poiché il regime di compensazione in questione non è stato preventivamente notificato all'Autorità, esso è considerato un «aiuto illegale per motivi procedurali», conformemente al capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato.

C. COMPATIBILITÀ DEL REGIME DI COMPENSAZIONE PER LE AUTOLINEE ESPRESSO

Alla luce degli obiettivi invocati dal governo norvegese, l'Autorità ha preso in esame il regime di compensazione per le società di autolinee «non sovvenzionate» ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio (e dell'articolo 49 dell'accordo SEE) e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE in unione con le linee guida in materia ambientale.

1. REGOLAMENTO (CEE) N. 1191/69 DEL CONSIGLIO

a) *Condizioni previste dal quadro giuridico*

Ai sensi dell'articolo 49 dell'accordo SEE, «sono compatibili con il presente accordo gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.»

Il regolamento (CEE) n. 1191/69, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile ⁽⁵⁴⁾, modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991 ⁽⁵⁵⁾, e incorporato nell'accordo SEE, fissa le norme in base a cui i pagamenti compensativi per obblighi di servizio pubblico possono essere ritenuti compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE.

Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio dichiara la compensazione di obblighi di servizio pubblico compatibile ed esente dal requisito di preventiva notifica qualora gli obblighi siano imposti e l'importo della compensazione sia determinato in base al regolamento.

Gli obblighi di servizio pubblico nel senso inteso dal regolamento sono definiti ed enumerati nell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Dall'articolo 2 del regolamento discende che tali obblighi possono giustificare una compensazione soltanto se è possibile stabilire che sono stati imposti agli operatori in contrasto con i loro interessi commerciali.

Inoltre, per garantire adeguati servizi di trasporto, l'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio consente agli Stati EFTA di mantenere gli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dell'interesse pubblico e del possibile ricorso ad altre forme di trasporto. Le imprese di trasporto possono richiedere alle autorità competenti di sopprimere tali obblighi qualora questi ultimi comportino svantaggi economici. L'articolo 6, paragrafo 2 del regolamento impone che la decisione di mantenere gli obblighi di servizio pubblico preveda l'erogazione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli articoli 10-13 del regolamento.

⁽⁵³⁾ Le conclusioni dell'Autorità sono in linea con la prassi della Commissione europea, ad esempio l'aiuto di Stato n. 1999/99 — Paesi Bassi in merito ad un'agevolazione fiscale per le imprese di trasporti municipali.

⁽⁵⁴⁾ GU L 156 del 28.6.1969, pag.1; incorporato nell'accordo SEE al punto 4, capitolo I. «Trasporto interno» dell'allegato XIII.

⁽⁵⁵⁾ GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1; incorporato nell'accordo SEE al punto 4, capitolo I. «Trasporto interno» dell'allegato XIII.

b) Definizione di obblighi di servizio pubblico

In primo luogo, l'Autorità non esclude che le condizioni previste dal regolamento norvegese sul trasporto nazionale di passeggeri possano, in linea di principio, configurare obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2, paragrafi 2-5 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

c) Imposizione di obblighi specifici di servizio pubblico alle società di autolinee «non sovvenzionate»

L'Autorità è del parere che, sulla base delle informazioni trasmesse, le condizioni previste dal regolamento norvegese sul trasporto nazionale di passeggeri non possano essere considerate vincolanti per le autolinee che beneficiano del regime di compensazione.

Secondo l'Autorità, esiste una notevole differenza fra le società «sovvenzionate» e quelle «non sovvenzionate» che richiedono una valutazione distinta ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Tale differenza discende dal quadro giuridico previsto dal diritto norvegese. Le società «sovvenzionate» sono state scelte per fornire servizi regolari di trasporto passeggeri mediante un bando di gara in cui le autorità competenti specificano le condizioni secondo cui gli operatori sono invitati a fornire i servizi di trasporto. Gli operatori selezionati ricevono un contributo diretto dallo Stato sotto forma di compensazione dei costi derivanti dalla fornitura dei servizi di trasporto al livello specificato nel bando di gara. La sottoscrizione da parte degli operatori selezionati in base alla gara di un contratto che conferisce loro il diritto di operare su un determinato itinerario in base ad obblighi prestabiliti potrebbe essere considerata alla stregua di una decisione in base a cui all'operatore selezionato sono imposti obblighi specifici di servizio pubblico. D'altro canto, gli operatori «non sovvenzionati» si impegnano a prestare servizi regolari di trasporto a prescindere da considerazioni di tipo commerciale. Di conseguenza, in base al diritto norvegese, tali operatori non hanno titolo a ricevere il sostegno diretto dello Stato per la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri su questi itinerari.

L'Autorità è del parere che la licenza concessa dalle autorità competenti alle autolinee «non sovvenzionate» per fornire servizi regolari di trasporto passeggeri su taluni itinerari non possa essere considerata alla stregua della decisione prescritta dagli articoli 3 e 6 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Secondo l'Autorità, la licenza rappresenta il prerequisito per la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri piuttosto che una decisione in base a cui la fornitura di tali servizi è imposta a questi operatori. Benché la licenza concessa a tali società di autolinee comporti l'obbligo di soddisfare le condizioni contenute nella legge sui trasporti e nel regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri, queste condizioni non configurano necessariamente obblighi di servizio pubblico imposti agli operatori interessati, poiché questi operatori hanno presentato domanda di licenza per svolgere tali servizi regolari di trasporto a prescindere da considerazioni di tipo commerciale. Inoltre, l'Autorità osserva che il livello di servizio risulta in larga misura determinato dalle stesse società di autolinee che richiedono una licenza per poter svolgere servizi regolari di trasporto passeggeri su un dato itinerario piuttosto che dalle autorità pubbliche⁽⁵⁶⁾.

L'Autorità è consapevole che le domande di licenza per particolari itinerari e il livello di servizio offerto dalle imprese di trasporto e riportato nella licenza sono legittimati dal quadro giuridico che prevede la compensazione (parziale) degli operatori in questione⁽⁵⁷⁾ per i costi connessi al prelievo «autodiesel». Non si può escludere che le considerazioni di natura commerciale che stanno alla base della richiesta di licenza a svolgere servizi regolari di trasporto passeggeri mutino qualora le autolinee debbano sostenere (parte dei) i costi dell'«autodiesel».

⁽⁵⁶⁾ Cfr. ad esempio la decisione della contea Møre e Romsdal County del 6 febbraio 2002 nonché la decisione della contea di Buskerud del 22 agosto 2001. Entrambe le decisioni sono disponibili su Internet.

⁽⁵⁷⁾ Nel caso in cui abbiano richiesto una licenza anteriormente al 1° gennaio 1999, gli operatori sono del tutto esentati dal pagamento del prelievo «autodiesel»; per contro, qualora le licenze siano state rilasciate dopo tale data, gli operatori sono, in linea di principio, soggetti al prelievo «autodiesel», pur avendo nel contempo titolo alla compensazione prevista dal regime in questione e risultando quindi soltanto parzialmente sgravati dei costi derivanti dal prelievo «autodiesel».

L'Autorità osserva inoltre che le disposizioni giuridiche in materia (cfr. § 19 del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri) sembrerebbero offrire alle imprese la possibilità di richiedere la soppressione dei servizi di trasporto su un particolare itinerario o il cambiamento delle condizioni di fornitura degli stessi. Sulla base di tale richiesta, le autorità competenti potrebbero imporre obblighi di servizio pubblico agli operatori in questione nel caso in cui il mantenimento dei servizi di trasporto su tale itinerario sia ritenuto di interesse pubblico. La richiesta di tale prestazione avrebbe consentito alle autorità norvegesi di stabilire quali itinerari dovessero essere considerati di interesse pubblico e quali condizioni e obblighi dovessero essere imposti agli operatori interessati al fine di assicurare un livello di servizio che gli operatori non avrebbero offerto al di là di un interesse commerciale.

L'Autorità fa notare, tuttavia, che nel caso di specie tale disposizione non è stata applicata. Di conseguenza, l'Autorità ritiene che non vi sia stata alcuna decisione da parte delle competenti autorità pubbliche di imporre obblighi di servizio pubblico a specifici operatori.

d) *Determinazione dei sovraccosti rispetto ai costi sostenuti dalle società di autolinee «non sovvenzionate» al di là degli interessi commerciali.*

L'Autorità è consapevole che il § 19 del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri possa non essere stato invocato a causa della sussistenza del regime di compensazione. L'Autorità ha pertanto valutato se, sulla base della situazione finanziaria degli operatori, si possa ritenere che le società di autolinee non sovvenzionate si siano fatte carico di obblighi previsti dalla legge sui trasporti e dal regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri contrari ai loro interessi commerciali (in particolare, se l'esercizio di taluni itinerari, senza introiti derivanti dal regime di compensazione, determini una perdita).

L'Autorità non esclude che gli operatori che operano su base commerciale (vale a dire, a scopo di lucro) possano beneficiare del contributo statale sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, così come sostenuto dall'Associazione norvegese dei trasporti. Tuttavia, per poter considerare tale contributo statale compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE occorre che siano soddisfatti i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio (in particolare, occorre determinare l'onere netto aggiuntivo prodotto dagli obblighi specifici di servizio pubblico e calcolare di conseguenza l'importo della compensazione).

Secondo i «metodi comuni di compensazione» di cui agli articoli 10-13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, l'importo della compensazione è determinato in base ai sovraccosti connessi a specifici obblighi e condizioni, detratti i benefici. L'applicazione di tale metodo imporrebbe alle autorità competenti di raffrontare la situazione in cui sia soddisfatto l'obbligo di servizio pubblico con quella (reale o ipotetica) in cui l'operatore in questione è libero di fornire il servizio in questione su base puramente commerciale. La determinazione dell'importo della compensazione richiede da parte delle autorità competenti una valutazione caso per caso degli effetti sulle entrate e sulle uscite connessi agli obblighi di servizio pubblico.

A tale riguardo, l'Autorità osserva che il regime di compensazione in questione non prevede una valutazione di questo tipo. Risulta quindi difficile stabilire se il regime di compensazione per le società di autolinee soddisfi i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

Inoltre, l'Autorità osserva che le informazioni trasmesse dal governo norvegese e dall'Associazione norvegese dei trasporti non indicano chiaramente i sovraccosti connessi a tutti i presunti obblighi di servizio pubblico né fissano tali sovraccosti per i singoli vettori. A tale riguardo, l'Autorità osserva che per taluni obblighi (come quello incondizionato di trasporto) non sono state comunicate stime riguardanti i sovraccosti. Inoltre, l'Autorità è del parere che alcuni degli obblighi menzionati dal governo norvegese e dall'Associazione norvegese dei trasporti non comportino necessariamente sovraccosti rispetto a quelli di cui gli operatori interessati si farebbero carico per interesse commerciale (ad esempio, il requisito di pubblicizzare adeguatamente le informazioni sugli itinerari). Ulteriori condizioni sembrerebbero altresì essere fonte di introiti aggiuntivi che dovrebbero essere dedotti dai sovraccosti. In ogni caso non sono state trasmesse informazioni su eventuali introiti aggiuntivi connessi agli obblighi cui fa riferimento l'Associazione norvegese dei trasporti.

Di conseguenza, l'Autorità ritiene che il governo norvegese non abbia dimostrato la sussistenza di sovraccosti rispetto a tutti i presunti obblighi di servizio pubblico e a tutti gli operatori presumibilmente soggetti a tali obblighi.

e) **Compensazione limitata ai sovraccosti netti connessi agli obblighi di servizio pubblico**

Il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione non può dar luogo ad una compensazione eccessiva delle società di autolinee di espresso in quanto l'importo della compensazione resterebbe inferiore ai costi connessi al prelievo «autodiesel».

Ai fini della valutazione della compatibilità del regime di compensazione ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio è irrilevante se la compensazione copra in parte o per nulla i costi connessi al prelievo «autodiesel», in quanto tali costi sostenuti dalle società di autolinee espresso non sono equiparabili a quelli connessi ai presunti obblighi di servizio pubblico.

Come affermato in precedenza, le informazioni trasmesse contenevano soltanto calcoli approssimativi riguardanti alcuni obblighi e taluni operatori. Specifici obblighi menzionati dall'Associazione norvegese dei trasporti sembrerebbero valere per tutti i servizi regolari (ad esempio quello incondizionato di trasporto, l'impegno di un numero sufficiente di autobus, la pubblicazione nel «Rutebok»), mentre altri non sembrerebbero potersi applicare ad alcuni operatori (ad esempio l'uso di stazioni d'arrivo e partenza e di fermate specifiche, l'obbligo di dotare le fermate di tabelle informative, la priorità accordata a taluni gruppi di passeggeri, l'utilizzo di biglietti e di relative emettitrici approvati dalle autorità competenti) ⁽⁵⁸⁾.

Pertanto, le condizioni in base a cui sono forniti i servizi regolari di trasporto e gli eventuali sovraccosti (netti) sostenuti dalle società di autolinee interessate possono differire notevolmente da un operatore ad un altro e da un itinerario ad un altro. D'altra parte, l'importo della compensazione è determinato in base all'elaborazione dell'itinerario. L'importo non varia in funzione della sussistenza o meno di obblighi specifici od oneri connessi a tali obblighi.

Di conseguenza, il governo norvegese non ha dimostrato che il contributo statale erogato nel quadro del regime di compensazione non comporta alcuna compensazione eccessiva dei presunti oneri di servizio pubblico sostenuti dagli operatori interessati.

f) **Conclusioni relative alla valutazione in base al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio e osservazioni finali.**

Alla luce di quanto precede, l'Autorità conclude che le condizioni in base a cui le società di autolinee espresso forniscono servizi regolari di trasporto passeggeri non possono in maniera astratta corrispondere ad obblighi di servizio pubblico imposti agli operatori in questione. Inoltre, il governo norvegese non ha dimostrato che i presunti obblighi di servizio pubblico abbiano prodotto sovraccosti (peraltro non quantificati) né che la compensazione a favore delle società di autolinee espresso nel quadro del regime in questione si sia limitata a tali sovraccosti. Pertanto, l'Autorità ritiene che i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non siano soddisfatti.

Assumendo che il regime di compensazione possa essere valutato direttamente in base all'articolo 49 dell'accordo SEE ⁽⁵⁹⁾, l'Autorità è del parere che il regime di compensazione non possa ritenersi compatibile con tale disposizione, poiché il governo norvegese non ha dimostrato che la compensazione era necessaria e proporzionata alla prestazione di un servizio pubblico.

⁽⁵⁸⁾ La differenza nelle condizioni in base a cui sono prestati i servizi di trasporto risulta evidente dalle informazioni fornite dall'Associazione norvegese dei trasporti relativamente al costo degli obblighi di servizio pubblico e alle condizioni riportate nelle singole licenze.

⁽⁵⁹⁾ A tale riguardo, l'Autorità osserva altresì che, secondo le recenti conclusioni dell'Avvocato generale Léger nella causa «Altmark Trans», non è ammissibile il ricorso alle norme originarie del trattato CE relative al rimborso di servizi inerenti alla nozione di pubblico servizio (cfr. prima conclusione del 19 marzo 2002, punti 114 — 117, non ancora riportata).

L'Autorità intende richiamare l'attenzione sul fatto che la soprariportata conclusione non implica che il trasporto regolare di passeggeri mediante autobus espressi non possa godere di una compensazione per gli oneri connessi agli obblighi di servizio pubblico effettivamente imposti. Per determinare i sovraccosti connessi a tali obblighi e per stabilire la corrispondente compensazione, le autorità competenti dovrebbero valutare individualmente, sulla base delle circostanze relative agli itinerari, se e in che misura agli operatori siano o possano essere imposti obblighi di servizio pubblico. Senza una valutazione di questo tipo da parte delle competenti autorità nazionali, l'Autorità non è in grado di giudicare se il regime di compensazione a favore delle società di autolinee espresso possa ritenersi compatibile con le norme SEE sugli aiuti di Stato.

In ultimo, l'Autorità non è a conoscenza di alcuna decisione della Commissione europea che, sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, autorizzi un aiuto analogo a quello previsto dal regime di compensazione in questione. Al contrario, una recente decisione della Commissione sui contributi a favore dei servizi di autolinee su lunghe distanze del Regno Unito dimostra che la Commissione europea, nel valutare la compatibilità dei pagamenti compensativi per gli obblighi di servizio pubblico in base al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, ha messo in evidenza il rischio di una possibile compensazione eccessiva. La Commissione europea ha ritenuto che il regime di sovvenzioni in questione, che prevede il calcolo delle stesse sulla base del chilometraggio effettuato senza connessione ai costi effettivi sostenuti per gli obblighi di servizio pubblico, non scongiura il rischio di compensazione eccessiva. Soltanto dopo che le autorità britanniche hanno introdotto meccanismi in grado di assicurare che i pagamenti effettuati nel quadro del regime di sovvenzione non possono dar luogo ad una compensazione eccessiva né a livello generale né a livello di singolo operatore che riceve tali pagamenti, la Commissione europea ha giudicato il regime di sovvenzioni conforme ai requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio ⁽⁶⁰⁾.

2. ARTICOLO 61, PARAGRAFO 3, LETTERA (C) DELL'ACCORDO SEE E LINEE GUIDA IN MATERIA AMBIENTALE.

Sulla base delle informazioni aggiuntive fornite dal governo norvegese, l'Autorità ha valutato se il regime di compensazione possa beneficiare di una deroga ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE in rapporto al capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato relativo agli aiuti alla tutela ambientale.

Anzitutto occorre ricordare che, successivamente alla decisione dell'Autorità di aprire il procedimento di indagine formale sono state adottate nuove linee guida in materia ambientale ⁽⁶¹⁾.

In base al punto 73 del nuovo capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, le nuove linee guida si applicano dalla data della loro adozione (vale a dire, dal 23 maggio 2001). In base al punto 74 del nuovo capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato per gli aiuti alla tutela dell'ambiente, qualora l'aiuto sia stato concesso prima dell'adozione delle nuove linee guida, l'Autorità applica le linee guida del 1994 ⁽⁶²⁾ per i casi di aiuto non notificato. Se l'aiuto è stato concesso dopo l'adozione delle nuove linee guida, l'Autorità applica queste ultime.

Come affermato in precedenza, il regime di compensazione costituisce un nuovo aiuto che non è stato notificato dal governo norvegese all'Autorità. Si tratta pertanto di un aiuto non notificato ai sensi del punto 74 delle nuove linee guida in materia ambientale.

Di conseguenza, l'Autorità ha preso in esame il regime di compensazione per il periodo dal 1° gennaio 1999 al 22 maggio 2001 in base alle linee guida del 1994 e per il periodo che decorre dal 23 maggio 2001 in base alle nuove linee guida.

⁽⁶⁰⁾ Aiuto di Stato N 588/2002 — Regno Unito.

⁽⁶¹⁾ Decisione dell'Autorità del 23 maggio 2001, decisione n. 152/01/COL, pubblicata nella GU L 237 del 6.9.2001, pag. 16.

⁽⁶²⁾ Pubblicate nella GU L 231 del 3.9.1994.

a) *Valutazione del regime di compensazione in base alle linee guida in materia ambientale del 1994*

In base al punto 15.4.3 delle linee guida in materia ambientale del 1994, gli aiuti possono essere autorizzati solo nel caso della gestione dei rifiuti e dell'esenzione dal pagamento di imposte e tasse ambientali. L'applicazione delle condizioni riportate nella Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato implica che, in linea di principio, la compensazione deve limitarsi ai sovraccosti di produzione e che l'aiuto deve essere temporaneo e in linea di massima decrescente, per fornire un incentivo alla riduzione dell'inquinamento o alla rapida introduzione di metodi più efficienti di utilizzazione delle risorse. L'esenzione temporanea dal pagamento di nuove imposte ambientali può essere autorizzata qualora sia necessario compensare perdite di competitività, in particolare a livello internazionale. Un ulteriore fattore da prendere in considerazione è la contropartita che le imprese interessate devono fornire sotto il profilo della riduzione dell'inquinamento da esse prodotto.

(1) *Compensazione limitata ai sovraccosti di produzione*

Nel corso del procedimento di indagine formale, il governo norvegese ha fornito le cifre relative agli importi complessivi erogati nell'ambito del regime di compensazione rispetto agli introiti connessi al prelievo «autodiesel». Queste cifre, che sono aggiornate sulla base delle recenti proposte di bilancio del governo norvegese, sono riportate nella tabella qui di seguito.

Tabella 3

	1998	1999	2000	2001	2002
Pagamenti compensativi (riveduti)	n.d.	64,0 milioni	71,7 milioni	40,8 milioni	29,0 milioni
Introiti derivanti dal prelievo «autodiesel» (IVA incl.) ⁽¹⁾	n.d.	64,0 milioni	66,0 milioni	53,0 milioni	51,0 milioni

⁽¹⁾ Queste cifre non rappresentano l'importo effettivo delle entrate derivanti dalla quota «autodiesel» prelevata alle società di autolinee «non sovvenzionate», ma sono calcolate sulla base del consumo dei veicoli più efficienti.

Il governo norvegese ha sostenuto che gli introiti derivanti dal prelievo «autodiesel» hanno superato gli importi erogati nell'ambito del regime di compensazione. Di conseguenza, il livello generale della compensazione è stato, secondo il governo norvegese, sempre inferiore al 100 %.

A tale proposito, le autorità norvegesi hanno sostenuto che gli introiti derivanti dal prelievo «autodiesel» sarebbero in realtà maggiori dell'importo riportato nella tabella 3. Secondo le autorità norvegesi, l'importo delle entrate comunicato all'Autorità non si basava sulla quota «autodiesel» effettivamente versata dalle società di autolinee «non sovvenzionate», ma era calcolato supponendo che le società di autolinee interessate utilizzassero veicoli più efficienti in termini energetici (con un consumo di 0,315 litri per chilometro). Secondo le autorità norvegesi, le società di autolinee non erano tutte dotate di veicoli di questo tipo. Se gli operatori avessero in realtà consumi di autodiesel più elevati di quanto supposto ai fini del calcolo degli introiti, le cifre relative alle entrate derivanti dal prelievo «autodiesel» sarebbero maggiori. In quel caso, il livello di compensazione e quindi l'intensità dell'aiuto sarebbero in realtà inferiori a quello calcolato sulla base delle cifre presentate dalle autorità norvegesi.

Tuttavia, data la mancanza di informazioni verificabili circa l'esatto importo degli introiti derivanti dalle quote «autodiesel» prelevate alle società di autolinee espresso che beneficiano del regime di compensazione, l'Autorità può soltanto basarsi sulle cifre fornite dal governo norvegese, così come indicato nella tabella soprariportata. In base a queste cifre, il livello della compensazione ammonterebbe al 100 % nel 1999, a circa il 109 % nel 2000 e al 77 % nel 2001. Di conseguenza, il livello di compensazione determinato sulla base delle cifre di cui sopra ammonterebbe in media al 95,3 %, nel periodo 1999-2001.

L'Autorità si rammarica del fatto che le cifre fornite dal governo norvegese non consentano di stabilire l'esatto livello di compensazione. Nonostante le rimanenti incertezze, l'Autorità può, tuttavia, concludere che l'importo dei pagamenti erogati nell'ambito del regime di compensazione si limitava in media ai sovraccosti (vale a dire a quei costi derivanti dal prelievo «autodiesel», IVA inclusa ⁽⁶³⁾). Inoltre, l'Autorità prende atto dell'assicurazione del governo norvegese secondo cui ogni importo stanziato nell'ambito del regime che superasse l'importo necessario a compensare il consumo basato sui veicoli più efficienti non sia stato corrisposto. L'Autorità prende altresì atto della dichiarazione del governo norvegese secondo cui i costi connessi alle tratte di assistenza e di attestamento non siano stati del tutto compensati.

(2) *Deroga temporanea e di natura decrescente dal pagamento di tasse e imposte ambientali in modo da fornire un incentivo alla riduzione dell'inquinamento o alla rapida introduzione di metodi più efficienti di utilizzo delle risorse.*

L'Autorità osserva che il regime di compensazione come tale non è limitato nel tempo. La prosecuzione del regime di compensazione dipende dalle proposte annuali di bilancio del governo norvegese e dalle decisioni annue sul bilancio adottate dal Parlamento norvegese. Tuttavia, la parte del regime di compensazione che deve essere valutata in base alle linee guida in materia ambientale del 1994 è limitata nel tempo, vale a dire, dal 1° gennaio 1999 fino al 22 maggio 2001, pari a circa 2 anni e mezzo ⁽⁶⁴⁾.

Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese, l'Autorità osserva che gli importi stanziati per il regime di compensazione sono diminuiti dal 1999 al 2001 (da 64 milioni di NOK nel 1999 al 40,8 milioni di NOK nel 2001). Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese ⁽⁶⁵⁾, il livello di compensazione si è ridotto, nel periodo 1999-2001, dal 100 % nel 1999 al 77 % nel 2001. Se si prendesse in considerazione il livello di compensazione derivante dall'applicazione del regime di compensazione nel 2002 (vale a dire il 56,9 %) si osserverebbe una complessiva tendenza al ribasso. A tale riguardo, occorre tuttavia notare che la rigida conformità al principio della degressività non è stata richiesta dalla Commissione europea nella sua prassi ⁽⁶⁶⁾.

Per contro, il livello di compensazione nel medesimo periodo è risultato molto elevato. Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese, il livello medio di compensazione si attestava a 95,3 % ⁽⁶⁷⁾. Come d'altronde rilevato, tale percentuale non riflette necessariamente l'effettivo livello di consumo, giacché queste cifre rappresentano calcoli approssimativi basati sul supposto consumo di autodiesel dei soli veicoli più efficienti.

Occorre ribadire che soltanto quando le società fossero state in possesso di un parco autoveicoli composto da unità efficienti in termini energetici la compensazione erogata avrebbe coperto una larga parte dei costi connessi al prelievo «autodiesel». Rispetto alla situazione precedente al 1999, in cui le società di autolinee erano del tutto esentate dal prelievo «autodiesel», è ragionevole presumere che gli operatori fossero incentivati a ridurre i costi addizionali e quindi a sostituire il parco autoveicoli esistente con mezzi più efficienti in termini di consumi. L'Autorità si rammarica del fatto che il governo norvegese non abbia fornito informazioni sul comportamento degli operatori sovvenzionabili dopo l'abolizione dell'esenzione fiscale e l'introduzione del regime di compensazione e in particolare se gli stessi operatori abbiano fatto investimenti in veicoli meno inquinanti. L'Autorità è in ogni caso consapevole che, in base alle linee guida in materia ambientale del 1994, l'aiuto ammissibile non è soggetto ad un tetto prefissato. La prassi della Commissione rispetto alle linee guida del 1994 dimostra che le condizioni relative all'effetto incentivante della misura fiscale in questione sono considerate soddisfatte purché l'esenzione non compensi del tutto l'imposta. In queste circostanze, la Commissione europea ha ritenuto che la stessa imposta abbia offerto ai beneficiari un incentivo per ridurre l'inquinamento da loro prodotto ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶³⁾ I sovraccosti derivanti dall'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» sono sia il prelievo «autodiesel» come tale che l'IVA sul prelievo. Occorre sottolineare che i sovraccosti non includono l'IVA sull'autodiesel.

⁽⁶⁴⁾ Cfr. aiuto di Stato NN 75/2002 — Finlandia, in cui la Commissione considerava il requisito relativo alla natura temporanea dell'aiuto poiché la durata del regime in esame ai sensi delle linee guida in materia ambientale del 1994 si limitava a circa 4 anni; cfr. anche l'aiuto di Stato No NN 3/A/2001 e NN 4/A/2001 — Svezia, in cui la Commissione europea afferma che «... la questione se l'aiuto fosse temporaneo diviene irrilevante».

⁽⁶⁵⁾ Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pag. 34.

⁽⁶⁶⁾ Cfr. decisione della Commissione di cui alla nota 69.

⁽⁶⁷⁾ Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pag. 34.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. ad es. gli aiuti di Stato NN 3/A/2001 e NN/4/2001 — Svezia «Prosecuzione del regime fiscale sulle emissioni di CO₂», il regime è stato valutato in parte in base alle linee guida ambientali del 1994 e in parte in base alle nuove linee guida; aiuto di Stato N 575/A/1999 — Germania «Prosecuzione della riforma fiscale ecologica».

(3) *Necessità di compensare perdite di competitività*

In base alle linee guida, l'esenzione temporanea dal pagamento di imposte e tasse ambientali può essere autorizzata qualora sia necessario compensare perdite di competitività.

L'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» per le società di autolinee si è tradotta in un onere aggiuntivo per le società che svolgono servizi regolari di trasporto passeggeri. L'aumento del costo è stato stimato dalle autorità norvegesi nell'ordine dell'8 % dei costi complessivi delle imprese per chilometro. Le società di autolinee sono in concorrenza per acquisire passeggeri che altrimenti utilizzerebbero l'automobile privata. Il trasporto pubblico è fonte di minor danno ambientale rispetto all'utilizzo delle automobili private. Sulla base di studi relativi ai costi esterni del trasporto in Europa (studi che includono anche la Norvegia), i costi esterni medi derivanti dall'impiego dell'automobile (comprese le esternalità quali l'inquinamento dell'aria, il cambiamento climatico e gli incidenti) sono doppi rispetto a quelli connessi all'utilizzo di autobus⁽⁶⁹⁾. Attualmente non esiste alcun sistema complessivo che garantisca l'internalizzazione dei costi esterni nei diversi modi di trasporto, con una ricaduta netta sui prezzi del mercato. Secondo il governo norvegese, i costi connessi all'impiego dell'automobile privata non riflettono al momento i costi esterni di questo mezzo di trasporto. La compensazione erogata alle società di autolinee che effettuano il trasporto regolare di passeggeri può quindi essere interpretato come una compensazione di costi esterni non sostenuti generati dall'impiego di automobili private. Tale misura costituisce la seconda miglior soluzione in mancanza di un sistema complessivo che internalizzi i costi esterni prodotti dal sistema dei trasporti. Considerate le peculiarità del mercato dei servizi di trasporto regolare di passeggeri, l'Autorità ritiene giustificato adottare misure che salvaguardino la posizione competitiva del trasporto regolare di passeggeri rispetto all'uso dell'automobile privata come mezzo alternativo di trasporto.

(4) *Regime di compensazione non contrario all'interesse comune*

In ultimo, l'Autorità evidenzia il fatto che il sostegno al trasporto di passeggeri locale e regionale rappresenta un comune interesse delle parti contraenti. Nella comunicazione del 10 luglio 1998 dal titolo «Sviluppare la rete dei cittadini», la Commissione europea ha affermato che un «efficiente sistema di trasporti europeo necessita di un trasporto passeggeri di buona qualità e sostenibile, contribuendo in tal modo allo sviluppo economico e all'occupazione e riducendo la congestione. Un sistema di trasporti di questo tipo aiuta a migliorare l'ambiente utilizzando meno energia, riducendo l'inquinamento acustico e producendo meno sostanze inquinanti; riduce l'esclusione sociale consentendo alle persone che non utilizzano l'automobile di raggiungere i luoghi di lavoro, le scuole, i negozi, le strutture sanitarie e i luoghi di svago, riconoscendo che le donne, i giovani, gli anziani, i disoccupati e i disabili sono particolarmente dipendenti dal trasporto pubblico».

Sulla base di queste considerazioni, la Commissione ha approvato fra l'altro uno sgravio fiscale per le imprese che effettuano il trasporto locale di passeggeri in Germania⁽⁷⁰⁾. Come nel caso di specie, l'esenzione dal prelievo sugli oli minerali in Germania è stata concessa soltanto a quegli operatori che forniscono servizi di trasporto passeggeri programmati/regolari, escludendo invece i servizi di trasporto occasionale.

Il ricorrente ha sostenuto che il regime di compensazione produrrebbe effetti distorsivi della concorrenza fra le imprese che effettuano il trasporto regolare di passeggeri e quelle che svolgono servizi di trasporto occasionale. A tale riguardo, il ricorrente ha fatto riferimento in particolare a taluni itinerari sui quali entrambe le categorie di operatori sarebbero in concorrenza diretta.

Come sopra illustrato, l'Autorità condivide tale posizione. L'Autorità ritiene tuttavia che gli effetti distorsivi del regime di compensazione non vadano al di là di quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi perseguiti dal regime.

⁽⁶⁹⁾ Queste cifre si basano su uno studio condotto da INFRAS e IWW nel 2000; sono citate nel recente Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte.

⁽⁷⁰⁾ Aiuto di Stato N 575/A/99 — Germania «Prosecuzione della riforma fiscale ecologica» e aiuto di Stato N 449/2001 — Germania «Prosecuzione della riforma fiscale ecologica dopo il 31 marzo 2002», consultabile su Internet all'indirizzo: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

A tale riguardo, l'Autorità osserva che gli operatori che possono beneficiare del regime di compensazione effettuano servizi regolari di trasporto passeggeri sulla base di una licenza rilasciata dalle autorità locali. Nel rilasciare la licenza si tiene conto degli interessi collettivi in rapporto ad un'adeguata offerta di servizi di trasporto. Le società di autolinee espresso possono pertanto essere considerate parte integrante di un sistema di trasporto collettivo in Norvegia. Gli autobus espresso rappresentano spesso l'unico mezzo di trasporto collettivo e l'unica alternativa all'impiego dell'automobile privata. Tali circostanze giustificano il sostegno pubblico a favore delle società di autolinee espresso per quanto concerne la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri.

Il fatto che, su taluni itinerari, i servizi di trasporto occasionale siano in concorrenza con i servizi regolari non incide sulla valutazione complessiva. La liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto occasionale può comportare la sovrapposizione delle offerte di trasporto da parte delle società di autolinee che effettuano servizi regolari e occasionali. Ciò non mette tuttavia in discussione la necessità di compensare le società di autolinee espresso rispetto all'uso dell'automobile privata come prevalente mezzo di trasporto.

Per quanto riguarda la distorsione della concorrenza fra i servizi di trasporto occasionale e regolare, l'Autorità fa riferimento all'assicurazione fornita dalle autorità norvegesi sul fatto che la compensazione riguarda soltanto il trasporto regolare di passeggeri. Di conseguenza, le società di autolinee espresso che forniscono servizi occasionali non hanno titolo a ricevere pagamenti compensativi nell'ambito del regime. Per quanto riguarda i presunti effetti distorsivi dovuti alle variazioni di itinerario per trasportare i passeggeri in particolari località turistiche, l'Autorità ritiene che la riprogrammazione degli itinerari per tener conto di richieste non mette in discussione la qualifica di «servizio regolare» attribuita al servizio in questione ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio ⁽⁷¹⁾. Inoltre, secondo le autorità norvegesi, le deviazioni dall'itinerario originario sono autorizzate soltanto come parte degli obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza rilasciata all'operatore. Di conseguenza, questi servizi di trasporto farebbero ancora parte dei servizi regolari prestati dall'operatore in questione. Il fatto che la destinazione di alcuni itinerari di linea possa essere una località turistica non trasforma la natura del servizio di trasporto da «regolare» ad «occasionale». Inoltre, i presunti effetti distorsivi delle tratte di assistenza e di attestamento utilizzate dalle società di autolinee espresso per offrire servizi turistici a gruppi di passeggeri non sembrerebbero discendere dall'applicazione del regime di compensazione come tale. Se si dovessero qualificare come occasionali, come sostiene il ricorrente, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, tali servizi non potrebbero beneficiare della compensazione.

Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che gli effetti distorsivi derivanti dal regime di compensazione siano limitati a quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito, segnatamente mantenere la concorrenza fra il trasporto regolare di passeggeri e l'utilizzo dell'automobile privata.

b) *Valutazione in base alle nuove linee guida in materia ambientale*

Le nuove linee guida in materia ambientale fissano regole specifiche valide per tutti gli aiuti sotto forma di riduzione o esenzione fiscale. In base al punto 42, «Nell'adottare imposte gravanti su determinate attività e giustificate da motivi di tutela ambientale (ecotasse), gli Stati EFTA possono considerare necessarie deroghe temporanee a favore di talune imprese, in particolare laddove non esista un'armonizzazione a livello europeo o vi siano rischi temporanei di perdita di competitività internazionale per determinate imprese... Quando si valuta se gli aiuti di Stato possono godere di una deroga dal divieto generale di concedere aiuti di Stato prescritto all'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE, si deve accertare, tra l'altro, se la tassa in questione corrisponde ad una tassa da applicare all'interno della Comunità europea in forza di una decisione comunitaria. Questo aspetto è essenziale per quanto riguarda la possibilità di una perdita di competitività internazionale per il contribuente.»

⁽⁷¹⁾ L'articolo 2, paragrafo 1 così recita: «Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle condizioni di gestione del servizio non influisce sul carattere regolare dello stesso.»

(1) *Deroga decennale dal pagamento di nuove imposte e tasse ambientali corrispondenti a tasse comunitarie armonizzate*

In base al punto 46.1. (b) delle linee guida in materia ambientale, le esenzioni da nuove imposte e tasse ambientali aventi efficacia decennale e forma decrescente possono essere giustificate se l'imposta corrispondente ad una tassa comunitaria armonizzata è superiore a quella prevista dalla normativa comunitaria, purché l'importo effettivamente versato dalle imprese a seguito della riduzione resti significativamente superiore al minimo comunitario e comunque a un livello tale da incentivare le imprese ad agire per migliorare la tutela dell'ambiente.

Alla luce delle considerazioni che precedono, l'Autorità ha valutato se le aliquote del prelievo «autodiesel» in base al diritto norvegese siano superiori a quelle applicabili nella Comunità europea.

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1 della direttiva 92/82/CEE, l'aliquota minima dell'accisa sul gasolio usato come carburante è fissata a euro 245 per 1 000 litri (o 0,245 euro per litro). Espressa in NOK, l'aliquota minima dell'accisa sugli oli minerali era di 2,037 NOK per litro nel 2001 ⁽⁷²⁾ e di 1,96 NOK per litro nel 2002 ⁽⁷³⁾.

Le aliquote applicabili al prelievo «autodiesel» in Norvegia ammontavano a 3,44 NOK per litro nel 2001 (aliquota fiscale media ponderata applicabile nel periodo coperto dalle nuove linee guida in materia ambientale) e a 3,43 NOK per litro nel 2002. Tali aliquote sono superiori a quelle applicabili all'interno della Comunità europea.

Inoltre, l'Autorità ha valutato se le società di autolinee soggette al prelievo «autodiesel» ma che beneficiano del regime di compensazione in questione versassero importi ancora maggiori dell'aliquota minima fissata per il gasolio dalla direttiva CE sugli oli minerali.

Sulla base delle aliquote applicabili al prelievo «autodiesel» (IVA inclusa) per gli anni 2001 e 2002 e del livello di compensazione (intensità dell'aiuto) riportato nella tabella precedente ⁽⁷⁴⁾, l'Autorità ha calcolato l'aliquota del prelievo «autodiesel» effettivamente corrisposta dagli operatori che beneficiano del regime di compensazione. Il calcolo fornisce il seguente quadro: nel 2001, l'aliquota fiscale effettivamente corrisposta dagli operatori era di 0,79 NOK per litro ⁽⁷⁵⁾, risultando quindi inferiore a quella comunitaria valida per gli oli minerali che ammontava a 2,037 NOK per litro. Nel 2002, l'aliquota fiscale effettivamente corrisposta dalle società di autolinee ammontava a 1,47 NOK per litro ⁽⁷⁶⁾, risultando inferiore a quella comunitaria minima per gli oli minerali che ammontava a 1,96 NOK per litro.

Benché il livello effettivo di compensazione possa essere inferiore a quanto indicato dalle cifre fornite dal governo norvegese, l'Autorità, per la mancanza di informazioni precise al riguardo, non è in grado di accertare se gli importi effettivamente versati dalle società di autolinee espresso siano inferiori al minimo comunitario.

Pertanto, nel caso di specie l'Autorità non considera giustificata una deroga avente efficacia decennale.

⁽⁷²⁾ Il calcolo si basa sul tasso di conversione 8,3145 NOK = 1 euro, fissato dall'Autorità per il 2001.

⁽⁷³⁾ Il calcolo si basa sul tasso di conversione 8,0105 NOK = 1 euro, fissato dall'Autorità per il 2002; cfr. l'homepage dell'Autorità all'indirizzo:
<http://www.efasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pag. 34

⁽⁷⁵⁾ Questo è il risultato di un livello di compensazione che ammonta al 77 % (vale a dire l'imposta effettivamente versata è pari al 23 % dell'aliquota fiscale applicabile). Dal 1° gennaio 2001 al 30 giugno 2001 l'aliquota fiscale applicabile era di 3,77 NOK per litro. L'aliquota fiscale media ponderata per il periodo coperto dalle nuove linee guida in materia ambientale ammontava quindi a circa 3,44 NOK per litro.

⁽⁷⁶⁾ Questo è il risultato di un livello di compensazione che ammonta a 57 % (vale a dire l'imposta effettivamente versata è pari al 43 % dell'aliquota fiscale applicabile). L'aliquota era fissata nel 2002 a 3,43 NOK per litro.

(2) *Deroga quinquennale dal pagamento di nuove imposte e tasse ambientali corrispondenti a tasse comunitarie*

In base al punto 48, secondo paragrafo delle linee guida in materia ambientale «... lo Stato EFTA conserva la facoltà di concedere aiuti al funzionamento alle condizioni indicate ai punti 40 e 41, se lo sgravio soddisfa le condizioni previste in tali punti. Se l'imposta corrisponde ad una tassa comunitaria armonizzata, un'esplicita autorizzazione a derogare al minimo comunitario deve in ogni caso essere prevista nella corrispondente disposizione che stabilisce l'armonizzazione.»

a) *Natura temporanea e intensità dell'aiuto*

In base al punto 40 delle linee guida «Per tutti questi aiuti al funzionamento, la durata è limitata a 5 anni se l'aiuto è decrescente. L'intensità può raggiungere il 100 % dei sovraccosti nel primo anno ma deve diminuire in maniera lineare per raggiungere il tasso zero alla fine del quinto anno.» Il punto 41 delle linee guida stabilisce inoltre che «In caso di aiuto non decrescente, la durata è limitata a 5 anni e l'intensità al 50 % dei sovraccosti.»

Per quanto riguarda il requisito in base a cui l'aiuto deve avere carattere temporaneo, l'Autorità osserva, come sopra illustrato, che il regime di compensazione, come tale, non è limitato nel tempo. L'Autorità rileva inoltre che il Parlamento norvegese ha deciso di prorogare il regime nel 2003, stanziando a tal fine l'importo di 30 milioni di NOK.

Per quanto riguarda l'intensità dell'aiuto ammissibile, l'Autorità osserva che il regime di compensazione come tale non è strutturato in modo da far decrescere l'intensità dell'aiuto dal 100 % del primo anno a 0 alla fine del quinto. Pertanto, l'aiuto non è «decrescente» ai sensi del punto 40 delle linee guida. Un aiuto «non decrescente» è ammesso purché la sua durata sia limitata ad un periodo di cinque anni e che l'intensità dell'aiuto non ecceda il 50 % dei sovraccosti. Sulla base delle cifre soprariportate, il livello della compensazione (intensità dell'aiuto) negli anni 2001 e 2002 era rispettivamente del 77 % e del 57 % (in media nei due periodi annuali, l'intensità dell'aiuto è stata pari al 67 %) ⁽⁷⁷⁾.

Inoltre, il regime di compensazione non contiene alcuna norma che garantisca che il livello medio di compensazione nel quinquennio si limiti al 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel».

b) *Deroga dal minimo comunitario*

Il punto 44, lettera (b) delle linee guida stabilisce che una deroga a talune società che preveda un'imposizione inferiore al minimo comunitario debba considerarsi incompatibile con l'articolo 61 dell'accordo SEE «se una tale deroga non è consentita all'interno della Comunità europea dalla direttiva in questione...» Qualora sia stata autorizzata una deroga, «l'Autorità può considerarla compatibile alla luce dell'articolo 61 sempreché sia necessaria e non sproporzionata rispetto agli obiettivi SEE perseguiti. L'Autorità considererà particolarmente rilevante la rigorosa limitazione nel tempo di tali deroghe.»

Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese, gli operatori che beneficiano del regime di compensazione sembrerebbero versare meno del minimo comunitario.

Anche se la compensazione si limitasse al 50 % dei costi derivanti dal prelievo «autodiesel», come prescritto al punto 41 delle linee guida in materia ambientale, la quota «autodiesel» effettivamente corrisposta dalle società di autolinee beneficiarie rimarrebbe inferiore all'aliquota minima armonizzata: nel 2001, l'importo versato dagli operatori sarebbe stato pari a 1,71 NOK per litro, mentre l'aliquota armonizzata era di 2,037 per litro; nel 2002, l'importo da versare sarebbe ammontato a 1,72 NOK per litro, mentre l'aliquota armonizzata era pari a 1,96 NOK per litro.

Poiché il governo norvegese non ha trasmesso informazioni tali da consentire all'Autorità di determinare il livello esatto della compensazione, l'Autorità presume che, sulla base delle considerazioni che precedono, l'importo della quota «autodiesel» effettivamente versata dagli operatori ammissibili al beneficio al regime di compensazione fosse inferiore all'aliquota armonizzata dell'accisa sugli oli minerali prevista dalla corrispondente direttiva.

⁽⁷⁷⁾ Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pagina 34.

Di conseguenza, e in conformità del punto 44 delle linee guida in materia ambientale, spetta all'Autorità valutare se l'esenzione dal prelievo «autodiesel» possa essere autorizzata a livello intracomunitario.

L'articolo 8, paragrafo 2, lettera c) della direttiva 92/81/CEE consente agli Stati membri CE di applicare esenzioni o riduzioni totali o parziali dell'aliquota di accisa sugli oli minerali nel settore dei trasporti di passeggeri. Il 12 marzo 2001, il Consiglio CE ha adottato una decisione che autorizza in alcuni Stati membri CE l'esenzione dall'accisa sugli oli minerali, principalmente per i veicoli adibiti a trasporto pubblico locale di passeggeri ⁽⁷⁸⁾.

Il regime di compensazione in questione non si limita ai servizi di trasporto locali ma è esteso ai servizi regionali e interregionali.

Per quanto riguarda la questione se un'esenzione dal prelievo «autodiesel» possa essere autorizzata a livello intracomunitario, l'Autorità osserva che l'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva sugli oli minerali non limita la possibilità di applicare esenzioni al trasporto locale di passeggeri. Pertanto, un'esenzione a favore del trasporto regionale e interregionale non sarebbe da escludere.

Inoltre, l'Autorità ritiene che la giustificazione di un regime di compensazione a favore del trasporto regolare di passeggeri non valga soltanto per il trasporto locale. Le informazioni di cui dispone l'Autorità non dimostrano che la situazione competitiva delle società di autolinee espresso come parte del sistema di trasporto collettivo rispetto all'utilizzo dell'automobile privata sia significativamente migliore sugli itinerari regionali e interregionali rispetto a quelli locali. L'Autorità ha anche tenuto conto delle particolari condizioni geografiche della Norvegia e del fatto che, a causa di una rete ferroviaria limitata, i servizi regolari di autobus sono spesso l'unico mezzo collettivo di trasporto e l'unica alternativa all'utilizzo dell'automobile privata.

Conformemente al punto 44 (b) delle linee guida in materia ambientale, l'Autorità deve ancora valutare se l'esenzione fiscale in questione sia necessaria, non sproporzionata alla luce degli obiettivi perseguiti e rigorosamente limitata nel tempo. Inoltre, il punto 45 delle linee guida afferma che «... le misure fiscali di cui trattasi devono contribuire significativamente alla tutela dell'ambiente. Occorre verificare che le deroghe o esenzioni non compromettano, in quanto tali, gli obiettivi generali perseguiti.»

Considerato che gli operatori che beneficiano del regime di compensazione erano stati precedentemente esentati dal prelievo «autodiesel», l'abolizione dell'esenzione fiscale con parziale sgravio dei sovraccosti aumenta l'esborso degli operatori e costituisce quindi un incentivo a ridurre l'inquinamento investendo fra l'altro in veicoli più efficienti in termini di consumi. Inoltre, il regime di compensazione ha la possibilità di mantenere la situazione competitiva del trasporto regolare di passeggeri rispetto all'utilizzo dell'automobile privata che è fonte di maggiori costi esterni rispetto ai mezzi collettivi di trasporto. Alla luce di queste considerazioni, l'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» insieme al regime di compensazione contribuisce al raggiungimento degli obiettivi ambientali. Come evidenziato in precedenza, gli effetti distortivi del regime di compensazione, in particolare per quanto concerne la fornitura di servizi di trasporto occasionale sono considerati limitati a quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi perseguiti.

Come già rilevato in precedenza, il regime di compensazione non è tuttavia né limitato nel tempo né include la necessaria garanzia che il sostegno statale nell'ambito del regime si limiti al 50 % dei sovraccosti di produzione. Come affermato in precedenza, le informazioni trasmesse dalle autorità norvegesi non dimostrano, rispetto all'applicazione del regime di compensazione nel 2001 e nel 2002, che il tetto del 50 % è stato rispettato.

⁽⁷⁸⁾ Cfr. nota 37.

Pertanto, per garantire il rispetto delle linee guida in materia ambientale, l'Autorità ritiene necessario chiedere al governo norvegese di limitare la durata del regime di compensazione a cinque anni a decorrere dall'applicazione delle nuove linee guida. Ciò significa che il regime di compensazione deve durare al più tardi fino al 22 maggio 2006.

Inoltre, l'Autorità chiede al governo norvegese di assicurare che ogni pagamento compensativo corrisposto nell'ambito del regime a favore di società di autolinee espresso si limiti al 50 % dei sovraccosti dovuti per il prelievo «autodiesel». Ogni importo erogato alle società di autolinee espresso che abbia superato tale tetto deve essere considerato incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e deve essere recuperato dal beneficiario.

c) Conclusioni ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE e contestualmente alle linee guida in materia ambientale

Il regime di compensazione a favore delle società di autolinee espresso applicabile dal 1° gennaio 1999 al 22 maggio 2001 rispetta le condizioni riportate nelle linee guida in materia ambientale del 1994. Ogni aiuto erogato nel quadro del regime di compensazione durante tale periodo può essere ritenuto compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE.

Il regime di compensazione per le società di autolinee espresso applicabile dal 23 maggio 2001 può essere compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE, purché sia limitato nel tempo ovvero ad un periodo di cinque anni dall'entrata in vigore delle nuove linee guida in materia ambientale e che la compensazione a favore delle società di autolinee espresso si limiti al 50 % dei sovraccosti dovuti per il prelievo «autodiesel» in rapporto alla fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri. Non possono essere compensati i costi derivanti dal prelievo «autodiesel» in connessione con altri servizi di trasporto (vale a dire la fornitura di servizi occasionali di trasporto ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento 12/98 o trasporto di merci).

Ogni importo erogato nel quadro del regime di compensazione a decorrere dal 23 maggio 2001 che ecceda tale tetto è da considerarsi incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e deve essere recuperato dal beneficiario. Per quanto concerne la futura applicazione del regime di compensazione, il governo norvegese è tenuto ad adottare misure che garantiscano che la compensazione erogata nel quadro del regime non ecceda il 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel».

3. CONCLUSIONI

Il regime di compensazione per le società di autolinee espresso (basato sul bilancio statale, capitolo 1330, voce 71) si configura come «nuovo aiuto» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza. Esso è stato messo in vigore senza l'autorizzazione dell'Autorità ed è pertanto da considerarsi «illegale per motivi procedurali» ai sensi del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato.

L'Autorità non mette in discussione il finanziamento pubblico del trasporto regolare di passeggeri in generale. Tuttavia, ogni forma di finanziamento deve essere conforme alle vigenti norme SEE sugli aiuti di Stato.

Secondo l'Autorità, il governo norvegese non ha dimostrato che il regime di compensazione per le società di autolinee espresso soddisfa i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Come l'Autorità ha evidenziato in precedenza, tale conclusione non esclude che le società di autolinee espresso che effettuano il trasporto regolare di passeggeri possano veder compensati i costi inerenti agli obblighi di servizio pubblico loro imposti. Ogni compensazione di questo tipo dovrebbe essere effettuata nel rispetto delle norme previste dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

Per contro, l'Autorità ritiene che l'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» per gli autobus unitamente al regime di compensazione per il trasporto regolare di passeggeri possa considerarsi compatibile con il raggiungimento degli obiettivi ambientali. Le società di autolinee espresso che effettuano il trasporto regolare di passeggeri fanno parte di un sistema di trasporto collettivo in Norvegia. Il trasporto collettivo è fonte di minori costi esterni rispetto all'utilizzo dell'automobile privata. In mancanza di un sistema complessivo di internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto, la compensazione prevista per il trasporto collettivo può ritenersi giustificata per mantenere la posizione competitiva rispetto al trasporto con automobile privata.

Poiché il regime di compensazione è in vigore dal 1° gennaio 1999, l'Autorità doveva valutare il regime in questione sia dal punto di vista delle linee guida in materia ambientale del 1994 che delle nuove linee guida. Considerando che il regime di compensazione può ritenersi compatibile con le linee guida del 1994, la prosecuzione del regime di compensazione dal 23 maggio 2002 può considerarsi compatibile soltanto se il regime è limitato nel tempo e l'importo della compensazione a favore delle società di autolinee espresso non supera il 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel».

La durata limitata implica che il regime di compensazione possa applicarsi al più tardi fino al 23 maggio 2006. Gli operatori devono essere informati circa la durata limitata del regime di compensazione.

La limitazione della compensazione al 50 % dei sovraccosti impone al governo norvegese di limitare ogni futura compensazione al 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel» e di valutare se i compensi corrisposti in passato alle singole società di autolinee nell'ambito del regime a partire dal 23 maggio 2001 abbia rispettato il tetto del 50 %. Ogni compensazione che superi tale tetto non può essere considerata compatibile con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE e contestualmente con le linee guida in materia ambientale. Per i pagamenti già corrisposti e il cui importo supera il tetto consentito del 50 %, l'importo eccedente deve essere recuperato dal beneficiario al lordo degli interessi.

Il recupero dalle società di autolinee espresso di ogni importo eccedente deve essere effettuato secondo le modalità previste dal diritto nazionale, purché queste ultime non si risolvano nel rendere praticamente impossibile il recupero imposto dal diritto SEE e non violino il principio di equivalenza rispetto ai procedimenti volti a decidere controversie dello stesso tipo, ma esclusivamente nazionali ⁽⁷⁹⁾,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE:

1. Il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso (capitolo 1330, voce 71 del bilancio dello Stato) costituiscono un nuovo aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE. Il regime di compensazione è contrario agli obblighi del governo norvegese sanciti dall'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza e pertanto costituisce un «aiuto illegale per motivi procedurali» ai sensi del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato.
2. Il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso applicato dal 1° gennaio 1999 al 22 maggio 2001 è compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e in particolare con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) e contestualmente con il capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato adottata nel 1994.
3. Il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso applicato dal 23 maggio 2001 è compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e in particolare con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) e contestualmente con il capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato modificata nel 2001, a condizione che:
 - a) Il regime di compensazione sia limitato ad un periodo di cinque anni a decorrere dal 23 maggio 2001;

⁽⁷⁹⁾ Sentenza della Corte europea di giustizia del 13 giugno 2002, causa C-382/99 Regno dei Paesi Bassi/Commissione, [Racc. 2002, pagg. ECR I-5163, punto 90].

- b) I pagamenti compensativi erogati nell'ambito del regime non superino il 50 % dei costi derivanti dal prelievo «autodiesel» in rapporto alla prestazione di servizi di trasporto regolare di passeggeri.
4. Ogni pagamento effettuato nell'ambito del regime di compensazione a decorrere dal 23 maggio 2001 che ecceda l'importo consentito di cui al punto 3 è incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE.
 5. L'aiuto incompatibile di cui al punto 4 deve essere recuperato dal beneficiario. 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. L'aiuto da recuperare comprende gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è stato messo a disposizione dei beneficiari, fino alla data dell'effettivo recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione degli aiuti a finalità regionale.
 6. Il governo norvegese è tenuto ad adottare le misure necessarie a garantire la conformità ai punti 3 e 5 con effetto immediato. Relativamente alla durata limitata, di cui al punto 3.a, il governo norvegese è tenuto ad informare senza indugio i beneficiari dell'aiuto in merito alla durata dell'attuale regime al più tardi fino al 23 maggio 2006. Per quanto concerne il rispetto dei requisiti di cui ai punti 3.b e 5, il governo norvegese è tenuto a valutare se gli importi erogati alle singole società di servizi di autolinee espresso nell'ambito del regime di compensazione dal 23 maggio 2001 rispettino il tetto del 50 %.
 7. Entro due mesi dal ricevimento della presente decisione il governo norvegese è tenuto ad informare l'Autorità sulle misure di conformità adottate.
 8. Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 luglio 2003.

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Einar M. BULL

Il Presidente
