

Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<i>I Comunicazioni</i>	
	<b>Parlamento europeo</b>	
	<b>Consiglio</b>	
	<b>Commissione</b>	
2002/C 77/01	Accordo interistituzionale, del 28 novembre 2001, ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi .....	1
	<b>Commissione</b>	
2002/C 77/02	Tassi di cambio dell'euro .....	4
2002/C 77/03	Comunicazione interpretativa della Commissione sulle patenti comunitarie .....	5
2002/C 77/04	Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 87 e 88 del trattato CE (Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni) <sup>(1)</sup> .....	25
2002/C 77/05	Aiuti di Stato — Regno Unito — Aiuto C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE <sup>(1)</sup> .....	28
2002/C 77/06	Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 15 febbraio al 15 marzo 2002 [Pubblicazione a norma dell'articolo 12 o dell'articolo 34 del regolamento (CEE) n. 2309/93 del Consiglio] .....	32
2002/C 77/07	Relazione sintetica globale relativa ai risultati delle ispezioni effettuate a livello comunitario dagli Stati membri, in applicazione dell'articolo 22 della direttiva 95/53/CE del Consiglio .....	37
2002/C 77/08	Estensione delle licenze elettroniche per le importazioni di prodotti tessili e dell'abbigliamento .....	38
2002/C 77/09	Avviso di apertura di un'inchiesta di salvaguardia relativa alle importazioni di alcuni prodotti dell'acciaio .....	39

<u>Numero d'informazione</u>	Sommaro ( <i>segue</i> )	Pagina
2002/C 77/10	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV) — Caso ammissibile alla procedura semplificata <sup>(1)</sup> .....	42
2002/C 77/11	Pubblicazione delle decisioni prese dagli Stati membri in merito al rilascio o al ritiro delle licenze d'esercizio ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(1)</sup> .....	43
2002/C 77/12	Pubblicazione delle decisioni prese dagli Stati membri in merito al rilascio o al ritiro delle licenze d'esercizio ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(1)</sup> .....	44
<hr/>		
II <i>Atti preparatori</i>		
.....		
<hr/>		
III <i>Informazioni</i>		
 <b>Parlamento europeo</b>		
2002/C 77/13	Atti della sessione del 19-20 settembre 2001 pubblicati nella <i>Gazzetta ufficiale delle Comunità europee</i> C 77 E .....	45
 <b>Commissione</b>		
2002/C 77/14	Elenco di riserva — Concorso generale COM/A/5/01 — Amministratori principali (A 5/A 4) — Nel settore dell'audit interno .....	46
2002/C 77/15	Esercizio di servizi aerei di linea — Bando di gara pubblicato dalla Francia ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio per l'esercizio di servizi aerei di linea tra Rennes (Saint-Jacques) e Basilea-Mulhouse <sup>(1)</sup> .....	47
2002/C 77/16	Esercizio di servizi aerei di linea — Bando di gara pubblicato dalla Francia ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, per la fornitura di servizi aerei di linea tra Reims-Champagne e Lione (Saint-Exupéry) <sup>(1)</sup> .....	48
<hr/>		
Avviso (vedi terza pagina di copertina)		



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

## AVVISO

Il 3 aprile 2002, nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 79 A, sarà pubblicato il «Catalogo comune delle varietà delle specie agricole — Tredicesimo complemento alla ventunesima edizione integrale».

Gli abbonati riceveranno gratuitamente la suddetta Gazzetta ufficiale nei limiti del numero e della(e) versione(i) linguistica(che) del(dei) loro abbonamento(i). Gli abbonati sono pregati di rispedire la cedola di ordinazione, in calce, debitamente compilata, specificando il numero di matricola dell'abbonamento (il codice che figura a sinistra di ogni etichetta e che comincia per: O/. . . . .). La gratuità e la disponibilità sono assicurate per un anno a decorrere dalla data d'uscita della Gazzetta ufficiale in questione.

Gli interessati che non sono abbonati possono, comunque, ordinare contro pagamento tale Gazzetta ufficiale presso l'ufficio di vendita competente per il loro paese o presso l'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, servizio vendita, L-2985 Lussemburgo, che trasmetterà l'ordine all'ufficio di vendita interessato.

---

## CEDOLA DI ORDINAZIONE

### Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

Servizio vendita  
2, rue Mercier  
L-2985 Lussemburgo

**Sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il numero di matricola è il seguente: O/. . . . .

Prego inviarmi la(le) . . . copia(e) gratuita(e) della **Gazzetta ufficiale C 79 A/2002** alla(e) quale(i) mi dà diritto l'abbonamento.

**Ordino contro** pagamento . . . **copia(e) supplementare(i)**.

Lingua(e): .....

**Non sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e ordino contro pagamento . . . **copia(e)**.

Lingua(e): .....

Nome: .....

Indirizzo: .....

.....

Data: ..... Firma: .....

## I

*(Comunicazioni)*

PARLAMENTO EUROPEO  
CONSIGLIO  
COMMISSIONE

**ACCORDO INTERISTITUZIONALE****del 28 novembre 2001****ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi***(2002/C 77/01)*

IL PARLAMENTO EUROPEO, IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA  
E LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

considerando quanto segue:

(1) Il Consiglio europeo riunito a Edimburgo nel dicembre 1992 ha sottolineato l'importanza per la Comunità di rendere la legislazione comunitaria più accessibile e comprensibile.

(2) Alla luce degli orientamenti formulati dal Consiglio europeo, il 20 dicembre 1994 il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale su un metodo di lavoro accelerato ai fini della codificazione ufficiale dei testi legislativi <sup>(1)</sup>, la quale consente di migliorare notevolmente la leggibilità degli atti normativi che sono stati oggetto di numerose modificazioni.

(3) L'esperienza rivela tuttavia che spesso, nonostante l'applicazione del metodo accelerato, la presentazione di proposte di codificazione ufficiale da parte della Commissione e l'adozione dei relativi atti di codificazione ufficiale da parte del legislatore sono ritardate proprio dal fatto che nel frattempo sono state adottate nuove modificazioni dell'atto normativo in oggetto, con conseguente riavvio dei lavori di codificazione.

(4) È pertanto opportuno, segnatamente per gli atti normativi oggetto di frequenti modificazioni, fare ricorso ad una tecnica legislativa che consenta di modificare e di codificare gli atti in un unico testo legislativo.

(5) Nei casi di modificazione sostanziale di un atto normativo precedente, la tecnica della rifusione rende possibile l'adozione di un unico testo legislativo che, al tempo stesso, introduce la modificazione voluta, la codifica integrandola nelle disposizioni dell'atto precedente che restano immutate, e abroga quest'ultimo.

(6) Evitando la proliferazione di atti modificativi isolati che rendono spesso difficilmente comprensibili le normative, la tecnica della rifusione rappresenta quindi uno strumento adeguato per assicurare la leggibilità della legislazione comunitaria in modo permanente e globale.

(7) Il ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi è una delle iniziative delle istituzioni per rendere più accessibile la legislazione comunitaria, fra le quali l'adozione del metodo di lavoro accelerato ai fini della codificazione ufficiale e la definizione, con l'accordo interistituzionale del 22 dicembre 1998 <sup>(2)</sup>, di orientamenti comuni relativi alla qualità redazionale della legislazione comunitaria.

(8) Il Consiglio europeo riunito a Helsinki nel dicembre 1999 ha espresso l'auspicio che il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione concludano quanto prima un accordo interistituzionale ai fini del ricorso alla tecnica della rifusione,

CONVENGONO QUANTO SEGUE:

1. Il presente accordo ha lo scopo di determinare le modalità che, applicando il normale iter legislativo comunitario, consentano un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi.

<sup>(1)</sup> GU C 102 del 4.4.1996, pag. 2.

<sup>(2)</sup> GU C 73 del 17.3.1999, pag. 1.

2. La rifusione consiste nell'adozione di un nuovo atto normativo che integra in un unico testo le modificazioni sostanziali che introduce in un atto precedente e le disposizioni immutate di quest'ultimo. Il nuovo atto normativo sostituisce e abroga il precedente.

3. L'oggetto di una proposta di rifusione presentata dalla Commissione sono le modificazioni sostanziali che introduce in un atto precedente. A titolo accessorio, la proposta include la codificazione delle disposizioni immutate dell'atto precedente e delle modificazioni sostanziali.

4. Ai fini del presente accordo si intende per:

— «atto precedente», un atto normativo vigente, come eventualmente modificato da uno o più atti modificativi,

— «modificazione sostanziale», una modificazione della sostanza dell'atto precedente, in contrapposizione agli adattamenti meramente formali o redazionali,

— «disposizione immutata», una disposizione dell'atto precedente che, pur essendo oggetto di eventuali adattamenti meramente formali o redazionali, non subisce modificazioni sostanziali.

Non costituisce rifusione un nuovo atto normativo che modifica, con l'unica eccezione delle disposizioni o formule uniformi, la sostanza di tutte le disposizioni dell'atto precedente che sostituisce ed abroga.

5. Il normale iter legislativo comunitario è integralmente rispettato.

6. La proposta di rifusione si conforma ai seguenti criteri:

a) la relazione illustrativa che accompagna la proposta:

i) menziona esplicitamente che si tratta di una proposta di rifusione e spiega i motivi di tale scelta;

ii) motiva tutte le modificazioni sostanziali proposte;

iii) indica con precisione le disposizioni dell'atto precedente che restano immutate.

b) il metodo di presentazione concreta del testo legislativo proposto:

i) consente di identificare chiaramente le modificazioni sostanziali e i nuovi punti del preambolo rispetto alle disposizioni e ai punti del preambolo che restano immutati;

ii) per le disposizioni e i punti del preambolo che restano immutati è simile alla presentazione delle proposte di codificazione ufficiale degli atti legislativi.

7. Per assicurare la chiarezza e la certezza del diritto, gli atti di rifusione rispettano fra l'altro <sup>(1)</sup> le seguenti regole di tecnica legislativa:

a) il primo punto del preambolo afferma che il nuovo atto normativo costituisce una rifusione di quello precedente;

b) l'articolo che abroga l'atto precedente stabilisce che i riferimenti a quest'ultimo si intendono fatti all'atto di rifusione e vanno letti secondo una tavola di concordanza allegata;

c) inoltre, nell'atto di rifusione di una direttiva:

i) l'articolo abrogativo stabilisce che l'abrogazione fa salvi il termine di attuazione <sup>(2)</sup> imposto agli Stati membri e, eventualmente, il termine di applicazione che figurano nella direttiva abrogata dall'atto di rifusione;

ii) i termini di cui al punto i) sono riportati in un allegato, sotto forma di tavola;

iii) l'articolo relativo all'obbligo di attuazione <sup>(3)</sup> nel diritto nazionale di una direttiva oggetto di rifusione riguarda soltanto le disposizioni modificate in modo sostanziale, che vengono indicate con precisione. L'attuazione delle disposizioni, che restano immutate in detta direttiva, avviene a norma delle direttive precedenti.

<sup>(1)</sup> Cfr. in particolare l'accordo interistituzionale del 22 dicembre 1998 negli orientamenti comuni relativi alla qualità redazionale della legislazione comunitaria (GU C 73 del 17.3.1999, pag 1).

<sup>(2)</sup> Ossia il termine per l'entrata in vigore delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni della direttiva.

<sup>(3)</sup> Ossia l'obbligo di mettere in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni della direttiva.

8. Qualora durante il procedimento legislativo risultasse necessario introdurre nell'atto di rifusione modificazioni sostanziali di disposizioni che nella proposta della Commissione erano rimaste immutate, tali modificazioni saranno adottate secondo la procedura prevista dal trattato ai termini della base giuridica pertinente.

9. Un gruppo consultivo composto dai servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione esamina la proposta di rifusione. Esso formula, con la massima tempestività un parere destinato alle suddette istituzioni sul fatto che la proposta non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali.

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

L'accordo si applica a ogni proposta di rifusione presentata a partire dal momento in cui esso entra in vigore.

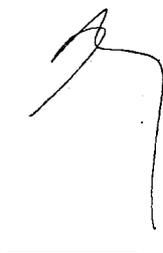
Trascorsi tre anni dell'entrata in vigore del presente accordo si procede a una valutazione della sua applicazione. A tale fine i servizi giuridici delle Istituzioni firmatarie dell'accordo presentano una relazione di valutazione e propongono, se del caso, i necessari adeguamenti.

Fatto a Bruxelles, addì ventotto novembre duemilauno.

Per il Parlamento europeo  
La Presidente



Per il Consiglio  
Il Presidente



Per la Commissione  
Il Presidente



## DICHIARAZIONI

### Dichiarazione comune sul punto 2

Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione prendono atto che la rifusione può essere «verticale» (il nuovo atto normativo sostituisce un solo atto precedente) oppure «orizzontale» (il nuovo atto normativo sostituisce più atti precedenti paralleli che disciplinano la stessa materia).

### Dichiarazione comune sul punto 4

Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione convengono che, qualora una modificazione isolata all'interno di una disposizione ne modifichi di fatto la sostanza, detta disposizione è messa in evidenza come interamente modificata.

### Dichiarazione del Parlamento europeo e del Consiglio sul punto 6, lettera b)

Il Parlamento europeo e il Consiglio prendono atto che la Commissione prevede di indicare con caratteri su sfondo retinato, nei documenti «COM» che presenterà, modificazioni sostanziali ed i nuovi punti del preambolo.

### Dichiarazione comune sul punto 9

Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione rilevano che, per assicurare una corretta applicazione del presente accordo, occorre in particolare che i rispettivi servizi giuridici dispongano delle risorse umane adeguate affinché il numero dei loro rappresentanti nel gruppo consultivo sia tale da consentire un rapido esame delle proposte di rifusione presentate dalla Commissione, in vista di una quanto più sollecita trasmissione del parere alle istituzioni.

# COMMISSIONE

## Tassi di cambio dell'euro <sup>(1)</sup>

**27 marzo 2002**

(2002/C 77/02)

<b>1 euro</b>	=	7,4332	corone danesi
	=	9,0221	corone svedesi
	=	0,6139	sterline inglesi
	=	0,8746	dollari USA
	=	1,3897	dollari canadesi
	=	115,92	yen giapponesi
	=	1,4656	franchi svizzeri
	=	7,711	corone norvegesi
	=	87,37	corone islandesi <sup>(2)</sup>
	=	1,6569	dollari australiani
	=	2,0068	dollari neozelandesi
	=	10,0579	rand sudafricani <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

<sup>(2)</sup> Fonte: Commissione.

**COMUNICAZIONE INTERPRETATIVA DELLA COMMISSIONE SULLE PATENTI COMUNITARIE**

(2002/C 77/03)

La presente comunicazione interpretativa intende fornire informazioni di carattere generale sull'attuale stadio di sviluppo della normativa comunitaria in materia di patenti di guida. Tali informazioni dovrebbero permettere alle amministrazioni, ma anche ai cittadini, di valutare portata, effetti e implicazioni dell'attuale disciplina comunitaria in materia di patenti di guida.

Nella prima parte vengono fornite alcune informazioni di base sull'attuale stadio di sviluppo della normativa comunitaria sulle patenti di guida; dopo aver delineato il quadro giuridico di riferimento viene offerta una panoramica del modo in cui gli aspetti non ancora armonizzati sono stati affrontati nei diversi Stati membri.

Nella seconda parte vengono invece forniti orientamenti giurisprudenziali sull'interpretazione delle disposizioni in vigore, al fine di favorire un'applicazione più omogenea di tale normativa in tutto il territorio comunitario.

**Definizioni**

Nel presente documento sono adottate le seguenti definizioni:

«CE» (più il numero dell'articolo):: articolo del trattato che istituisce la Comunità europea, come modificato dal trattato di Amsterdam;

«SEE»: Spazio economico europeo;

«Prima direttiva»: direttiva 80/1263/CEE del Consiglio relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria <sup>(1)</sup>;

«Seconda direttiva»: direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida <sup>(2)</sup>;

«Patenti del gruppo 1»: patenti appartenenti alle categorie o sottocategorie A, B, BE, A1 e B1, come definite nell'allegato III, punto 1.1 della direttiva 91/439/CEE;

«Patenti del gruppo 2»: patenti appartenenti alle categorie o sottocategorie: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 e D1E, come definite nell'allegato III, punto 1.2 della direttiva 91/439/CEE;

«Stato membro ospitante»: Stato membro nel quale il titolare di patente ha stabilito la propria residenza abituale, ma che non ha rilasciato la patente originariamente (pur avendo eventualmente provveduto a sostituirla o a rinnovarla);

«Stato membro rilasciante»: Stato membro che ha rilasciato la patente di guida originaria al titolare della stessa (che non deve necessariamente essere cittadino di tale paese);

«Corte»: Corte di giustizia delle Comunità europee.

<sup>(1)</sup> GU L 375 del 31.12.1980, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1.

## Parte I

### BREVE DESCRIZIONE DELLE PATENTI COMUNITARIE

Nei capitoli seguenti viene offerta una panoramica del quadro giuridico di riferimento, del diritto comunitario, della giurisprudenza della Corte e degli aspetti non ancora armonizzati.

#### A. QUADRO GIURIDICO DI RIFERIMENTO, DIRITTO COMUNITARIO E GIURISPRUDENZA

##### A.1. Direttiva 80/1263/CEE del Consiglio relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria <sup>(3)</sup>

Benché abrogate dall'articolo 13 della direttiva 91/439/CEE, le disposizioni della direttiva 80/1263/CEE trovano talvolta ancora applicazione in un certo numero di casi pratici, venuti in essere nel periodo in cui tale direttiva era in vigore, che ancora producono determinati effetti per la loro particolare configurazione (per la descrizione e l'interpretazione di tali casi, cfr. l'allegato II).

##### A.2. Direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida

La «seconda direttiva» sulle patenti, principale atto giuridico di riferimento del sistema comunitario delle patenti di guida, è entrata in vigore il 1° luglio 1996. A grandi linee, la seconda direttiva armonizza le categorie di patente, fissa un'età minima per il rilascio delle patenti stesse e prevede obbligatoriamente il superamento di un esame di guida sia teorico che pratico. La direttiva stabilisce inoltre il principio del reciproco riconoscimento delle patenti rilasciate dagli Stati membri, legando la concessione della patente alla residenza abituale. La seconda direttiva contiene anche precise disposizioni sui requisiti minimi in materia di condizioni di salute e prevede un modello comunitario di patente (armonizzato). Essa disciplina inoltre i casi in cui la patente può essere revocata, ritirata o assoggettata a limitazioni.

La seconda direttiva contribuisce allo sviluppo graduale e armonizzato di un sistema comunitario delle patenti di guida. Diversi aspetti, riportati nella sezione B, non sono stati armonizzati dalla seconda direttiva.

La seconda direttiva è stata modificata una prima volta dalla direttiva 94/72/CE del Consiglio <sup>(4)</sup>, che ne modifica l'articolo 1, paragrafo 1, per assicurare alla Finlandia e alla Svezia un periodo transitorio conclusosi il 31 dicembre 1997 per il loro modello di patente del tipo tesserino plastificato.

La seconda direttiva è stata modificata una seconda volta dalla direttiva 96/47/CE del Consiglio <sup>(5)</sup>, che prevede l'adozione di un modello comunitario di patente del tipo tesserino plastificato in alternativa alle patenti cartacee. Tale modifica è stata inserita nella seconda direttiva con l'aggiunta di un «allegato I bis».

<sup>(3)</sup> GU L 375 del 31.12.1980, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 337 del 24.12.1994, pag. 86.

<sup>(5)</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 1.

La decisione della Commissione 96/427/CEE <sup>(6)</sup> riguarda una deroga alle disposizioni dell'allegato III della seconda direttiva per quanto riguarda l'impiego di lenti correttive in caso di problemi della vista.

La direttiva 97/26/CE del Consiglio <sup>(7)</sup> prevede la costituzione di un «comitato per la patente» cui è delegata una limitata potestà legislativa in materia di adeguamento al progresso scientifico e tecnico dell'elenco di codici comunitari, allegati II e III della seconda direttiva. Essa indica inoltre in maggior dettaglio i codici armonizzati a livello comunitario in materia di limitazioni nella guida e modifiche del veicolo.

La decisione 2000/275/CE della Commissione <sup>(8)</sup> stabilisce infine tabelle di equipollenza fra i diversi modelli di patente di guida rilasciati prima dell'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE, da un lato, e le categorie di cui all'articolo 3 della direttiva stessa, dall'altro. Tale decisione è stata adottata in applicazione dell'articolo 10 della direttiva.

Infine, la direttiva 2000/56/CE della Commissione <sup>(9)</sup> specifica ulteriormente l'elenco di codici armonizzati a livello comunitario in materia di limitazioni nella guida e modifiche del veicolo. La direttiva modifica inoltre l'allegato II della direttiva 91/439/CEE, che riguarda gli esami di guida teorici e pratici, adeguandolo al progresso scientifico e tecnico nel settore.

##### A.3. Giurisprudenza

— Sentenza della Corte 16/78 — Choquet

In questa prima sentenza in materia di patenti di guida, la Corte sottolinea la mancanza di armonizzazione in materia esistente al momento del giudizio. Tale mancanza rendeva praticamente impossibile il riconoscimento delle patenti di guida da parte di uno Stato membro diverso da quello che aveva rilasciato il documento, ostacolando così la libera circolazione delle persone. In seguito alla sentenza sono state avviate le prime iniziative per l'armonizzazione delle patenti di guida a livello comunitario.

— Sentenza della Corte C-193/94 — Skanavi

La sentenza riflette la situazione esistente prima del 1° luglio 1996, ma chiarisce anche alcuni aspetti specifici della situazione giuridica creatasi con l'entrata in vigore della seconda direttiva. La Corte ribadisce l'obbligo di sostituzione della patente fissato dalla prima direttiva e ne esamina i collegamenti con l'articolo 43 del trattato CE. La Corte chiarisce inoltre il concetto di «proporzionalità» delle sanzioni imposte a livello nazionale, distingue fra diritto di condurre e patente in quanto documento, rileva problemi legati alla progressiva armonizzazione e stabilisce la portata del principio del reciproco riconoscimento.

<sup>(6)</sup> GU L 175 del 13.7.1996, pag. 34.

<sup>(7)</sup> GU L 150 del 7.6.1997, pag. 41.

<sup>(8)</sup> GU L 91 del 12.4.2000, pag. 1.

<sup>(9)</sup> GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45.

— Sentenza della Corte C-230/97 — Awoyemi

La sentenza chiarisce la posizione dei titolari di patenti rilasciate da paesi terzi e interpreta le disposizioni della direttiva 80/1263/CEE in merito all'obbligo di sostituzione. Essa affronta inoltre problemi legati alla portata e alle implicazioni giuridiche del principio del reciproco riconoscimento.

## B. QUADRO SINOTTICO DEGLI ASPETTI NON ARMONIZZATI

La presente parte intende offrire un quadro sinottico dei vari aspetti non ancora armonizzati a livello comunitario. Per molti di essi la seconda direttiva prevede esplicite deroghe (gli articoli contenenti la specifica deroga sono indicati nei titoli della relativa sezione).

Come indicato nelle diverse sezioni, la seconda direttiva ha già in molti casi previsto un determinato livello di armonizzazione. Essa lascia tuttavia un certo spazio di manovra agli Stati membri, prevedendo in alcuni casi solo «requisiti minimi» o lasciando loro la scelta fra diverse opzioni (come nel caso dell'adozione del modello comunitario). I sistemi nazionali continuano perciò a presentare alcune differenze, tanto dal punto di vista pratico che da quello giuridico.

NB: Il quadro sinottico non è da considerarsi esaustivo, dal momento che alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni o hanno fornito dati incompleti.

### B.1. Periodo di validità e periodicità delle visite mediche

#### Deroghe generali di cui all'articolo 1, paragrafo 3

Nei diversi Stati membri esistono periodi di validità diversi. La seconda direttiva prevede infatti all'articolo 1, paragrafo 3, una deroga all'armonizzazione del periodo di validità, permettendo così agli Stati membri di applicare le proprie disposizioni nazionali. Il periodo di validità di determinate categorie di patente di guida, tanto per gli autoveicoli che per i motocicli, non è soggetto ad alcuna scadenza in:

- Belgio
- Germania
- Francia
- Austria.

In applicazione delle disposizioni dell'allegato III della seconda direttiva anche la periodicità delle visite mediche varia da uno Stato membro all'altro. L'allegato III, punto 1, della seconda direttiva introduce una classificazione dei conducenti in due gruppi distinti, distinguendo fra patenti del «gruppo 1» e patenti del «gruppo 2» (cfr. le definizioni).

L'allegato III, punto 3, stabilisce che i candidati del gruppo 1 devono essere sottoposti a un esame medico solo se, durante

l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si debbono sottoporre prima di ottenere la patente, sussistono seri dubbi in merito all'idoneità alla guida. Una volta rilasciata la patente non è prevista alcuna visita medica obbligatoria per i titolari di patente del gruppo 1. Per i titolari di patente del gruppo 2, l'allegato III, punto 4, prevede il superamento di una visita medica obbligatoria prima del rilascio originario della patente. La direttiva prevede inoltre che essi siano in seguito sottoposti a visite mediche periodiche, senza però fissarne la periodicità.

Si tratta di due aspetti strettamente legati l'uno all'altro: nella maggior parte degli Stati membri il periodo di validità di determinate categorie di patente coincide con la scadenza periodica della visita medica obbligatoria. Il titolare della patente deve quindi sottoporsi alla visita medica al momento di rinnovare la propria patente.

#### Quadro sinottico delle disposizioni nazionali sul periodo di validità delle patenti

Le disposizioni nazionali di riferimento sono indicate fra parentesi e in corsivo. Salvo indicazione contraria, per rinnovare la propria patente il titolare deve superare una visita medica allo scadere dell'eventuale periodo di validità.

**Belgio** (articolo 21, articolo 44, *Arrêté Royal relatif au permis de conduire*, 23.3.1998)

- Gruppo 1: validità illimitata.
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 50° anno d'età; valida fino al 53° anno se il titolare ha 48-50 anni;
- valida per 3 anni, se il titolare ha più di 50 anni.

**Danimarca** (articoli 45 e 46, *Bekendtgørelse om kørekort*, 11.3.1997)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 70° anno;
- valida per 4 anni se il titolare ha 71 anni, per 3 se ne ha 72 e per 2 se ne ha fra 73 e 79;
- valida per 1 anno, se il titolare ha più di 80 anni.
- Gruppo 2: valida fino al compimento del 50° anno;
- valida per 5 anni, se il titolare ha fra 50 e 70 anni;
- valida per 4 anni se il titolare ha 71 anni, per 3 se ne ha 72 e per 2 se ne ha fra 73 e 79;
- valida per 1 anno, se il titolare ha più di 80 anni.

**Germania** (paragrafo 23 Fahrerlaubnisverordnung, 26.8.1998)

- Gruppo 1: validità illimitata.
- C1, C1E: valida fino al compimento del 50° anno; in seguito per 5 anni.
- C, CE: valida per 5 anni.
- D1, D, D1E, DE: valida per 5 anni; se il titolare ha fra 46 e 49 anni: valida fino al compimento del 50° anno; valida per 5 anni, se il titolare ha più di 50 anni.

**Grecia** (articolo 4, Decreto presidenziale 19/95, 31.1.1995)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 65° anno; in seguito per 3 anni.
- Gruppo 2, B+E e B ad uso professionale: valida per 5 anni fino al compimento del 65° anno; in seguito per 3 anni.

**Spagna** (articoli 16 e 17, RD 772/97 — Reglamento General de Conductores, 30.5.1997)

- Gruppo 1: valida per 10 anni fino al compimento del 45° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha fra 45 e 70 anni;  
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 45° anno;  
valida per 3 anni, se il titolare ha fra 45 e 60 anni;  
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 60 anni.

**Francia:**

- Gruppo 1: validità illimitata.
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 60° anno;  
valida per 2 anni, se il titolare ha fra 60 e 76 anni;  
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 76 anni.

**Irlanda:**

- Gruppo 1: valida per 3-10 anni (opzionale) fino al compimento del 60° anno;  
valida per 3 anni, se il titolare ha fra 60 e 69 anni;  
valida per 1-3 anni (in base al risultato della visita medica), se il titolare ha più di 70 anni.
- Gruppo 2: valida per 3-10 anni (in base al risultato della visita medica) fino al compimento del 60° anno;

valida per 3 anni, se il titolare ha fra 60 e 69 anni;

valida per 1-3 anni (in base al risultato della visita medica), se il titolare ha più di 70 anni.

**Italia** (articolo 126, Codice della Strada)

- Gruppo 1: valida per 10 anni fino al compimento del 50° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha fra 51 e 70 anni;  
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- C, CE: valida per 5 anni fino al compimento del 65° anno;  
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 65 anni.
- D, DE: valida per 5 anni fino al compimento del 60° anno;  
valida per 1 anno, se il titolare ha fra 60 e 65 anni;  
non rinnovabile dopo il compimento del 65° anno.

**Lussemburgo** (Règlement grand ducal, 11.8.1996)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 50° anno;  
valida per 10 anni, se il titolare ha fra 51 e 70 anni;  
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni;  
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 80 anni.
- Gruppo 2: valida per 10 anni fino al compimento del 50° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 50 anni;  
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni;  
non rinnovabile dopo il compimento del 75° anno.

**Paesi Bassi** (articolo 122 VVW, 1994)Validità:

- Gruppo 1: valida per 10 anni fino al compimento del 60° anno;  
valida fino al compimento del 70° anno se il titolare ha fra 60 e 65 anni;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 64 anni.
- Gruppo 2: valida per 10 anni fino al compimento del 60° anno;  
valida fino al compimento del 70° anno se il titolare ha fra 60 e 65 anni;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 64 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 70° anno; in seguito ogni cinque anni.
- Gruppo 2: al compimento del 70° anno; in seguito ogni cinque anni (in corso di riesame).

**Austria** (articoli 20 e 21 Führerscheingesetz, 30.10.1997)

- Gruppo 1: validità illimitata (de facto: ai sensi dell'articolo 27, comma 1, punto 4, dell'FSG la patente è valida per 100 anni).
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 60° anno;  
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 60 anni.

**Portogallo** (articolo 7, Decreto Regulamentar 65/94, 18.11.1994)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 65° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 65 anni;  
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- C, CE: valida fino al compimento del 40° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 40 anni;  
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 65 anni;  
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 68 anni.
- D, DE: valida fino al compimento del 40° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 40 anni;  
non rinnovabile se il titolare ha più di 65 anni.

**Finlandia** (articolo 33, Decree 5.1.1996)Validità:

- B: validità iniziale di 2 anni, dopo i quali: valida fino al compimento del 70° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- A1, A, C1, C: valida fino al compimento del 70° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: valida fino al compimento del 70° anno;  
non rinnovabile se il titolare ha più di 70 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 45°, 60°, 70° anno, in seguito ogni 5 anni.
- Gruppo 2: al compimento del 45° anno, in seguito ogni 5 anni.

**Svezia:**Validità:

- Gruppo 1: valida per 10 anni.
- Gruppo 2: valida per 10 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 70° anno.
- Gruppo 2: al compimento del 45° anno, in seguito ogni 5 anni.

**Regno Unito:**Validità:

- Gruppo 1: patente cartacea: fino al compimento del 70° anno; tesserino plastificato: per 10 anni;  
per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- Gruppo 2: valida fino al compimento del 45° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 45 anni;  
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 65 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 70° anno; in seguito ogni tre anni.
- Gruppo 2: valida fino al compimento del 45° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 45 anni;  
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 65 anni.

**Norvegia:**

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 100° anno.
- Gruppo 2: valida per 10 anni fino al compimento del 60° anno;  
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 60 anni;  
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 70 anni.

I candidati ad una patente del «gruppo 1» devono superare una visita medica prima del rilascio iniziale della patente — Allegato III

La maggioranza degli Stati membri non prevede attualmente alcuna visita medica per il rilascio originario di una patente del gruppo 1. La presentazione di un certificato medico è considerata sufficiente per provare l'idoneità alla guida del candidato.

### **B.2. Equipollenze tra categorie di patenti — Articolo 10**

L'articolo 10 della seconda direttiva prevede che, previo accordo della Commissione, gli Stati membri possano definire le equipollenze tra le categorie delle patenti rilasciate anteriormente all'attuazione della direttiva stessa e quelle definite nel suo articolo 3. La normativa comunitaria non impone pertanto l'armonizzazione tra le categorie di patenti rilasciate prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva.

Di fatto, i sistemi di classificazione nazionali presentavano notevoli differenze prima dell'armonizzazione. I diversi metodi di classificazione adottati in passato continueranno a produrre i propri effetti anche in futuro per un notevole numero di cittadini comunitari, soprattutto nel caso in cui le patenti non prevedono un termine del periodo di validità. In tal caso, infatti, le categorie non armonizzate indicate sul documento continueranno a figurarvi per un lungo tempo.

Conformemente all'articolo 10 della seconda direttiva è stata recentemente adottata una decisione della Commissione in cui figurano tabelle di equivalenza<sup>(10)</sup>. In base a tali tabelle risultano in circolazione e in corso di validità, nello Spazio economico europeo, oltre 80 diversi modelli di patente di guida in gran parte rilasciati prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva.

Si tratta di una situazione complessa, che può essere risolta in due diversi modi:

— grazie ad una revoca generale di tutte le patenti rilasciate prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva e ancora in circolazione, che verrebbero così obbligatoriamente sostituite con patenti conformi alle disposizioni della seconda direttiva,

— grazie all'adozione di un periodo di validità armonizzato per tutte le categorie di patente. I vecchi tipi di patente sarebbero così progressivamente eliminati.

<sup>(10)</sup> Decisione 2000/275/CE della Commissione, del 21 marzo 2000, relativa alle equipollenze fra talune categorie di patenti (GU L 91 del 12.4.2000, pag. 1).

### **B.3. Aspetti legati a particolari (sotto)categorie di veicoli**

— Fissazione di sottocategorie — Articolo 3, paragrafo 2

L'articolo 3, paragrafo 2, della seconda direttiva prevede che nell'ambito delle categorie A, B, B+E, C, C+E, D e D+E gli Stati membri possano rilasciare una patente specifica per guidare i veicoli di una o più delle seguenti sottocategorie<sup>(11)</sup>:

A1: motocicli leggeri di cilindrata superiore a 50 cc o aventi una velocità massima superiore a 45 km/h e cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima di 11 kW;

B1: veicoli a motore a tre e a quattro ruote di cilindrata superiore a 50 cc o aventi una velocità massima superiore a 45 km/h e cilindrata non superiore a 125 cc e la cui massa non supera (a vuoto) 550 kg;

C1: autocarri con massa limite superiore a 3,5 t e inferiore a 7,5 t;

C1+E: un veicolo della sottocategoria C1 combinato ad un rimorchio, sempre che la massa limite del complesso così formato non sia complessivamente superiore a 12 t e che la massa limite del rimorchio non superi quella a vuoto del veicolo trainante;

D1: autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere (escluso quello del conducente) è superiore ad 8 ma inferiore a 16;

D1+E: complessi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella sottocategoria D1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non sia superiore a 12 t e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice e che il rimorchio non sia utilizzato per il trasporto di persone.

Gli Stati membri hanno adottato le sottocategorie indicate di seguito:

Belgio: C1, D1, C1+E, D1+E

Danimarca: nessuna sottocategoria

Germania: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Grecia: A1

Spagna: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Francia: A1, B1

Irlanda: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Italia: A1

<sup>(11)</sup> La precisa formulazione delle definizioni deriva dalla lettura combinata del disposto dei paragrafi 2 e 3, dell'articolo 3, della seconda direttiva.

- Lussemburgo: A1, C1, D1, C1+E, D1+E
- Paesi Bassi: *nessuna sottocategoria*
- Austria: C1, C1+E
- Portogallo: A1
- Finlandia: A1, C1, D1, C1+E, D1+E
- Svezia: A1
- Regno Unito: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E
- *Requisiti complementari per la categoria A — Articolo 3, paragrafo 5*
- L'articolo 3, paragrafo 5, prevede che gli Stati membri possano imporre norme restrittive complementari per la sottocategoria A1. Simili norme sono state imposte dai due Stati membri indicati di seguito:
- Germania: i conducenti di età inferiore a 18 anni non sono autorizzati a condurre motocicli aventi una velocità massima superiore a 80 km/h (articolo 5, paragrafo 28 Fahrerlaubnisverordnung, 18.8.1998).
- Spagna: rientrano nella categoria A1 solo i motocicli con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,11 kW/kg (articolo 5.1 — Real Decreto 772/97).
- Nessun altro Stato membro ha imposto requisiti complementari per la sottocategoria A1.
- *Guida di veicoli di categoria B1 con patente della categoria A o A1 — Articolo 5, paragrafo 3, lettera a)*
- Sul proprio territorio nazionale, gli Stati membri possono concedere l'abilitazione alla guida di un veicolo di categoria B1 con patente della categoria A o A1. Vengono di seguito elencati i requisiti necessari per la guida di un veicolo di tipo B1, nei casi in cui tale categoria esista nello specifico Stato membro:
- Belgio: solo con patente di categoria B
- Danimarca: con patente di tipo A o B per i tricicli; solo con patente di tipo B per i quadricicli
- Germania: solo con patente di categoria B (paragrafo 6 Fahrerlaubnisverordnung, 18.8.1998)
- Grecia: solo con patente di categoria B (articolo 4.7 — Presidential Decree 19/95)
- Spagna: solo con patente di categoria A (Real Decreto 772/1997, articolo 5)
- Francia: solo con patente di categoria A o A1
- Irlanda: solo con patente di categoria B
- Italia: solo con patente di categoria A o A1
- Lussemburgo: solo con patente di categoria B
- Paesi Bassi: solo con patente di categoria B
- Austria: con patente di categoria A o B per i veicoli B1 con massa limite non superiore a 400 kg; con patente di categoria B per i veicoli B1 con massa limite superiore a 400 kg (paragrafo 2.1 Führerscheingesetz, 30.10.1997)
- Portogallo: solo con patente di categoria A o A1
- Finlandia: solo con patente di categoria A
- Regno Unito: solo con patente di categoria A (Regulation No 2824/1996, articolo 6.8)
- Norvegia: solo con patente di categoria B
- *Guida di veicoli di categoria A1 con patente della categoria B — Articolo 5, paragrafo 3, lettera b)*
- Sul proprio territorio nazionale, gli Stati membri possono concedere l'abilitazione alla guida di motocicli leggeri (compresi nella categoria A1) con patente della categoria B. Tale abilitazione non deve tuttavia essere obbligatoriamente riconosciuta dagli altri Stati membri.
- Le informazioni fornite di seguito riguardano esclusivamente gli Stati membri che hanno previsto tale possibilità (per i quali sono forniti i requisiti complementari richiesti).
- Belgio: Patente di tipo B, con due anni di esperienza pratica
- Spagna: Patente di tipo B, con due anni di esperienza pratica e un esame teorico
- Francia: Patente di tipo B, con due anni di esperienza. È in fase di esame la possibilità di introdurre una formazione di 6 ore; svolta inizialmente su base volontaria tale formazione potrebbe in futuro diventare obbligatoria
- Italia: L'abilitazione è riconosciuta senza che siano imposti requisiti complementari
- Austria: Patente di tipo B, con cinque anni di esperienza pratica e sei ore obbligatorie di formazione pratica di guida.

— *Guida di veicoli di categoria C1 o D1 con patente della categoria B — Articolo 5, paragrafo 4*

L'articolo 5, paragrafo 4, lettera a), prevede che, previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possano autorizzare sul loro territorio la guida di veicoli della categoria D1 da parte di persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso da almeno due anni di patente di guida della categoria B, sempre che tali autoveicoli siano utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali e siano guidati da volontari non retribuiti. Solo il Regno Unito ha previsto tale abilitazione.

L'articolo 5, paragrafo 4, lettera b), prevede che, in determinate circostanze diverse da quelle di cui alla precedente lettera a), gli Stati membri possano abilitare alla guida di veicoli della categoria C i titolari di patente di categoria B.

Nessuno Stato membro ha previsto tale abilitazione.

— *Rilascio diretto della patente per motocicli pesanti — Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)*

L'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), prevede che gli Stati membri possano richiedere l'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli aventi caratteristiche inferiori, con patente di guida della categoria A, se il candidato è di età non inferiore a 21 anni [«accesso diretto» <sup>(12)</sup>].

Gli Stati membri elencati di seguito non prevedono l'accesso diretto alla guida di motocicli pesanti dopo il compimento dei 21 anni.

Germania: L'accesso diretto è possibile solo dopo il compimento dei 25 anni

Irlanda: Nessun accesso diretto, sono sempre richiesti due anni di esperienza pratica

Spagna: Nessun accesso diretto, sono sempre richiesti due anni di esperienza pratica

Tutti gli altri Stati membri hanno previsto l'accesso diretto alla guida di motocicli pesanti dopo il compimento dei 21 anni.

<sup>(12)</sup> L'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), letto in combinato disposto con l'allegato II, punto 8.1.2, della seconda direttiva così distingue fra accesso diretto e accesso progressivo ai motocicli pesanti: accesso progressivo: l'autorizzazione a guidare motocicli di potenza superiore a 25 kW o con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg (o motocicli con sidecar con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg), è subordinata all'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli aventi caratteristiche inferiori, con patente di guida della categoria A; accesso diretto: l'esperienza preliminare può non essere richiesta se il candidato è di età non inferiore a 21 anni, fatto salvo il superamento di una prova specifica di controllo delle capacità e dei comportamenti.

**B.4. Aspetti legati all'età minima**

— *Abbassamento del limite di età per la guida di veicoli di categoria B — Articolo 6, paragrafo 2*

L'articolo 6, paragrafo 2, prevede che gli Stati membri possano derogare alle condizioni in materia di età minima fissate per le categorie A, B e B+E (18 anni) e rilasciare tali categorie di patenti a partire da 17 anni.

I seguenti Stati membri prevedono un'età minima inferiore ai 18 anni:

Germania: 17 anni, nell'ambito di attività di formazione professionale, per le categorie C e D

Irlanda: 17 anni, senza requisiti complementari

Austria: 17 anni, se accompagnati («Vorgezogene Lenkberechtigung»)

Regno Unito: 17 anni, senza requisiti complementari.

In tutti gli altri Stati membri l'età minima è 18 anni.

— *Riconoscimento delle patenti B rilasciate a titolari di età inferiore ai 17 anni — Articolo 6, paragrafo 3*

Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio delle patenti di guida rilasciate in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2.

Germania, Austria, Irlanda e Regno Unito riconoscono le patenti rilasciate in applicazione dell'articolo 6, paragrafi 2 e 3.

Danimarca e Lussemburgo riconoscono tali patenti ai turisti, ma non ai titolari che trasferiscono la propria residenza sul loro territorio.

Tutti gli altri Stati membri non riconoscono le patenti rilasciate a persone di età inferiore ai 18 anni e quindi non permettono loro di guidare sul proprio territorio fino al compimento dei 18 anni.

**B.5. Patenti rilasciate da paesi terzi — Articolo 8, paragrafo 6**

Gli Stati membri non sono tenuti a riconoscere le patenti rilasciate da paesi non appartenenti all'Unione europea. L'articolo 8, paragrafo 6, prevede inoltre che tale riconoscimento possa essere rifiutato anche se la patente originale è stata nel frattempo sostituita da un altro Stato membro con una patente di modello comunitario (ma solo nel caso in cui il titolare stabilisca la propria residenza abituale in un altro Stato membro).

### B.6. Modelli di patente — Allegati I e I bis

La direttiva 96/47/CE prevede l'adozione di una patente del tipo tesserino plastificato in alternativa al modello cartaceo (allegato I della direttiva) aggiungendo a tal fine alla seconda direttiva un apposito allegato I bis. Gli Stati membri sono liberi di optare per l'uno o per l'altro modello.

La patente di guida non risulta ancora completamente armonizzata in termini di forma. A parte il fatto che, come si è detto, gli Stati membri possono scegliere fra due diversi modelli di patente, la normativa comunitaria non prevede la sostituzione obbligatoria delle patenti in vigore rilasciate prima della prima o della seconda direttiva, né l'armonizzazione del periodo di validità. Oltre 80 diversi tipi di patente di guida restano così in corso di validità e in circolazione nello Spazio economico europeo.

Tale numero è destinato a diminuire progressivamente man mano che le patenti dotate di un periodo di validità fissato da disposizioni nazionali arrivano a scadenza e sono sostituite da patenti conformi al modello comunitario. Nei paesi membri ove le patenti non sono soggette ad un periodo di validità limitato per specifiche categorie di veicoli tale processo, in assenza di appropriati interventi legislativi, potrebbe avere una durata di numerosi decenni.

Le patenti rilasciate prima dell'entrata in vigore della direttiva e della normativa comunitaria ad essa collegata sono esaminati, in quanto alla sostanza (ovvero i diritti riconosciuti), nella sezione relativa alle equipollenze fra diverse categorie di veicoli.

Modello cartaceo (allegato I)	Modello tesserino plastificato (allegato I bis)
Belgio	Danimarca
Grecia	Germania
Spagna (tesserino plastificato in preparazione)	Italia
Francia	Portogallo
Irlanda	Finlandia
Lussemburgo	Svezia
Paesi Bassi	Regno Unito
Austria	Norvegia
Liechtenstein (tesserino plastificato in preparazione)	Islanda

### B.7. Patenti e certificati provvisori

Nel Regno Unito e in Irlanda è previsto il rilascio di «patenti provvisorie» che in certe circostanze permettono di guidare determinati veicoli sul territorio nazionale dei due paesi. In base alla normativa nazionale esse sono considerate parte della formazione pratica di guida e sono rilasciate senza che sia necessario passare alcun esame.

L'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE prevede il reciproco riconoscimento delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri. Le citate «patenti provvisorie» non sono tuttavia patenti ai sensi della direttiva: l'articolo 7 stabilisce infatti che il rilascio della patente avvenga previo superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni. Le patenti provvisorie sono perciò un documento con valenza puramente nazionale, rilasciate nel quadro della formazione alla guida, e non attribuiscono pertanto alcun diritto alla guida al di fuori del territorio dello Stato membro che le ha rilasciate.

Esistono inoltre in tutti gli Stati membri numerosi certificati, come ad esempio la dichiarazione di superamento dell'esame di guida, i certificati provvisori in caso di smarrimento o furto della patente, certificati medici, ecc. Tali documenti non sono tuttavia assimilabili alla vera e propria patente e non devono essere riconosciuti dagli altri Stati membri. Una volta scaduta la patente, o in caso di smarrimento o furto di tale documento, il titolare deve ottenere una nuova patente (il documento vero e proprio) prima di poter rivendicare il reciproco riconoscimento.

### B.8. Registrazione delle infrazioni sulla patente

Le disposizioni nazionali prevedono nel Regno Unito che la patente sia composta dalla patente vera e propria e da una parte integrativa («counterpart»), sulla quale sono registrate tutte le infrazioni al codice della strada, sotto forma di punti di penalità. Poiché per il momento i sistemi nazionali che regolano l'attribuzione di punti di penalità non sono armonizzati [in alcuni casi essi sono oggetto di accordi bilaterali <sup>(13)</sup>] le registrazioni in questione non hanno in generale alcuna rilevanza per gli altri Stati membri.

Per quanto riguarda le limitazioni alle patenti rilasciate in altri Stati membri l'allegato I, punto 4 (per le patenti cartacee) e l'allegato I bis, paragrafo 3, lettera a) (per il modello tipo tesserino plastificato) prevedono che gli Stati membri possano far figurare sul documento tutte le indicazioni indispensabili alla gestione della patenti, sempre che iscrivano questo tipo di indicazioni anche nelle patenti da essi rilasciate e dispongano, a tal fine, dello spazio necessario sul documento.

<sup>(13)</sup> Una convenzione redatta sulla base dell'articolo K.3 del trattato UE (articolo 31 UE) prevede il riconoscimento multilaterale delle decisioni di ritiro della patente di guida (convenzione relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida, GU C 216 del 10.7.1998, pag. 2) e potrebbe quindi migliorare la situazione. Fino ad oggi, tuttavia, solo uno Stato membro ha ratificato la convenzione

## C. QUADRO DELLE CATEGORIE DI PATENTE DI GUIDA ESISTENTI

**Gruppo 1**

Categoria A	Categoria B	Categorie B+E
<p><u>Motocicli</u>: cilindrata superiore a 125 cc e potenza superiore a 11 kW</p> <p><u>Motocicli pesanti</u>: potenza superiore a 25 kW o rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg</p> <p>(accesso: 21 anni compiuti o 2 anni di esperienza su mezzi «leggeri» A)</p>	<p><u>Veicoli a motore</u> con m.l. (massa limite) non superiore a 3 500 kg e meno di 9 posti a sedere; possono comprendere un rimorchio di peso non superiore a 750 kg</p> <p><u>Complessi di veicoli</u>: con m.l. non superiore a 3 500 kg; la massa del rimorchio non deve superare quella della motrice (a vuoto)</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u>: costituiti da una motrice di categoria B e di un rimorchio, ove i due combinati non possano essere fatti rientrare nella categoria B</p>
Sottocategoria A1	Sottocategoria B1	
<p><u>Motocicli leggeri</u>: con cilindrata non superiore a 125 cc e potenza non superiore a 11 kW</p> <p><u>Ciclomotori</u>: con velocità massima inferiore a 45 km/h e cilindrata inferiore a 50 cc non rientrano fra i <u>Veicoli disciplinati dalla direttiva</u></p>	<p><u>Veicoli a tre e a quattro ruote</u> aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h o cilindrata superiore a 50 cc e con massa (a vuoto) non superiore a 550 kg</p>	

**Gruppo 2**

Categoria C	Categoria C+E	Categoria D	Categoria D+E
<p><u>Veicoli a motore</u> diversi da quelli di categoria D, con massa limite superiore a 3 500 kg; possono comprendere un <u>rimorchio</u> di peso non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria C; rimorchio con m.l. superiore a 750 kg</p>	<p><u>Veicoli a motore</u> destinati al trasporto di persone e con oltre nove posti a sedere; possono comprendere un <u>rimorchio</u> con m.l. non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria D; rimorchio con m.l. superiore a 750 kg</p>
Sottocategoria C1	Sottocategoria C1+E	Sottocategoria D1	Sottocategoria D1+E
<p><u>Veicoli a motore</u> diversi da quelli di categoria D, con massa limite superiore a 3 500 kg e inferiore a 7 500 kg; possono comprendere un <u>rimorchio</u> con m.l. non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria C1; rimorchio con m.l. superiore a 750 kg; la m.l. della combinazione risultante non deve avere peso superiore a 12 t e la m.l. del rimorchio non deve superare quella della motrice (a vuoto)</p>	<p><u>Veicoli a motore</u> destinati al trasporto di persone, non più di nove posti a sedere e meno di 17 posti; possono comprendere un <u>rimorchio</u> con m.l. non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria D1 e rimorchio con m.l. superiore a 750 kg la m.l. della combinazione risultante non deve avere peso superiore a 12 t e la m.l. del rimorchio non deve superare quella della motrice (a vuoto); il rimorchio non deve essere adibito al trasporto di persone</p>

## Parte seconda

### ORIENTAMENTI GIURISPRUDENZIALI SULL'INTERPRETAZIONE DELLA DIRETTIVA 91/439/CEE

Nei paragrafi seguenti è fornita l'interpretazione giurisprudenziale di particolari disposizioni della direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida, per garantire che esse vengano applicate in maniera coerente e conforme ai principi che regolano il diritto comunitario. L'esperienza dimostra come un breve riassunto delle situazioni che nella pratica si presentano più frequentemente, corredato della giurisprudenza che ha interpretato il diritto comunitario attualmente in vigore, rappresenti uno strumento indispensabile sia per le autorità preposte a garantire l'applicazione delle disposizioni in oggetto, sia per le amministrazioni locali e per gli stessi cittadini.

Tutte le interpretazioni sono presentate secondo una stessa struttura: il problema è innanzitutto definito dal punto di vista giuridico, vengono quindi illustrati uno o più esempi pratici cui segue l'interpretazione giurisprudenziale del caso.

#### A. REQUISITI PER LA SOSTITUZIONE DELLE PATENTI

##### A.1. Disposizioni giuridiche

L'articolo 8 della prima direttiva prevedeva che le patenti di guida i cui titolari avessero stabilito la propria residenza abituale in un altro Stato membro avessero validità di un anno. Entro tale periodo lo Stato membro ospitante richiedeva che le patenti rilasciate da un diverso Stato membro fossero **obbligatoriamente sostituite**.

L'articolo 8, paragrafo 1, della prima direttiva così recitava:

«Gli Stati membri prevedono che, se il titolare di una patente di guida nazionale o di una patente di modello comunitario in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro, acquista la residenza normale in un altro Stato membro, la patente rimane ivi valida al massimo nell'anno successivo all'acquisizione della residenza. Entro tale termine, su richiesta del titolare e dietro consegna della patente, lo Stato in cui il titolare ha acquisito la normale residenza gli rilascia una patente (di modello comunitario) per la categoria corrispondente senza imporgli le condizioni di cui all'articolo 6. [...]».

L'articolo 13 della seconda direttiva ha tuttavia abrogato la prima direttiva a partire dal 1° luglio 1996 prevedendo all'articolo 1, paragrafo 2, il **principio del reciproco riconoscimento** delle patenti rilasciate dagli Stati membri ed eliminando in tal modo l'obbligo di sostituzione delle patenti stesse.

Come indicato nel nono considerando della direttiva 91/439/CEE l'obbligo di sostituire le patenti di guida costituiva di fatto un ostacolo alla libera circolazione delle persone e risultava quindi, ai fini dell'integrazione europea, un elemento di disturbo inammissibile.

A partire dall'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE la sostituzione delle patenti di guida rilasciate da uno degli Stati membri avviene, in linea generale, su base puramente volontaria dal momento che l'articolo 8, paragrafo 1, di tale direttiva così dispone:

«Il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la sostituzione della propria patente di guida con una equipollente [...]».

La sostituzione delle patenti può tuttavia essere ancora prevista in un numero molto limitato di casi contemplati dalla seconda direttiva:

- i) ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, uno Stato membro può prevedere la sostituzione della patente al fine di applicare le proprie leggi penali e i regolamenti di polizia; in considerazione del principio generale sancito dall'articolo 8, paragrafo 1, tale pratica deve tuttavia essere applicata in modo restrittivo e solo in caso di infrazioni gravi;
- ii) è prevista la sostituzione del documento anche in caso di rinnovo delle patenti che vengano a scadere al di fuori del territorio dello Stato che le ha rilasciate; tale sostituzione è tuttavia legata al rinnovo e non costituisce una vera e propria sostituzione.

##### A.2. Esempi pratici

###### Esempio 1:

*Il titolare di una patente stabilisce la propria residenza abituale in Francia dopo il 1° luglio 1996 e non provvede a sostituire la propria patente. Nel 1997 le autorità francesi gli richiedono di sostituire la patente. Il titolare rivendica il riconoscimento della sua patente originaria ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE senza il disbrigo di ulteriori formalità <sup>(14)</sup>, rivendicando inoltre il riconoscimento dell'effetto diretto di tale articolo <sup>(15)</sup>.*

###### Esempio 2:

*Caso del tutto simile a quello dell'esempio precedente, con la sola differenza che il titolare della patente stabilisce la propria residenza abituale nell'altro Stato membro fra il 1° luglio 1995 e il 1° luglio 1996.*

###### Esempio 3:

*Caso del tutto simile a quello dell'esempio precedente, con la sola differenza che il titolare della patente stabilisce la propria residenza abituale nell'altro Stato membro prima del 1° luglio 1995.*

<sup>(14)</sup> La Corte di giustizia delle Comunità europee ha infatti stabilito nel paragrafo 26 della sentenza C-193/94 (Skanavi), che le patenti di guida devono essere riconosciute senza ulteriori formalità.

<sup>(15)</sup> Il paragrafo 43 della sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee C-230/97 (Awoyemi) indica esplicitamente che occorre riconoscere effetto diretto all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva.

### A.3. Interpretazione della Corte di giustizia nella sentenza C-193/94 (Skanavi)

Alcune delle disposizioni della direttiva 80/1263/CEE sono state chiarite dalla Corte nella sentenza C-193/94 del 29 febbraio 1996 (Skanavi). Benché la prima direttiva sia stata abrogata dalla direttiva 91/439/CEE, viene fatto riferimento alla citata sentenza, in quanto le disposizioni della prima direttiva ancora esercitano i propri effetti sui casi menzionati.

Nella sentenza, la Corte opera una distinzione fra il **diritto di guidare** un autoveicolo e il **documento** che attesta tale diritto. Il diritto di condurre non è compromesso dal fatto che il titolare della patente non abbia sostituito il documento entro il periodo di un anno prescritto dalla direttiva 80/1263/CEE. L'articolo 8, paragrafo 1, della prima direttiva, in vigore fino al 1° luglio 1996, prevedeva che entro un anno gli Stati membri richiedessero ai titolari di patenti rilasciate da altri Stati membri, di sostituirle (per il testo dell'articolo confronta i paragrafi precedenti).

La Corte ha inoltre stabilito che il rilascio di una patente in sostituzione di un'altra non è fonte di un nuovo diritto di condurre sul territorio dello Stato membro ospitante ma il mero riconoscimento dell'esistenza di tale diritto. Tale diritto è stato conferito al titolare della patente da un altro Stato membro e sancito dal rilascio della patente. La Corte ha sottolineato che la patente originaria mantiene comunque la propria validità nello Stato membro che l'ha rilasciata e continua ad essere riconosciuta dagli altri Stati membri indipendentemente dal fatto che sia stata sostituita o meno (paragrafo 32).

Per quanto riguarda la **proporzionalità delle sanzioni** a fronte della mancata sostituzione, la Corte ha dichiarato che l'articolo 43 del trattato CE osta a che la guida di una persona che non abbia sostituito la patente sia equiparata alla guida senza patente (paragrafo 39 della sentenza). Tale interpretazione giurisprudenziale è di importanza fondamentale nella valutazione della proporzionalità delle sanzioni.

### A.4. Soluzioni

In applicazione dei principi del diritto comunitario in vigore, come interpretati dalla Corte, gli esempi pratici menzionati si risolvono nel modo indicato di seguito:

#### A.4.1. Il titolare ha trasferito la propria residenza abituale dopo il 1° luglio 1996

Il principio del reciproco riconoscimento sancito dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE è direttamente applicabile a partire dall'entrata in vigore della direttiva, il 1° luglio 1996<sup>(16)</sup>. A partire da tale data non può quindi essere richiesta alcuna sostituzione poiché l'articolo 8, paragrafo 1, della seconda direttiva rende tale operazione puramente volontaria. Gli Stati membri non possono quindi imporre la sostituzione nel caso dell'esempio 1.

#### A.4.2. Il titolare ha trasferito la propria residenza abituale fra il 1° luglio 1995 e il 1° luglio 1996

Come indicato, l'articolo 8, paragrafo 1, della prima direttiva prevedeva la sostituzione obbligatoria della patente entro un anno. La direttiva 91/439/CEE, entrata in vigore il 1° luglio 1996, prevede invece che tale sostituzione avvenga su base meramente volontaria. La combinazione delle due diverse disposizioni rende di fatto retroattiva, dal 1° luglio 1995, l'abolizione della sostituzione obbligatoria. Anche nell'esempio 2, pertanto, il titolare non può essere obbligato a sostituire la propria patente.

#### A.4.3. Il titolare ha trasferito la propria residenza abituale prima del 1° luglio 1995

Nel caso in esame il titolare è in possesso di un documento che ha perso la propria validità allo scadere del previsto periodo di un anno e si trova pertanto a violare disposizioni amministrative nazionali. La patente di guida continua tuttavia ad essere valida nello Stato membro da cui è stata rilasciata, nonché ad essere riconosciuta da tutti gli altri Stati membri. Per tale ragione e per il fatto che la sostituzione è divenuta meramente volontaria a partire dalla data di entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE, la sostituzione obbligatoria della patente dopo tale data deve essere considerata una mera formalità e come tale risulta in contrasto con le disposizioni che regolano la libera circolazione delle persone<sup>(17)</sup>.

Nell'esempio 3 il titolare della patente può pertanto essere obbligato a sostituire il documento solo in casi eccezionali e in particolare in applicazione di disposizioni nazionali in vigore prima del 1° luglio 1996 e relative a fatti accaduti prima di tale data. Qualsiasi cittadino comunitario può tuttavia appellarsi contro l'applicazione di regole che impongono la sostituzione obbligatoria dopo il 1° luglio 1996 in quanto in contrasto con il diritto comunitario, anche se la seconda direttiva non è stata recepita dallo Stato membro che richiede la sostituzione.

L'esempio 3 sembra per il momento avere rilevanza puramente teorica poiché, in base alle informazioni di cui dispone la Commissione europea, nessun ricorso di tale natura è stato presentato in nessuno Stato membro.

#### A.4.4. Imposizione di sanzioni per la mancata sostituzione della patente

Per quanto riguarda le infrazioni che risalgono a prima del 1° luglio 1995 (esempio 3), la Corte ha stabilito i seguenti principi: la mancata sostituzione della patente entro un anno, come previsto dalla prima direttiva, non pregiudica il diritto alla guida, rappresentando semplicemente il mancato rispetto di un obbligo amministrativo. La Corte ha pertanto stabilito che l'applicazione di sanzioni penali a fronte della mancata sostituzione risulta in linea generale *sproporzionata* anche nei casi in cui tali sanzioni hanno natura puramente pecuniaria (paragrafo 37 della sentenza C-193/94 Skanavi).

<sup>(16)</sup> Cfr. causa C-230/97, paragrafo 43.

<sup>(17)</sup> Applicazione per analogia di quanto stabilito dalla Corte nel caso C-265/88 Messner (cfr. in particolare il paragrafo 8).

Gli Stati membri possono tuttavia applicare *sanzioni amministrative*, purché proporzionate alla violazione sanzionata. Esse non devono in particolare risultare tanto severe da rappresentare un ostacolo alla libera circolazione delle persone. La limitazione delle sanzioni imposte è stata più volte sostenuta dalla Corte nella sua giurisprudenza <sup>(18)</sup>. L'imposizione di tali sanzioni è inoltre consentita solo se la legislazione nazionale non consente l'applicazione retroattiva di disposizioni più favorevoli di natura penale che avrebbero potuto essere applicate allorché il caso in questione si trovava in pendenza di giudizio innanzi al tribunale nazionale. Il diritto comunitario non impedisce inoltre al giudice nazionale di applicare l'articolo 1, paragrafo 2, e l'articolo 8, paragrafo 1, della seconda direttiva, anche nei casi in cui la violazione è avvenuta prima del 1° luglio 1995 (cfr. causa C-230/97, punto 2 del dispositivo).

Se un cittadino comunitario ha trasferito la propria residenza abituale *dopo il 1° luglio 1995* (esempi 1 e 2) e non sostituisce la propria patente, esso non si trova a violare nessuna disposizione, in quanto la sostituzione è divenuta volontaria e non può pertanto essere imposta alcuna sanzione né di natura penale né di natura amministrativa.

## B. RECIPROCO RICONOSCIMENTO DELLE PATENTI

### B.1. Riconoscimento di patenti cui sono state imposte limitazioni in occasione della sostituzione

#### B.1.1. Disposizioni giuridiche

In base alle disposizioni della prima direttiva la patente originaria mantiene la sua validità nello Stato membro che l'ha rilasciata. La patente rilasciata in sostituzione costituisce esclusivamente l'attestazione dell'esistenza del diritto di condurre senza esserne la vera fonte e la portata di tale diritto è di fatto stabilita dallo Stato membro che ha rilasciato la patente originaria <sup>(19)</sup>. A livello di diritto comunitario derivato non esiste distinzione fra il documento e il diritto di condurre a partire dall'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE. Poiché tale direttiva provvede fra l'altro ad armonizzare le categorie di patente, le età minime e le condizioni di rilascio delle patenti facendo sì che queste riflettano in modo chiaro le abilitazioni conseguite dal titolare, *tutte* le abilitazioni risultanti dalla patente devono essere riconosciute in base al principio del reciproco riconoscimento.

La portata delle abilitazioni relative a patenti rilasciate prima del 1° luglio 1996 non risulta invece dalle annotazioni sul documento stesso. Per tali patenti è previsto quindi dall'articolo 10 della seconda direttiva che sia elaborata una tavola delle equipollenze per stabilire la corrispondenza fra le abilitazioni dei vecchi modelli e le categorie di cui all'articolo 3 della seconda direttiva. L'articolo 8 della direttiva 80/1263/CEE prevedeva inoltre che lo Stato membro ospitante rilasciasse una

patente sostitutiva di categoria *corrispondente* a quella della patente originaria. L'imposizione di limitazioni alle abilitazioni conseguite in altri Stati membri (come spesso avveniva prima dell'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE) può pertanto trovare giustificazione solo se qualificabile come limitazione del documento, anziché del diritto originario di condurre un autoveicolo.

Poiché il titolare otteneva un diverso documento in seguito alla sostituzione, egli non poteva provare di essere titolare di tutti i diritti originari tramite il nuovo documento (limitato), in base al quale gli era consentita la guida dei soli veicoli appartenenti alle categorie che vi figuravano.

Le limitazioni imposte dallo Stato membro ospitante in base alla direttiva 80/1263/CEE, avevano tuttavia effetto solo sul territorio di questo, gli altri Stati membri non erano invece tenuti a riconoscere tali limitazioni qualora il titolare della patente avesse trasferito la propria residenza normale in un diverso Stato membro. Le abilitazioni potevano così risultare ulteriormente limitate o estese a seconda dello Stato membro in cui il titolare trasferiva la propria residenza abituale.

Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1 (ultima frase), della direttiva 80/1263/CEE, lo Stato membro ospitante poteva rifiutare la sostituzione della patente solo se la regolamentazione nazionale impediva di procedere al suo rilascio.

#### B.1.2. Esempi pratici

##### Esempio 4:

*Il titolare di una patente tedesca fissa la propria residenza abituale in Francia prima del 1° luglio 1995. In applicazione delle disposizioni che regolavano al tempo la sostituzione, egli ottiene una patente francese di categoria B, che gli conferisce l'abilitazione alla guida di veicoli fino a 3,5 tonnellate, in sostituzione della sua patente «Klasse 3», che gli conferiva l'abilitazione alla guida di veicoli fino a 7,5 tonnellate (ed addirittura a 18,25 tonnellate nel caso di alcuni complessi di veicoli) in territorio tedesco. Pur mantenendo la propria residenza in Francia, egli chiede che gli sia riconosciuta l'abilitazione relativa alla patente tedesca originaria dopo il 1° luglio 1996, in applicazione del principio del reciproco riconoscimento.*

##### Esempio 5:

*L'abilitazione originaria risulta limitata come nell'esempio 4. Dopo il 1° luglio 1996 il titolare trasferisce la propria residenza in un terzo Stato membro e chiede che gli sia riconosciuta pienamente l'abilitazione originaria.*

##### Esempio 6:

*L'abilitazione originaria risulta limitata come nell'esempio 4. Dopo il 1° luglio 1996 il titolare della licenza si trasferisce nuovamente nello Stato che ha rilasciato tale documento e chiede che gli sia riconosciuta l'abilitazione iniziale, che gli era garantita dalla patente originaria nello Stato che l'aveva rilasciata.*

<sup>(18)</sup> Cfr. in particolare la causa C-265/88 Messner (paragrafo 14) e la causa C-24/97 Commissione contro Repubblica federale di Germania (paragrafo 14).

<sup>(19)</sup> Cfr. paragrafi 31, 32 e 34 della causa C-193/94 (Skanavi).

### B.1.3. Soluzioni

Nel paragrafo 32 della causa C-193/94 la Corte dichiara che il diritto originario alla guida rimane invariato e valido nello Stato membro in cui la patente è stata rilasciata. La direttiva 91/439/CEE non distingue inoltre fra diritto di condurre e patente in quanto documento, stabilendo il principio del reciproco riconoscimento delle patenti. Il mantenimento o il recupero del diritto originario è quindi collegato al fatto che il diritto in questione continua ad esistere nello Stato che ha rilasciato la patente, indipendentemente dall'introduzione del principio del reciproco riconoscimento.

Il recupero di abilitazioni che erano state soggette a limitazioni avviene pertanto sulla base di considerazioni giuridiche diverse da quelle applicabili al mantenimento di eventuali estensioni dell'abilitazione (cfr. oltre).

Per quanto riguarda le rivendicazioni per il riconoscimento del diritto originario in seguito all'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE sia nello Stato membro ospitante sia in un diverso Stato membro (esempi 4 e 5) risulta, da quanto detto sopra, che il titolare della patente **non può** richiedere l'abilitazione iniziale. Gli Stati membri sono infatti tenuti a riconoscere la patente in quanto documento. Negli esempi citati tale documento comprova l'esistenza di abilitazioni inferiori a quelle originariamente conseguite. Il diritto iniziale rimane immutato solo nello Stato membro che ha rilasciato la patente e pertanto il recupero di tale diritto in altri Stati membri non può basarsi sul principio del reciproco riconoscimento poiché la piena portata di tale diritto non risulta dal documento sostitutivo.

Il titolare della patente può invece rivendicare il diritto originario nello Stato membro che ha rilasciato il documento (esempio 6) dal momento che tale diritto rimane invariato in tale Stato, come sancito dalla Corte (20).

Si consiglia pertanto di concedere ai titolari di patente che ne hanno il diritto, il recupero delle precedenti abilitazioni, perse con la sostituzione, solo su esplicita domanda e dietro restituzione della patente sostitutiva ottenuta. In tal modo tutte le abilitazioni possono essere registrate sulla nuova patente rilasciata dallo Stato membro che aveva rilasciato la patente originaria.

## B.2. Riconoscimento di patenti cui sono state concesse ulteriori abilitazioni in occasione della sostituzione

### B.2.1. Disposizioni giuridiche

Come indicato nel primo e nel nono considerando nonché dall'articolo 13 della direttiva 91/439/CEE, che abroga la direttiva 80/1263/CEE, dall'entrata in vigore della seconda direttiva il reciproco riconoscimento è applicato in modo **completo ed esclusivo**. Nei casi in cui le abilitazioni sono state estese in

seguito alla sostituzione, tali estensioni non derivano dal diritto di condurre originario ma sono state conferite in un secondo tempo in applicazione di normative nazionali in vigore nello Stato membro ospitante. L'eliminazione di tali estensioni è pertanto ammissibile se il cambiamento di residenza, verso un altro Stato membro o verso lo Stato che ha inizialmente rilasciato la patente, è avvenuto prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva, in quanto l'estensione è dovuta all'applicazione di disposizioni di legge di un diverso Stato membro.

A partire dall'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE devono essere riconosciute solo le abilitazioni che figurano sulla patente stessa. Le abilitazioni che vi sono registrate non possono, in linea generale, essere limitate se il titolare della patente ha trasferito la sua residenza dopo il 1° luglio 1996 dal momento che la possibilità di un'applicazione restrittiva delle regole nazionali è limitata in base all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 91/439/CEE.

### B.2.2. Esempi pratici

#### Esempio 7:

Il titolare di una patente francese di classe B abilitato alla guida di veicoli fino a 3,5 tonnellate trasferisce la propria residenza abituale in Germania nel 1990. Egli ottiene in sostituzione la classica patente «Klasse 3» che lo abilita alla guida di veicoli fino a 7,5 tonnellate (e perfino a 18,25 tonnellate). Prima del 1° luglio 1996 egli torna a stabilire la propria residenza abituale in Francia, ove è tenuto a sostituire nuovamente la patente tedesca con una patente francese, che limita l'abilitazione concessa in Germania. Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE egli chiede il pieno riconoscimento dell'abilitazione concessa in Germania.

#### Esempio 8:

Il titolare di una patente irlandese di classe B trasferisce la propria residenza abituale nel Regno Unito nel 1993, ove gli è concessa una patente che gli riconosce l'abilitazione addizionale alla guida di veicoli di classe C1 e C1E, nonché di D1 e D1E «per uso non professionale» in cambio della propria patente originaria. Tornato in Irlanda dopo il 1° luglio 1996, egli fa appello al principio del reciproco riconoscimento stabilito dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE e si oppone ad ogni limitazione della patente britannica ottenuta in sostituzione.

#### Esempio 9:

Il titolare di una patente francese trasferisce la propria residenza abituale in Germania prima del 1° luglio 1996, ottenendo una patente «Klasse 3» che ne estende le abilitazioni. Prima dell'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE egli trasferisce nuovamente la propria residenza abituale dalla Germania ad un terzo Stato membro nel quale richiede che gli siano pienamente riconosciute le abilitazioni estese della patente tedesca.

(20) Se trovasse anche in questo caso applicazione il principio del reciproco riconoscimento, lo Stato membro che ha rilasciato la patente sarebbe tenuto a riconoscere solo le abilitazioni soggette a limitazione che figurano nel documento precedentemente scambiato.

**Esempio 10:**

Come nel caso dell'esempio 9, le abilitazioni iniziali sono estese in occasione della sostituzione. Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE il titolare stabilisce la propria residenza abituale in un terzo Stato membro e chiede che gli siano pienamente riconosciute le abilitazioni estese in base al principio del reciproco riconoscimento.

**B.2.3. Soluzioni**

Se l'abilitazione è stata estesa in occasione della sostituzione e quindi nuovamente limitata in seguito al ritorno nello Stato membro che aveva rilasciato la patente originaria prima del 1° luglio 1996 (esempio 7) la successiva restrizione può essere mantenuta anche dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE. Se infatti l'abilitazione è stata estesa per un certo periodo di tempo e quindi nuovamente limitata prima che entrasse in vigore il principio del reciproco riconoscimento, il titolare della patente non può giuridicamente giustificare la propria richiesta di vedere ripristinata l'estensione dell'abilitazione. L'abilitazione, in un primo tempo estesa, è stata quindi nuovamente limitata e così registrata sul documento; il diritto di condurre rimane immutato nella sua forma originaria.

Se l'abilitazione è stata estesa in occasione della sostituzione e il titolare della patente ha nuovamente trasferito la propria residenza abituale nello Stato membro che aveva rilasciato il documento dopo il 1° luglio 1996 (esempio 8), l'abilitazione estesa gli deve essere pienamente riconosciuta in applicazione del principio del reciproco riconoscimento. L'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 2, non ammette la successiva limitazione dell'abilitazione estesa né alcun riferimento all'abilitazione originaria più limitata.

Se l'abilitazione è stata estesa e quindi il titolare si è trasferito in un terzo Stato membro prima del 1° luglio 1996 (esempio 9) la successiva limitazione dell'abilitazione estesa rimane giuridicamente possibile in quanto il terzo Stato membro potrebbe aver rilasciato le proprie patenti in base a criteri più restrittivi di quelli adottati dallo Stato membro nel quale la patente era stata oggetto di estensione. Il terzo Stato membro potrebbe inoltre aver riconosciuto l'abilitazione iniziale conferita dallo Stato membro che aveva emesso la patente, pur limitandola al proprio territorio nazionale.

Se il titolare della patente oggetto di estensione si è trasferito in un terzo Stato membro dopo il 1° luglio 1996 (esempio 10) qualsiasi altro Stato membro deve riconoscere tutte le abilitazioni, comprese quelle addizionali eventualmente attribuite da un secondo Stato membro, in applicazione del principio del reciproco riconoscimento (cfr. esempio 8).

Se una patente dalle abilitazioni estese, che il titolare ha diritto di mantenere, dovesse essere *rubata o persa (esempi 8 e 10)*, poiché lo Stato membro che ha rilasciato tale documento è comunque in possesso dell'originale, conviene procedere nel modo indicato di seguito. Se il titolare è residente nello Stato che ha rilasciato la patente (esempio 8) le autorità competenti, dopo aver consultato le autorità omologhe del paese che ha

concesso le ulteriori abilitazioni, rilasciano una nuova patente contenente le abilitazioni estese. Nell'esempio 10, è compito dello Stato membro ospitante rilasciare una nuova patente ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 5, con tutte le abilitazioni che erano state precedentemente concesse.

Si sottolinea che la soluzione giuridica suggerita non può dare adito al cosiddetto «turismo da patente»<sup>(21)</sup>: la direttiva 91/439/CEE è stata infatti recepita in tutti gli Stati membri, armonizzando categorie e condizioni delle patenti di guida e a partire dalla data di recepimento non è quindi più possibile ottenere abilitazioni estese. Eventuali estensioni rispetto a quanto previsto dall'articolo 3 della direttiva (ad esempio ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4) sono valide solo sul territorio nazionale, mentre sulla patente vengono registrate solo le abilitazioni di base di cui all'articolo 3. Gli altri Stati membri non sono tenuti a riconoscere tali abilitazioni estese benché esse siano concesse conformemente alle disposizioni della seconda direttiva.

**B.2.4. Nota esplicativa relativa ad una soluzione alternativa**

Se lo Stato che ha emesso la patente limitasse nuovamente le abilitazioni precedentemente estese dopo il 1° luglio 1996 esso si troverebbe a violare i principi fondamentali del diritto comunitario e in particolare la libera circolazione delle persone e il principio di non discriminazione. Tutti i cittadini comunitari possono invocare i diritti loro conferiti dalla seconda direttiva, opponendoli anche allo Stato membro di appartenenza e ciò senza essere soggetti a discriminazioni legate al luogo ove la patente è stata rilasciata, ovvero lo Stato membro ove il titolare della patente risiede abitualmente<sup>(22)</sup>.

Tale approccio comporterebbe inoltre l'applicazione di limitazioni nel solo Stato che ha rilasciato la patente. Se il titolare trasferisse invece la propria residenza abituale in un terzo Stato membro (esempio 10) dovrebbero essergli riconosciute tutte le abilitazioni, conformemente al disposto dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE.

**B.3. Mancata restituzione del documento originario****B.3.1. Disposizioni giuridiche**

Il fatto di possedere più di una patente, non avendo debitamente restituito l'originale o avendo illegittimamente ottenuto un duplicato, rappresenta una chiara infrazione dell'articolo 7,

<sup>(21)</sup> Il «turismo da patente» si ha quando gli aspiranti conduttori decidono di sostenere l'esame di guida in un paese diverso da quello in cui essi hanno fissato la propria residenza, in quanto in tale paese è più semplice ottenere la patente (non essendo ad esempio richieste lezioni obbligatorie o prove teoriche) o perché ottenere la patente risulta in tale paese meno caro di quanto non sia nel loro paese di residenza.

<sup>(22)</sup> In merito a tale discriminazione cfr. la causa C-19/92 Kraus e la causa C-212/97 Centros.

paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE. Il fatto di essere titolare di più di una patente rappresenta inoltre anche una violazione della prima direttiva, in quanto essa prevedeva la sostituzione obbligatoria delle patenti entro un anno dal trasferimento della residenza abituale in un altro Stato membro.

L'articolo 7, paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE stabilisce in modo inequivocabile che si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro. Il titolare di più di una patente non potrà quindi invocare il principio del mutuo riconoscimento dopo il 1° luglio 1996.

Anche la Corte ha più volte sostenuto<sup>(23)</sup> che gli Stati membri hanno il legittimo interesse di impedire che alcuni dei loro cittadini tentino di sfuggire all'applicazione della normativa nazionale ricorrendo a mezzi o scappatoie offerti dal trattato. Rientrando il caso in esame nella fattispecie, la regola si applica per analogia a tutti coloro che hanno trasferito la propria residenza in un determinato Stato membro e che risultano essere cittadini di un diverso Stato membro. In tal caso gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per evitare che i cittadini (ed i residenti) si rifacciano al diritto comunitario per perseguire scopi fraudolenti o illegittimi.

### B.3.2. Esempi pratici

#### Esempio 11:

*Un cittadino CE trasferisce la propria residenza abituale in un altro Stato membro prima del 1° luglio 1995 e provvede alla sostituzione della patente. La patente originaria viene quindi restituita alle autorità che l'avevano rilasciata, ma il titolare ne mantiene (illegittimamente) un duplicato. Dopo il 1° luglio 1996 egli chiede allo Stato membro ospitante che gli siano riconosciute le abilitazioni contenute nella patente originaria, che risultano dal duplicato in suo possesso.*

#### Esempio 12:

*Un cittadino comunitario trasferisce la propria residenza abituale in Norvegia o in Svezia prima del 1° gennaio 1994. In tali paesi non era richiesto ai titolari di consegnare l'originale delle proprie patenti alle autorità che provvedevano ad effettuare la sostituzione [NB: Come è probabilmente avvenuto anche in diversi altri Stati membri]. Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE e in applicazione del principio del reciproco riconoscimento di cui all'articolo 1, paragrafo 2, il titolare (non avendo trasferito la propria residenza) chiede che gli siano riconosciute le abilitazioni che risultano dalla patente originaria in suo possesso.*

### B.3.3. Soluzioni

Venendo a conoscenza del fatto che un soggetto è titolare di più di una patente, gli Stati membri gli chiederanno di consegnare tutte le patenti in suo possesso alle autorità competenti che provvederanno quindi a rilasciargliene una nuova. Tale

approccio può essere applicato sia all'esempio 11 che all'esempio 12.

Per quanto riguarda le estensioni alle abilitazioni contenute, la situazione che sarebbe derivata dalla corretta applicazione del diritto comunitario va valutata caso per caso. Se il titolare è in possesso di due patenti, una contenente abilitazioni più ampie dell'altra, e la seconda rappresenta l'unico documento di cui egli sarebbe in possesso se avesse rispettato il diritto comunitario, le abilitazioni estese possono essere revocate *anche dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE*. Tale soluzione si applica ad esempio al caso fraudolento indicato nell'esempio 11.

Se il titolare della patente è cittadino dello Stato membro che impone la sostituzione, la base giuridica del procedimento precedentemente indicato può essere derivata dalla giurisprudenza della Corte citata nei paragrafi precedenti. Gli Stati membri possono infatti impedire ai propri cittadini di invocare il diritto comunitario (ad esempio il principio del reciproco riconoscimento) per perseguire scopi illegittimi o fraudolenti (esempio 11).

In merito alle sanzioni amministrative applicabili in caso di frode (esempio 11) si rimanda alla parte relativa all'imposizione di sanzioni in caso di mancata sostituzione della patente (cfr. punto B.4.4).

La situazione descritta nell'esempio 12 è invece il risultato dell'applicazione di regole in vigore in paesi che *non facevano parte del SEE* e che non dovevano quindi, al momento del fatto, applicare le disposizioni della prima direttiva: in tal caso non può essere imposta alcuna sanzione pecuniaria al titolare di più patenti. Lo stesso vale per Stati membri che avevano adottato prassi analoghe malgrado l'obbligo di conformarsi al diritto comunitario, in quanto i cittadini residenti in tali Stati membri non possono essere sanzionati per violazioni o omissioni imputabili allo Stato membro ospitante. Tali cittadini hanno infatti conservato la propria patente nel rispetto della legislazione nazionale allora in vigore. Per quanto riguarda i paesi che non erano invece inizialmente soggetti al diritto comunitario esso non può in alcun caso essere applicato, con valenza retroattiva, a fatti avvenuti prima dell'adesione al SEE.

## C. PATENTI RILASCIATE CONTRAVVENENDO AL DIRITTO COMUNITARIO

### C.1. Mancato rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a)

#### C.1.1. *Disposizioni giuridiche*

Se le patenti sono state rilasciate contravvenendo al disposto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 91/439/CEE, occorre determinare quale sia l'autorità competente per la revoca delle patenti il cui titolare ha trasferito la propria residenza abituale all'interno dell'UE.

<sup>(23)</sup> Cfr. in particolare la causa C-212/97 Centros (paragrafo 24) e la causa C-61/89 Bouchoucha (paragrafo 14).

In linea generale gli Stati membri sono tenuti a riconoscere le patenti rilasciate dagli altri Stati membri ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, anche nel caso in cui questi ultimi non hanno rispettato le regole fissate dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), della seconda direttiva e lo Stato membro ospitante non può quindi rifiutarsi di riconoscere patenti rilasciate in violazione delle disposizioni della direttiva.

Pur essendo obbligato ad operare il riconoscimento, lo Stato membro ospitante può applicare alcune disposizioni nazionali ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3. Solo in casi molto particolari esplicitamente descritti nella direttiva 91/439/CEE<sup>(24)</sup>, tuttavia, lo Stato membro ospitante può rifiutarsi di riconoscere la patente.

### C.1.2. Esempio pratico

#### Esempio 13:

*Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE lo Stato membro A ha rilasciato patenti conformemente a disposizioni nazionali preesistenti, che non rispettano le disposizioni della direttiva. Lo Stato membro B rifiuta di riconoscere le patenti così rilasciate, in possesso di cittadini che hanno trasferito la propria residenza abituale dallo Stato A allo Stato B.*

### C.1.3. Soluzioni

#### — Lo Stato membro che ha rilasciato la patente non ha recepito la direttiva entro il termine previsto

In questo caso gli altri Stati membri sono obbligati a riconoscere la patente rilasciata in modo non conforme al diritto comunitario in applicazione dell'articolo 1, paragrafo 2. Lo Stato membro ospitante può infatti applicare le proprie disposizioni nazionali solo entro i limiti fissati dall'articolo 1, paragrafo 3. La Commissione europea ha avviato diverse procedure di infrazione nei confronti di Stati membri che non hanno recepito la direttiva entro il 1° luglio 1996. Tali Stati membri hanno nel frattempo recepito la direttiva, ma milioni di patenti sono state rilasciate nel periodo che intercorre fra l'entrata in vigore della seconda direttiva e la data in cui essa è stata (spesso con ritardo) recepita. Tali patenti devono comunque essere riconosciute.

#### — Mancato rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), benché la seconda direttiva fosse stata recepita

In questo caso occorre applicare una procedura particolare, conformemente alle disposizioni della seconda direttiva e alla legislazione primaria.

Lo Stato membro ospitante deve innanzitutto chiedere ulteriori informazioni allo Stato membro che ha rilasciato la patente, conformemente al disposto dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva. Rispetto alla direttiva 80/1263/CEE la seconda direttiva pone maggior accento sull'assistenza reciproca che gli Stati membri si devono prestare (ciò si deduce paragonando la formulazione dell'articolo 12, paragrafo 3, con quella dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 80/1263/CEE). Il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea hanno chiarito l'obiettivo di tale di-

sposizione rilasciando, nel corso della procedura di adozione della direttiva 91/439/CEE, la seguente dichiarazione:

*«Il Consiglio e la Commissione ritengono che le disposizioni della direttiva relative al reciproco riconoscimento delle patenti richiedono una maggior collaborazione fra le autorità competenti dei diversi Stati membri. In tale contesto ciò significa in particolare stabilire un vero e proprio scambio di informazioni...».*

Se lo Stato membro che ha rilasciato la patente fornisce informazioni insufficienti o insoddisfacenti, lo Stato membro ospitante può ricorrere alla Corte, ai sensi dell'articolo 227 del trattato CE oppure chiedere alla Commissione di presentare ricorso alla Corte conformemente all'articolo 226 del trattato CE.

Lo Stato membro ospitante non è in genere competente a decidere in merito al non riconoscimento delle patenti rilasciate contravvenendo al diritto comunitario e ciò a salvaguardia del principio di reciproco riconoscimento che verrebbe altrimenti reso inefficace. Solo se la procedura descritta si dimostra inefficace e in casi eccezionali<sup>(25)</sup>, è considerato ammissibile il rifiuto di riconoscere le patenti rilasciate da altri Stati membri.

Tale diritto deriva per lo Stato membro dall'applicazione per analogia dei principi stabiliti in una sentenza della Corte<sup>(26)</sup> e va applicato in modo molto restrittivo. La sentenza insiste fra l'altro sull'errore manifesto. Ulteriore legittimazione in tal senso è fornita dalla causa C-212/97 (Centros Ltd) che riconosce agli Stati membri il diritto di adottare le necessarie misure per evitare che alcuni dei propri cittadini o dei cittadini di altri Stati membri o che risiedono sul loro territorio, facciano riferimento a disposizioni del diritto comunitario (ad esempio il principio del reciproco riconoscimento) in maniera fraudolenta o illegittima<sup>(27)</sup>.

## C.2. Mancato rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b)

### C.2.1. Disposizioni giuridiche

Lo Stato membro ospitante è tenuto a riconoscere le patenti rilasciate da un altro Stato membro ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, indipendentemente dal fatto che tali patenti siano state rilasciate conformemente al disposto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b).

Conformemente a quanto dispone l'articolo 8, paragrafo 2, della seconda direttiva, il cui scopo principale è quello di sanzionare infrazioni gravi al codice della strada piuttosto che non le violazioni del diritto comunitario, è dato agli Stati membri ospitanti imporre limitazioni alle patenti rilasciate in un diverso Stato membro in determinati casi specifici e limitatamente al proprio territorio. L'articolo 8, paragrafo 2, deve quindi essere applicato nel dovuto rispetto del principio della competenza territoriale della normativa penale e dei regolamenti di polizia.

<sup>(25)</sup> Ovvero in casi che presentano errori manifesti e sistematici, ad esempio in caso di frode organizzata.

<sup>(26)</sup> Causa C-130/88 (Van de Bijl).

<sup>(27)</sup> Cfr. in particolare il paragrafo 24 (contenente ulteriori riferimenti alla giurisprudenza della Corte) e il paragrafo 25 della sentenza citata.

<sup>(24)</sup> Ad esempio, articolo 6, paragrafo 3 e articolo 8, paragrafo 4.

Il campo di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 2, è stato inoltre chiarito nei commenti, avanzati in fase di proposta, alla direttiva 91/439/CEE:

*«Disposizioni nazionali volte a sospendere o revocare il diritto di utilizzare la patente possono essere applicate se il titolare non soddisfa le condizioni necessarie per il rilascio o il rinnovo della patente per quanto riguarda le conoscenze, le capacità e i comportamenti legati alla guida di un veicolo a motore, nonché a condizioni di ordine medico [...]».*

Ne consegue pertanto che l'articolo 8, paragrafo 2, non può in genere essere applicato in caso di violazione del requisito di residenza, dal momento che la sua formulazione lo rende uno strumento per sanzionare il mancato rispetto di condizioni di fatto (in particolare le condizioni di salute e il possesso delle necessarie conoscenze) piuttosto che non per il mancato rispetto del requisito formale di residenza.

#### C.2.2. Esempio pratico

##### Esempio 14:

*Nel 1980 un titolare di patente trasferisce la propria residenza abituale in un altro Stato membro ove inizia a lavorare. Nel 1997 egli si registra come residente presso le autorità amministrative del proprio paese di origine ove risiede parte della sua famiglia. Dopo sei mesi, senza lasciare il lavoro nello Stato membro ospitante, egli ottiene la patente di guida nel suo paese di origine nel corso delle vacanze estive. La patente non viene riconosciuta dallo Stato membro ospitante, che contesta al titolare della patente il fatto che egli ha continuato a risiedere nello Stato membro ospitante e non in quello che ha rilasciato la patente.*

#### C.2.3. Soluzioni <sup>(28)</sup>

In generale gli Stati membri non possono rifiutare il riconoscimento delle patenti rilasciate in uno Stato membro diverso se non dopo aver seguito la procedura precedentemente descritta per i casi generali. Ciò significa che gli Stati membri interessati devono innanzitutto entrare in contatto e quindi che la Commissione, o lo Stato membro, deve adire la Corte di giustizia ai sensi degli articoli 226 e 227 del trattato CE.

Uno Stato membro non può di per sé decidere se risulti o meno rispettato il requisito di residenza in un altro Stato membro e non gli è pertanto dato, in genere, rifiutare il riconoscimento delle patenti rilasciate in un altro Stato membro né revocare il documento senza prima seguire la procedura precedentemente indicata.

Solo le autorità dello Stato membro ove il titolare risulta abitualmente risiedere hanno diritto di rilasciare o rinnovare la

<sup>(28)</sup> NB: Il fatto che vengano rilasciate da un determinato Stato membro patenti a cittadini che non vi risiedono abitualmente [in contrasto a quanto è disposto dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera c) della direttiva 91/439/CEE] risulta essere una pratica piuttosto frequente. Il numero di patenti rilasciate è molto elevato e le autorità competenti devono ancora trovare il modo di dare applicazione all'articolo citato. Gli Stati membri devono verificare il rispetto del requisito di residenza di ogni candidato quando rilasciano la patente.

patente. Se la procedura indicata conferma che il requisito di residenza non è soddisfatto, le autorità del paese ospitante possono revocare la patente restituendola allo Stato che l'aveva emessa. In tal caso viene revocato anche il diritto di condurre, poiché il titolare della patente non soddisfa tutti i requisiti formali per il rilascio della patente.

Tenuto conto del fatto che simili casi sono in realtà molto comuni, conviene prevedere una procedura alternativa.

Potrebbe a tal fine essere richiesta ad ogni candidato una dichiarazione sull'onore in forma scritta (sia in caso di primo rilascio che di rinnovo della patente) nella quale egli dichiara di essere residente nel paese e di non essere titolare di altre patenti né di aver posseduto altre patenti che gli siano state ritirate. La mancata conformità ai requisiti di residenza verrebbe così ad assumere la forma di atto fraudolento e potrebbe essergli contestata in applicazione del diritto penale nazionale. In tal caso lo Stato membro ospitante provvederebbe a revocare la patente (limitatamente al proprio territorio) dopo aver seguito la procedura descritta e rinvierebbe la patente allo Stato membro che l'aveva rilasciata che, tenuto conto del comportamento fraudolento, potrebbe quindi revocarla con effetto generale.

#### D. CALCOLO DEL PERIODO DI VALIDITÀ

##### D.1. Disposizioni giuridiche

Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 91/439/CEE, lo Stato membro ospitante ha la facoltà di applicare le proprie disposizioni nazionali in merito al periodo di validità della patente rilasciata in un altro Stato membro. Nel calcolo del periodo di validità che lo Stato membro ospitante intende imporre ai titolari di patenti straniere quando trasferiscono la propria residenza abituale è di fondamentale importanza la data in cui è avvenuto il cambiamento di residenza.

##### D.2. Esempi pratici

###### Esempio 15:

*Il titolare di una patente olandese trasferisce la propria residenza normale in Francia nel 2000. La sua patente olandese di classe B, valida per 10 anni, scade nel 2005 mentre egli si trova in Francia. Benché in Francia le patenti di classe B mantengano la propria validità per tutta la vita del titolare, senza obbligo di sostituzione o rinnovo, il titolare della patente olandese è tenuto a rinnovare la propria patente.*

###### Esempio 16:

*Il titolare di una patente francese trasferisce la propria residenza abituale nei Paesi Bassi nel 1995. La sua patente francese di classe B ha durata illimitata. Le autorità olandesi, in applicazione dell'articolo 1, paragrafo 3, impongono a tale patente il proprio periodo di validità decennale (scadenza nel 2005).*

Nei casi citati si pone il problema di quale Stato membro risulti competente per il «rinnovo» delle patenti scadute, nonché quello delle basi giuridiche che giustificano tale rinnovo.

### D.3. Soluzioni

In base all'articolo 1, paragrafo 3, ogni Stato membro può applicare solo le **proprie** regole nazionali in merito al periodo di validità.

Se il titolare della patente trasferisce la propria residenza abituale in uno Stato membro ospitante ove il periodo di validità è *più lungo* di quello previsto nello Stato membro che ha rilasciato la patente (o in un Stato ove le patenti hanno durata illimitata) la patente originaria perde la propria validità alla data di scadenza originariamente prevista (nell'esempio 15 nel 2005). Ciò deriva dal fatto che il diritto originario di condurre (nell'esempio citato quello olandese) è limitato nel tempo e che la patente in quanto documento scade indipendentemente dal fatto che il titolare trasferisca o meno la propria residenza abituale. Poiché non è possibile guidare con una patente scaduta, occorre applicare le disposizioni nazionali dello Stato ospitante in merito al periodo di validità del documento. Nell'esempio 15, le autorità francesi devono quindi rilasciare una patente francese di validità illimitata.

Se il titolare della patente trasferisce la propria residenza abituale in uno Stato membro ove il periodo di validità è *più corto* di quello dello Stato membro che ha rilasciato il documento, la patente non è più valida allo scadere del periodo di validità dello Stato membro ospitante, calcolato a partire dal momento in cui è stata trasferita la residenza (nell'esempio 16 nel 2005).

Qualunque altro metodo di calcolo del periodo di validità e in particolare uno che tenesse conto del *momento in cui la patente è stata rilasciata*, si tradurrebbe in pratica nel mancato riconoscimento della patente <sup>(29)</sup>.

Il fatto che all'esempio 15 e all'esempio 16 si applichino approcci differenti dipende dal fatto che in un caso l'abilitazione originaria è limitata nel tempo e la patente in quanto documento scade indipendentemente dallo Stato di residenza del titolare, mentre nell'altro caso la limitazione del periodo di validità subentra in un momento successivo.

Nei due casi tuttavia, *solo* lo Stato membro ospitante è preposto al rinnovo della patente, una competenza che gli deriva direttamente dall'articolo 1, paragrafo 3. Se il titolare della patente *omette di sostituire la patente* nello Stato membro ospitante entro il termine previsto, *lo Stato membro ospitante* deve richiedere le necessarie informazioni allo Stato membro che ha rilasciato la patente, applicando per analogia l'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE. In applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3, lo Stato membro che invia la richiesta è tenuto a rilasciare una nuova patente una volta ricevute le informazioni richieste dallo Stato che ha emesso la proposta originaria. Questo è quanto si evince dalla sentenza C-193/94, che separa il diritto di guidare dalla patente in quanto documento, considerando quest'ultima soltanto una prova che attesta l'esistenza di tale diritto. Il diritto di condurre permane quindi anche qualora la patente in quanto documento risulti scaduta. In tal caso è quindi opportuno il rilascio di un nuovo documento.

<sup>(29)</sup> Il caso è illustrato dal seguente esempio: un cittadino francese è da 12 anni titolare di una patente. Egli trasferisce la propria residenza abituale nei Paesi Bassi. Egli è in tal caso obbligato a sostituire la propria patente immediatamente malgrado il principio del reciproco riconoscimento e malgrado il fatto che la prima direttiva già abilitasse il titolare della patente alla guida del veicolo per un periodo di un anno nell'altro Stato membro senza la sostituzione della patente.

### E. RINNOVO DELLE PATENTI

#### E.1. Casi di rinnovo

L'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE sancisce il principio del reciproco riconoscimento delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri. Tale principio si applica anche alle patenti che sono state rilasciate prima dell'entrata in vigore della direttiva, purché in corso di validità.

In alcuni casi le patenti di guida possono scadere in un altro Stato membro ove il titolare ha trasferito la propria residenza:

- la validità della patente di guida è limitata nel tempo o legata all'età del titolare, in applicazione della normativa dello Stato che l'ha rilasciata; se il termine di validità è raggiunto mentre il titolare risiede in un altro Stato membro, occorre determinare a quale Stato compete il rinnovo della patente,
- il titolare di una patente in corso di validità trasferisce la propria residenza normale in uno Stato membro nel quale vige un periodo di validità ridotto per la patente del tipo da lui posseduto; in tal caso l'applicazione dei termini di validità nazionali dello Stato membro in cui il titolare ha trasferito la propria residenza abituale lo obbliga a rinnovare la propria patente allo scadere del termine più ridotto; anche in questo caso rimane da stabilire quale Stato membro sia competente per il rinnovo.

La mancanza di armonizzazione determina l'esistenza di differenti periodi di validità e diverse date di scadenza delle patenti: ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva ogni Stato membro può infatti applicare la propria normativa in merito al periodo di validità.

#### E.2. Interpretazione delle disposizioni previste in materia dalla seconda direttiva

L'articolo 7, paragrafo 1 della seconda direttiva dispone quanto segue:

*«Il rilascio della patente di guida è subordinato inoltre [...] alla residenza normale [...] nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.»*

La portata di tale disposizione può esser valutata solo se combinata ad altre disposizioni della direttiva che fanno riferimento alla residenza abituale. L'articolo 7, paragrafo 1, chiarisce, se combinato con la definizione di residenza abituale contenuta nell'articolo 9, che la patente di guida può essere rilasciata solo a coloro che vivono, da oltre 185 giorni, nello Stato membro che rilascia tale documento.

L'articolo 8, paragrafo 1, dispone inoltre:

*«Il titolare di una patente di guida [...] rilasciata da un Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la sostituzione della propria patente di guida con una equipollente.»*

Tale articolo stabilisce che la sostituzione della patente compete allo Stato membro in cui è stabilita la residenza abituale, interpretazione sostenuta anche dal combinato disposto degli articoli 7, paragrafo 1, e 9 della seconda direttiva. La sostituzione volontaria della patente può quindi essere effettuata solo nello Stato membro in cui il titolare ha trasferito la propria residenza abituale. L'interpretazione è ulteriormente comprovata dal seguente paragrafo dell'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva:

«[...] lo Stato membro di residenza normale può applicare al titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro le proprie disposizioni nazionali [...] e, se necessario, può procedere a tal fine alla sostituzione della patente».

Nel determinare la competenza degli Stati membri per quanto riguarda la sostituzione delle patenti, la direttiva 91/439/CEE non distingue fra titolari che decidono di operare tale sostituzione su base volontaria e quelli che sono invece obbligati ad effettuare tale operazione in applicazione di normative nazionali (diritto penale e regolamenti di polizia) dello Stato membro ove hanno trasferito la propria residenza abituale. L'articolo 8 della direttiva 91/439/CEE non opera inoltre nessuna distinzione fra coloro che devono sostituire la patente in applicazione del diritto penale o dei regolamenti di polizia e coloro che effettuano invece tale sostituzione poiché prevista dal diritto amministrativo (in base cioè a disposizioni che regolano il periodo di validità). Sembra pertanto potersi dedurre logicamente che in caso di sostituzione volontaria la patente debba essere sostituita dallo Stato membro in cui il titolare ha la propria residenza abituale.

L'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva stabilisce inoltre un altro caso riservato alla competenza dello Stato membro in cui il titolare ha la propria residenza abituale:

«La sostituzione di una patente di guida in seguito a smarrimento o furto può essere ottenuta presso le autorità competenti dello Stato in cui il titolare ha la propria residenza normale.»

L'articolo 8, paragrafo 5, sancisce pertanto la competenza dello Stato membro in cui il titolare ha la propria residenza normale nei casi di «rinnovo» della patente.

L'articolo 8, paragrafo 3 e l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva prevedono un sistema volto a regolare lo scambio di informazioni fra Stati membri e destinato a migliorare il flusso di informazione fra Stato membro ospitante, cui competono un certo numero di adempimenti in merito a patenti rilasciate in altri Stati membri, e gli Stati membri che hanno rilasciato le

patenti in questione. Tale sistema perderebbe la propria ragion d'essere se la competenza dello Stato membro ospitante venisse ridotta per quanto riguarda il rinnovo delle patenti venute a scadenza.

### E.3. Soluzioni

La direttiva 91/439/CEE stabilisce la competenza esclusiva dello Stato membro ospitante in caso di primo rilascio della patente, in caso di sostituzione della patente, nel caso in cui debbano essere applicate disposizioni nazionali (diritto penale e regolamenti di polizia) e in caso di sostituzione volontaria della patente. La direttiva prevede inoltre l'istituzione di un meccanismo per lo scambio di informazioni fra Stato membro ospitante e Stato membro che ha rilasciato la patente.

Risulterebbe perciò contraddittorio rispetto al sistema e contrario agli obiettivi della direttiva e alla struttura logica delle disposizioni citate, attribuire la competenza del rinnovo delle patenti allo Stato membro che le ha rilasciate.

La precedente conclusione è raggiunta anche ragionando per assurdo: in base all'articolo 1, paragrafo 3, gli Stati membri possono applicare le proprie disposizioni nazionali in merito al periodo di validità a tutte le patenti i cui titolari risiedono nel loro territorio. Permettere agli Stati membri di sostituire patenti detenute da cittadini che hanno la propria residenza abituale in un altro Stato membro contrasterebbe con tale diritto e la disposizione dell'articolo 1, paragrafo 3, non avrebbe perciò più alcun senso.

Ne consegue che è lo Stato membro ove il titolare ha la propria residenza abituale a detenere la competenza esclusiva su tutti gli adempimenti relativi al rinnovo della patente; se lo Stato membro ospitante rilascia patenti valide per un periodo illimitato, il rinnovo delle patenti rilasciate da un altro Stato membro non deve essere sottoposto a condizioni.

### E.4. Aspetti procedurali

Nell'ambito del rinnovo delle patenti è stato sottolineato che le stesse procedure amministrative per il rinnovo devono essere applicate **indiscriminatamente** a tutti i titolari di patente, indipendentemente dal fatto che il documento sia stato rilasciato nello Stato membro che effettua la sostituzione o in un diverso Stato membro. Ciò riguarda tutti gli aspetti della procedura, compresi ad esempio quelli relativi ai diritti di segreteria o al rispetto dei termini applicabili.

**Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 87 e 88 del trattato CE**

**(Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni)**

(2002/C 77/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**Data di adozione della decisione:** 11.10.2001

**Stato membro:** Regno Unito

**N. dell'aiuto:** N 180/01

**Titolo:** Misure cofinanziate dallo SFOP in Irlanda del Nord

**Obiettivo:** Azioni strutturali nel campo della pesca e dell'acquacoltura

**Fondamento giuridico:**

— The Fisheries and Aquaculture Structures (Grants) Regulations (Northern Ireland) 2001

— Regolamento (CE) n. 2792/1999 del Consiglio, del 17 dicembre 1999, che definisce modalità e condizioni delle azioni strutturali nel settore della pesca

**Stanziamiento:** 8,14 milioni di EUR

**Intensità o importo dell'aiuto:** Sovvenzioni a tassi conformi a quelli fissati dal regolamento (CE) n. 2792/1999 per le rispettive categorie di operazioni

**Altre informazioni:** Rapporto annuale

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 27.2.2002

**Stato membro:** Irlanda

**N. dell'aiuto:** N 436/01

**Titolo:** Regime di aiuti per il turismo e la pesca sportiva

**Obiettivo:** Promouvere e sviluppare i prodotti turistici connessi con la pesca sportiva e migliorarne le infrastrutture turistiche

**Fondamento giuridico:** 'National Development Plan' approved by the Irish Government on 2 November 1999 in combination with the Fisheries Act 1980

**Stanziamiento:** 38,48 milioni di EUR

**Intensità o importo dell'aiuto:** Conforme con la carta degli aiuti regionali 2000-2006

**Durata:** Fino al 31 dicembre 2006

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 31.1.2002

**Stato membro:** Francia

**N. dell'aiuto:** N 464/01

**Titolo:** Tributi parafiscali a favore dei comitati per la pesca

**Obiettivo:** Azioni legate alla gestione delle risorse ed attività di servizio in favore degli operatori del settore (azioni sociali, informazione, comunicazione)

**Fondamento giuridico:** Projet de décret (prorogation du décret n° 96-1231 du 27.12.1996)

**Stanziamiento:** 28 milioni di FRF (4,2 milioni di EUR) all'anno

**Intensità o importo dell'aiuto:** Finanziamento dei costi per il personale e di altre spese di funzionamento dei comitati

**Altre informazioni:** Rapporto annuale

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 30.10.2001

**Stato membro:** Portogallo (Setubal)

**N. dell'aiuto:** N 613/01

**Titolo:** Ford Electronica Visteon

**Fondamento giuridico:** Regime de Apoio à realização de Estratégias Empresariais Integradas

**Altre informazioni:** Notifica della trasformazione di un prestito agevolato in una sovvenzione in denaro come stabilito dalla Commissione nella decisione del 27 febbraio 1996 <sup>(1)</sup>

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

<sup>(1)</sup> GU C 102 del 4.4.1996, pag. 10.

**Data di adozione della decisione:** 11.12.2001

**Stato membro:** Paesi Bassi

**N. dell'aiuto:** N 651/01

**Titolo:** Promozione del calore sostenibile

**Obiettivo:** Promuovere l'impiego di calore sostenibile

**Fondamento giuridico:** Artikel 36o, vierde lid, Wet belastingen op milieugrondslag

**Stanziamiento:** 6 milioni di NLG (2,72 milioni di EUR)

**Intensità o importo dell'aiuto:** 17,5 %

**Durata:** 5 anni

**Altre informazioni:** Relazione annuale

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 30.10.2001

**Stato membro:** Irlanda

**N. dell'aiuto:** N 6/A/01

**Titolo:** Imposizione all'Ente per l'approvvigionamento dell'energia elettrica di obblighi di servizio pubblico per quanto riguarda la produzione di elettricità a partire dalla torba

**Obiettivo:** Garantire l'approvvigionamento elettrico in Irlanda

**Fondamento giuridico:** Electricity Regulation Act 1999

**Stanziamiento:** Totale (stima): 568 milioni di EUR (circa 30 milioni di EUR all'anno)

**Durata:** anni: dal 2001 al 2019

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 4.2.2002

**Stato membro:** Regno Unito

**N. dell'aiuto:** N 719/01

**Titolo:** Buy-Out Scheme for Salmon Fisheries

**Obiettivo:** Cessazione volontaria dalla pesca al salmone con reti mediante la rinuncia alla licenze o ai diritti di pesca

**Fondamento giuridico:** Fisheries Act 1966

**Stanziamiento:** 1,5 milioni di GBP

**Intensità o importo dell'aiuto:** Da stabilirsi in base a perizia

**Altre informazioni:** Rapporto annuale

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 5.5.2000

**Stato membro:** Paesi Bassi

**N. dell'aiuto:** N 729/99

**Titolo:** Aiuto della provincia del Limburgo (articolo 4, punto 3, dello statuto)

**Obiettivo:** Promuovere l'occupazione e la formazione

**Fondamento giuridico:** Besluit van de Provinciale Staten van de provincie Limburg van 9 juli 1999

**Stanziamiento:** 395 242 EUR all'anno

**Intensità o importo dell'aiuto:** Aiuto all'occupazione: 9,26 %; aiuto alla formazione: 50 %

**Durata:** 2000-2006

**Altre informazioni:** Relazione annuale — Proroga del regime di aiuti N 185/98 (Fondo della provincia del Limburgo per combattere le strozzature occupazionali o «Bottleneck Fund»), autorizzato dalla Commissione nel gennaio 1999

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Data di adozione della decisione:** 4.2.2002

**Stato membro:** Regno Unito

**N. dell'aiuto:** N 760/01

**Titolo:** Piano di ritiro di pescherecci dalla flotta

**Obiettivo:** Ritiro dalla flotta peschereccia di navi di oltre 10 anni e lunghezza superiore a 10 metri (misura cofinanziata dallo SFOP)

**Fondamento giuridico:**

- uno Statutory Instrument (normativa ad hoc)
- regolamento (CE) n. 2792/1999 del Consiglio, del 17 dicembre 1999, che definisce modalità e condizioni delle azioni strutturali nel settore della pesca

**Stanziamiento:** 6 milioni di GBP (9,6 milioni di EUR)

**Intensità o importo dell'aiuto:** Le domande selezionate saranno quelle che presentano le richieste di premio più basse per stazza della nave

**Durata:** 2001-2002

**Altre informazioni:** Relazione annuale

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

**Data di adozione della decisione:** 11.12.2001

**Stato membro:** Germania

**N. dell'aiuto:** NN 137/01

**Titolo:** Costituzione di riserve per la gestione di residui e la disattivazione di centrali nucleari

**Obiettivo:** Accumulazione di riserve finanziarie per il finanziamento di futuri obblighi di legge

**Fondamento giuridico:** Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Atomgesetz

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

**Data di adozione della decisione:** 30.10.2001

**Stato membro:** Italia

**N. dell'aiuto:** NN 92/01

**Titolo:** Aiuto alla cessazione definitiva dell'attività dei pescherecci

**Obiettivo:** Ritiro dalla flotta peschereccia delle navi di almeno 10 anni (misura cofinanziata dallo SFOP)

**Fondamento giuridico:**

- Decreto del ministro delle Politiche agricole del 22 dicembre 2000
- regolamento (CE) n. 2792/1999 del Consiglio, del 17 dicembre 1999, che definisce modalità e condizioni delle azioni strutturali nel settore della pesca

**Stanziamiento:** 232,2 milioni di EUR (49,99 % Italia, 50,01 % SFOP)

**Intensità o importo dell'aiuto:** Nei limiti degli importi definiti all'articolo 7 e nell'allegato IV del regolamento (CE) n. 2792/1999

**Durata:** Periodo 2000-2006

**Altre informazioni:** Rapporto annuale

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**AIUTI DI STATO — REGNO UNITO****Aiuto C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port****Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE**

(2002/C 77/05)

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

Con lettera del 23 gennaio 2002, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato al Regno Unito la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza  
Protocollo Aiuti di Stato  
B-1049 Bruxelles  
Fax (32-2) 296 12 42

Dette osservazioni saranno comunicate al Regno Unito. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

**SINTESI****Procedimento**

La proposta di aiuto è stata notificata il 23 agosto 2001. La Commissione ha richiesto informazioni supplementari in data 23 ottobre 2001, cui il Regno Unito ha risposto con lettera del 16 novembre 2001.

**Descrizione**

Il beneficiario dell'aiuto sarebbe Vauxhall Motors Ltd. L'aiuto proposto è un investimento regionale inteso a riattrezzare lo stabilimento automobilistico, trasformandolo da un impianto di produzione per un unico modello a un impianto di produzione per due modelli, con la capacità, cioè, di alternare la produzione di due modelli. Grazie all'aiuto, l'impianto di Ellesmere Port sarà in grado di fabbricare al tempo stesso sia modelli Astra che nuovi modelli Vectra. L'impianto è situato in una regione assistita ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, con un massimale di aiuti regionali fissato al 15 % in equivalente sovvenzione netto.

L'importo totale degli investimenti ammissibili ammonta a 156,198 milioni di GBP (valore attuale netto: 153,814 milioni di GBP). L'aiuto pianificato è pari a 10 milioni di GBP (valore attuale netto: 9,847 milioni di GBP). L'intensità dell'aiuto notificato è del 6,4 %. Secondo il Regno Unito, General Motors Europe ha preso in considerazione, in alternativa, due siti per il progetto, Ellesmere Port e Anversa.

**Valutazione**

L'aiuto è valutato a norma della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica. Conformemente a questa disciplina, la Commissione deve assicurare che ogni aiuto concesso in questo settore sia al tempo stesso necessario per la realizzazione del progetto e proporzionato alla gravità del problema.

Per quanto riguarda la necessità dell'aiuto, la società beneficiaria deve dimostrare chiaramente di possedere un'alternativa economicamente valida per l'ubicazione del suo progetto. Sia la natura tecnica dell'investimento, sia la fattibilità di realizzare il progetto ad Anversa sono aspetti da elucidare.

Per valutarne la proporzionalità, la Commissione deve assicurarsi che l'aiuto previsto sia proporzionato all'entità dei problemi regionali che si intendono risolvere. A tal fine, si avvale del metodo di analisi costi/benefici (in seguito ACB). L'ACB fornita dal Regno Unito indica un'intensità degli svantaggi pari all'11,8 % per l'ubicazione a Ellesmere Port. La Commissione nutre tuttavia riserve circa l'ACB, con riguardo soprattutto ai presunti costi di formazione, che sarebbero più elevati ad Anversa, ai costi di trasporto in entrata, ai modelli di approvvigionamento e alle ripercussioni che la realizzazione del progetto ad Anversa potrebbe avere, in termini di immagine, sulla marca Vauxhall nel Regno Unito, comprese le eventuali conseguenze sulle vendite e le quote di mercato. A questo stadio, la Commissione non può escludere che l'aiuto proposto non costituisca una sovraccompensazione rispetto allo svantaggio regionale reale del progetto.

## Conclusioni

La Commissione ha pertanto deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

### TESTO DELLA LETTERA

«The Commission wishes to inform the United Kingdom that, having examined the information supplied by your authorities on the aid referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

### Procedure

- (1) The United Kingdom authorities notified the above-mentioned aid proposal to the Commission pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by letter dated 23 August 2001 (registered on 28 August 2001). The Commission asked additional questions on 23 October 2001, to which the United Kingdom replied by letter dated 16 November 2001 (registered on 21 November 2001).

### Detailed description of the project

- (2) The recipient of the aid would be Vauxhall Motors (UK) Ltd, which is a wholly owned subsidiary of General Motors Corporation. The aid in question is regional investment aid leading to the retooling from a single model production facility to a two-model plant with the capacity to switch production between two models as demand varies. The plant in question is situated in Ellesmere Port and currently produces the Astra model. After the investment, it will be able to produce a mix of Astras and of the new replacement Vectra passenger car models. The replacement Vectra is to be built in Ellesmere Port from April 2002 onwards. According to the United Kingdom, the project will safeguard 771 jobs at Vauxhall Motors and create approximately 530 jobs in the supply chain.
- (3) The replacement Vectra will be designed to compete in the upper-medium segment of the European passenger car market. The main geographical markets for both the current Astra model and the replacement Vectra model are Germany, the United Kingdom, France, Italy, Holland and Spain, although other smaller western and central European passenger car markets are also supplied.
- (4) According to the notification, the total amount of eligible investments amounts to GBP 156,198 million. The net present value of the eligible investments is GBP 153,814 million. These investments are divided as follows (in GBP million):

Building/land improvements	8,352
Machinery and equipment	131,343
Tools and dies	14,119
Total	153,814

- (5) The aid of GBP 10 million (net present value: GBP 9,847 million) would be provided as regional selective assistance, which is an approved scheme based on the Industrial Development Act from 1982. The notified aid intensity is 6,4 %.
- (6) The Ellesmere Port plant is located in the Westminster ward of Ellesmere Port and Neston in Cheshire. This region was recognised by the Commission as a regionally assisted area in the sense of Article 87(3)(c) EC, under the regional aid map for the period 2000-2006, with a regional ceiling of 15 %.
- (7) According to the United Kingdom, General Motors Europe considered two alternative sites for the project, Ellesmere Port and Antwerp. The final location decision in favour of Ellesmere Port was part of a major restructuring within General Motors Europe with the objective of generating savings sufficient to return GM Europe to profitability. As part of this plan, passenger car production in Luton would cease at the end of the life of the current Vectra model at the end of the first quarter of 2002. From this point forward, the remaining Luton facilities would concentrate on commercial and off-road vehicles, while passenger car production would be concentrated at Ellesmere Port. Ellesmere Port will continue to produce the Astra, incorporate the next-generation Vectra and turn the facility into a two-model flex plant.
- (8) The United Kingdom authorities have provided together with the notification a cost-benefit analysis (hereinafter referred to as CBA) comparing the costs and benefits in the two locations. The CBA indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp. The handicap intensity of the project would be 11,8 %.

### Assessment of the aid

- (9) According to Article 87(1) of the EC Treaty, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market. Pursuant to the established case-law of the European Courts, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries out an economic activity involving trade between Member States.
- (10) The Commission notes that the notified aid is granted through State resources to an individual company favouring it by reducing the costs it would normally have to bear if it wanted to carry out the notified investment project. Moreover, the recipient of the aid, Vauxhall Motors, is a company manufacturing and selling cars, which is an economic activity involving trade between Member States. Therefore, the aid in question falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

- (11) Vauxhall Motors is active in the motor vehicle industry. Consequently, the aid granted to it shall be assessed according to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry <sup>(1)</sup>.
- (12) According to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry (hereinafter referred to as the 'car framework'), the Commission shall ensure that the aid granted is both proportional to the gravity of the problems it intended to solve and necessary for the realisation of the project. Both tests, proportionality and necessity, must be satisfied if the Commission is to authorise State aid in the motor vehicle industry.
- (13) According to point 3(2)(a) of the car framework, in order to demonstrate the necessity for regional aid, the aid recipient must clearly prove that it has an economically viable alternative location for its project. If there were no other industrial site, whether new or in existence, capable of receiving the investment in question within the group, the undertaking would be compelled to carry out its project in the sole plant available, even in the absence of aid.
- (14) The existence of a viable alternative defines the mobility of the project; mobility may if necessary be demonstrated by investors on the basis of studies they have carried out in order to identify the final location. That alternative site need not necessarily always be located in the Community. However, the Commission verifies the likelihood of the alternative, particularly when the relevant markets are considered. Thus, to authorise regional aid, the Commission studies the geographical mobility of the notified project, after checking that the region in question is eligible for aid under Community law. No regional aid may be authorised for a project which is not geographically mobile.
- (15) The Commission notes that according to the new regional map in the United Kingdom, the project would be situated in an assisted area pursuant to Article 87(3)(c) of the EC Treaty with a maximum regional ceiling of 15 % nge.
- (16) The UK authorities have asserted that a real economically realistic alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in the car plant in Antwerp, Belgium, which currently produces the Astra model and, until 1998, produced the Vectra model.
- (17) The Commission notes that when assessing the mobility of a project, it tries to take into account all the relevant factors that have or might have influenced a decision to invest in a certain location. Among such factors are, inter alia the location study, the location of the plant in respect of the main markets and the business rationale of an investment decision. The aim is to assess the situation as a whole.
- (18) The United Kingdom stated that the best viable alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in Antwerp, Belgium. The Commission notes that, in considering the two alternative sites for the project, General Motors Europe carried out a study, comparing the incremental costs of producing the new Vectra in both locations. The study, as well as additional documents from the decision-making procedure of General Motors Europe, were provided to the Commission. As regards the timing of the decision, Vauxhall Motors approached the United Kingdom authorities in December 2000 for support to help offset the cost advantages of Antwerp. A regional selective assistance offer of GBP 10 million was made to Vauxhall Motors in January 2001, conditional on EC approval. On 1 February 2001, the European Strategy Board of General Motors Europe decided in favour of the Ellesmere Port location. As regards the technical feasibility to carry out the project in the alternative location, the Commission needs to verify whether Antwerp was a real alternative.
- (19) Regional aid intended for modernisation and rationalisation, which is generally not mobile, is not authorised in the motor vehicle sector. However, a transformation, involving a radical change in production structures on the existing site could be eligible for regional aid. The Commission has to verify that the planned project does not include any elements of modernisation, which is completely excluded from all aid.
- (20) According to point 3(2)(c) of the car framework, when considering the mobile aspects of a project, the Commission needs to ensure that the planned aid is in proportion to the regional problems it is intended to resolve. For that, a cost-benefit analysis method (hereinafter referred to as CBA) is used.
- (21) A CBA compares, with regard to the mobile elements, the costs which an investor would bear in order to carry out the project in the region in question with those it would bear for an identical project in a different location, which makes it possible to determine the specific handicaps of the assisted region concerned. The Commission authorises regional aid within the limit of the regional handicaps resulting from the investment in the comparator plant.
- (22) The Commission notes that the United Kingdom authorities have provided with their notification a CBA comparing the two locations, Ellesmere Port and Antwerp. In accordance with point 3(2)(c) of the car framework, operating handicaps are assessed over three years in the CBA since the project in question is an expansion project, not a greenfield site. The time period covered by the submitted CBA is April 2002 to March 2005, that is three years from the beginning of production in compliance with point 3(3) of Annex I to the car framework. The CBA, based on exchange rates at the time of the location decision, indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp.
- (23) The Commission has assessed the information contained in the CBA provided and notes that further explanations are necessary before it can reach a final decision. This relates to elements used in the CBA, especially with regard to the following elements.

<sup>(1)</sup> OJ C 279, 15.9.1997, p. 1.

(24) The Commission has some doubts on the assumed, necessary training costs in the CBA, which assumes that training cost in Ellesmere Port are significantly higher than in Antwerp. The United Kingdom justifies this assumption by the fact that Antwerp already has been a flexible plant in the recent past and was therefore able to profit from the existing experience and skills base. Furthermore, the Antwerp plant had already produced the current Vectra model until 1998 and has installed a higher level of standardised, modern production techniques. Although the Commission considers it plausible that the necessary training costs are higher in Ellesmere Port than in Antwerp, there are doubts whether the extent of the handicap in the CBA is justified. The CBA assumes that necessary training costs in Ellesmere Port are around four times higher than in Antwerp.

(25) As regards inward transport costs, which represents the biggest operating cost handicap of Ellesmere Port, the CBA is based on the assumptions that the inward transport cost per vehicle is GBP 203 (EUR 324) in Ellesmere Port and DEM 220 (EUR 112) in Antwerp and that the procurement pattern is the same in both locations. In view of the assumed significant differences in cross-channel transport costs and the fact that Ellesmere Port has already a well developed supplier park it needs to be clarified whether these assumptions on inward transport costs are plausible.

(26) Even with the grant, Antwerp was still a lower cost location compared to Ellesmere Port. However, according to the United Kingdom, the grant closed the gap to such an extent that General Motors was able to take into account two soft factors in favour of Ellesmere Port when considering the location, namely (a) access to the UK market, and (b) that Ellesmere Port would be a UK project, which would in part mitigate an earlier Luton car plant closure decision. The United Kingdom explained that in view of the job losses in Luton, an unsuccessful bid for the new Vectra in Ellesmere Port would have led to a risk of industrial action in Luton and possibly Ellesmere Port with a resulting impact on public perception in the United Kingdom of Vauxhall as a reliable, quality brand as well as an impact on market share and sales. However, the United Kingdom considers it impossible to accurately quantify the effect of these two

factors. The Commission considers that it might be necessary to incorporate these effects into the CBA and asks the United Kingdom to quantify an estimate of the possible costs.

(27) Consequently, the Commission has doubts whether all the relevant costs and benefits relating to the two alternative production locations are accurately reflected in the CBA provided by the United Kingdom authorities.

(28) Finally, the Commission in its analysis considers the question of a 'top-up', which is an increase in the allowable aid intensity intended as a further incentive to the investor to invest in the region in question. Such top-ups are authorised on condition that the investment does not increase the capacity problems facing the motor vehicle industry. Aid proposals in support of investments that potentially aggravate the overcapacity problem of the industry can be modulated by reducing the 'regional handicap ratio' by up to two points. In this respect the Commission notes that, according to the United Kingdom authorities, the production capacity of General Motors Europe amounts to 2 167 932 before the investment and to 2 058 021 after the investment project (around 5 % capacity reduction). Consequently, taking into account the Article 87(3)(c) area status of the region and the capacity reduction of the group, the project would have a 'negligible' impact on competitors.

#### Decision

(29) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests the United Kingdom to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipient of the aid immediately.

(30) The Commission wishes to remind the United Kingdom that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.»

**Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 15 febbraio al 15 marzo 2002**

[Pubblicazione a norma dell'articolo 12 o dell'articolo 34 del regolamento (CEE) n. 2309/93 del Consiglio <sup>(1)</sup>]

(2002/C 77/06)

**— Rilascio di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 12 del regolamento (CEE) n. 2309/93]: Accettazione**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
28.2.2002	Protopic	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/201/001-004	5.3.2002
28.2.2002	Protopy	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/202/001-004	5.3.2002
5.3.2002	Trisenox	Cell Therapeutics (UK) Limited 1 Ropemaker Street London EC2Y 9HT United Kingdom	EU/1/02/204/001	7.3.2002
8.3.2002	Lumigan	Allergan Pharmaceuticals (Ireland) Ltd Castlebar Road Westport County Mayo Ireland	EU/1/02/205/001	12.3.2002
8.3.2002	Kineret	Amgen Europe BV Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/02/203/001-004	12.3.2002

**— Modifica di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 12 del regolamento (CEE) n. 2309/93]: Accettazione**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
5.2.2002	Cea-Scan	Immunomedics Europe Haarlemmerstraat 30 2181 HC Hillegom Nederland	EU/1/96/023/001	19.2.2002
19.2.2002	Renagel	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/123/001-011	22.2.2002
19.2.2002	Plavix	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/069/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	21.2.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002

<sup>(1)</sup> GU L 214 del 24.8.1993, pag. 1.

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	SonoVue	Bracco International BV Strawinskylaan 3051 1077 ZX Amsterdam Nederland	EU/1/01/177/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Caelyx	Schering Plough Europe Rue de Stalle/Stallestraat 73 B-1180 Brussels	EU/1/96/011/001-004	21.2.2002
19.2.2002	Teslascan	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/97/040/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Gonal F	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/95/001/017-020	21.2.2002
19.2.2002	Refludan	Schering AG D-13342 Berlin	EU/1/97/035/001-004	25.2.2002
19.2.2002	Vistide	Pharmacia Enterprises SA 6, Circuit de la Foire Internationale L-1347 Luxembourg	EU/1/97/037/001	22.2.2002
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	12.3.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002
19.2.2002	Actos	Takeda Europe R & D Centre Ltd Savanah House 11/12 Charles II Street London SW1Y 4QU United Kingdom	EU/1/00/150/001-008	21.2.2002
19.2.2002	Mabthera	Roche Registration Limited 40 Broadwater Road Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 3AY United Kingdom	EU/1/98/067/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/009-010	22.2.2002

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/005-008	25.2.2002
19.2.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/013-014	22.2.2002
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/001-010	25.2.2002
19.2.2002	Foscan	QuantaNova Limited Castle Business Park Stirling FK9 4TF United Kingdom	EU/1/01/197/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/014-015	25.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	25.2.2002
19.2.2002	Neospect	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydale N-0401 Oslo	EU/1/00/154/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/009-010	25.2.2002
28.2.2002	Refacto	Genetics Institute of Europe BV Fraunhoferstraße 15 D-82152 Planegg/Martinsried	EU/1/99/103/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Replagal	TKT Europe-5S AB Rinkebyvägen 11B S-182 36 Danderyd	EU/1/01/189/001	5.3.2002
28.2.2002	Vaniqa	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/01/173/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	5.3.2002
5.3.2002	Viagra	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/001-012	7.3.2002

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
5.3.2002	Patrex	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/078/001-012	7.3.2002
5.3.2002	Prometax	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/092/001-013	7.3.2002
5.3.2002	Synagis	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United-Kingdom	EU/1/99/117/001-002	7.3.2002
5.3.2002	Rilutek	Aventis Pharma SA 20, avenue Raymond-Aron F-92165 Antony Cedex	EU/1/96/010/001	7.3.2002
5.3.2002	Infergen	Yamanouchi Europe BV Elisabethhof 19 2353 EW Leiderdorp Nederland	EU/1/98/087/001-003	7.3.2002
7.3.2002	Fabrazyme	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/01/188/001-003	11.3.2002
8.3.2002	Avonex	Biogen France SA 55, avenue des Champs-Pierreux F-92012 Nanterre Cedex	EU/1/97/033/001-002	12.3.2002
8.3.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/001-010	12.3.2002
8.3.2002	Puregon	Organon NV Postbus 20 5340 BH Oss Nederland	EU/1/96/008/001-039	12.3.2002
8.3.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/001-010	12.3.2002

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
13.3.2002	Exelon	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/066/001-013	15.3.2002
14.3.2002	Travatan	Alcon Laboratories (UK) Ltd Boundary Way Hemel Hempstead Herts HP2 7UK United Kingdom	EU/1/01/199/001-002	18.3.2002

— **Rilascio di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 34 del regolamento (CEE) n. 2309/93]: Accettazione**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
8.3.2002	Eurifel RCP FelV	Merial 17, rue Bourgelat F-69002 Lyon	EU/2/02/031/001-002	12.3.2002

— **Modifica di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 34 del regolamento (CEE) n. 2309/93]: Accettazione**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Numero di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
13.3.2002	Metacam	Boehringer Ingelheim Vetmedica GmbH D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/2/97/004/003-005	15.3.2002

Gli interessati possono richiedere comunicazione della relazione pubblica di valutazione dei medicinali in questione e delle relative decisioni rivolgendosi a:

Agenzia europea di valutazione dei medicinali  
7 Westferry Circus  
Canary Wharf  
London E14 4HB  
United Kingdom.

**Relazione sintetica globale relativa ai risultati delle ispezioni effettuate a livello comunitario dagli Stati membri, in applicazione dell'articolo 22 della direttiva 95/53/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>**

(2002/C 77/07)

**1. BASE GIURIDICA**

L'articolo 22 della direttiva 95/53/CE del Consiglio, del 25 ottobre 1995, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli ufficiali nel settore dell'alimentazione animale <sup>(2)</sup>, prescrive che gli Stati membri definiscano programmi annuali in cui sono indicate le misure nazionali da adottare per conseguire l'obiettivo previsto dalla direttiva. Detti programmi dovranno tenere conto della situazione specifica di ogni Stato membro e precisare la natura e la frequenza dei controlli, da effettuarsi con regolarità.

Anteriormente al 1° aprile di ogni anno, gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni utili relative all'esecuzione dei programmi summenzionati nel corso dell'anno precedente, precisando:

- i criteri su cui si basa l'elaborazione di detti programmi,
- il numero e la natura dei controlli effettuati,
- i risultati dei controlli e in particolare il numero e la natura delle infrazioni accertate,
- le azioni intraprese in caso di accertamento di infrazioni.

Anteriormente al 1° ottobre di ogni anno, la Commissione presenta una relazione sintetica globale sui risultati dei controlli effettuati a livello comunitario, corredata di una proposta di raccomandazione relativa ad un programma coordinato di controlli per l'anno successivo.

**2. MOTIVAZIONE**

La finalità dell'articolo 22 della direttiva 95/53/CE è di fornire ogni anno un quadro generale del rispetto della legislazione comunitaria in materia di alimentazione animale negli Stati membri.

Tali informazioni dovrebbero consentire il corretto funzionamento del mercato interno fornendo elementi utili a valutare l'applicazione uniforme della legislazione comunitaria, nonché contribuire a individuare situazioni particolari o settori critici di interesse comune che possono richiedere un intervento coordinato a livello comunitario.

Il mercato interno si fonda sul principio secondo il quale il rispetto delle norme è garantito nel luogo d'origine, rendendo in tal modo superfluo effettuare controlli sistematici nel luogo di destinazione. I controlli a destinazione sono in effetti più difficili da eseguire e più costosi. Per la costruzione dell'Unione

europea, è pertanto fondamentale mantenere uno scambio di informazioni sulle rispettive attività di controllo.

In tale contesto, la Commissione riassume di seguito le attività di controllo effettuate dagli Stati membri nel 2000, in base alle informazioni finora ricevute.

**3. RESOCONTO DELLE ATTIVITÀ DI CONTROLLO EFFETTUATE DAGLI STATI MEMBRI NEL 2000**

Tutti gli Stati membri hanno fornito informazioni scritte sui programmi di controllo effettuati nell'anno 2000, onde garantire il rispetto della legislazione comunitaria in materia di alimentazione animale.

Alcuni hanno tuttavia fatto pervenire le informazioni dopo la scadenza stabilita (aprile 2001) e altri hanno presentato solo dati preliminari. La situazione è alquanto migliorata rispetto all'esercizio 1999, primo anno di applicazione dell'articolo 22, paragrafo 2, della direttiva, ma non è ancora del tutto soddisfacente.

1. La maggior parte degli Stati membri ha illustrato in modo chiaro i criteri applicati nell'elaborazione dei programmi di controllo.

La maggior parte degli Stati membri ha incluso nella relazione informazioni sul sistema di controllo e ha programmato la propria attività tenendo conto dei dati relativi alla produzione, agli scambi e al consumo, nonché dei risultati emersi dai controlli degli anni precedenti.

Per taluni Stati membri non è semplice delineare un programma esaustivo dei controlli annuali su base nazionale, a causa delle differenze regionali.

In generale si può affermare che, laddove disponibile, un capitolo destinato alle statistiche di base permette di farsi un'idea migliore degli interventi programmati.

2. Sono state fornite informazioni sul numero e la natura delle ispezioni effettuate. La maggior parte degli Stati membri ha istituito un doppio sistema di controlli:

- controlli operativi o verifiche di routine destinati in particolare a stabilimenti in cui le procedure di trattamento sono esaminate a una cadenza periodica stabilita dalle autorità in base a criteri non sempre specificati, ma che spesso tengono conto del volume della produzione,

<sup>(1)</sup> Raccomandazione 2002/214/CE della Commissione (GU L 70 del 13.3.2002, pag. 20).

<sup>(2)</sup> GU L 265 dell'8.11.1995, pag. 17.

— controlli speciali mirati a problemi specifici cui le autorità nazionali o comunitarie ritengono di dovere rivolgere particolare attenzione, ad esempio, la contaminazione da Salmonella sp., l'uso di additivi alimentari o metalli pesanti.

Entrambi i tipi di controlli prevedono generalmente il prelievo e l'analisi di campioni.

3. Per quanto concerne il risultato delle ispezioni, è stato riferito il numero e la natura delle infrazioni riscontrate, la cui interpretazione risulta talvolta complicata, data la difficoltà di valutare l'importanza relativa dell'inosservanza.
4. La maggior parte degli Stati membri ha indicato le misure adottate nei confronti delle infrazioni accertate, sebbene le indicazioni fornite si riferiscano quasi esclusivamente al numero di sanzioni amministrative o penali e raramente, ad esempio, all'esecuzione di misure correttive.

#### 4. CONCLUSIONI

Il formato delle relazioni non è uniforme e non è possibile trarre, dalle attività svolte, conclusioni chiare sui settori che richiedono un'azione coordinata a livello comunitario. È pertanto necessario elaborare un modello di relazione adeguato, che sarà sottoposto all'approvazione della Commissione, in conformità con la procedura di cui all'articolo 23 della direttiva 95/53/CE.

Nel frattempo, dai dibattiti in seno al comitato permanente è emerso che sarebbe opportuno raccomandare controlli specifici a livello comunitario nell'anno 2002, per indagare sui seguenti aspetti:

- diossine nei microelementi e nei mangimi minerali,
- metalli pesanti nei microelementi e nei mangimi minerali,
- micotossine nei mangimi,
- restrizioni sull'uso delle proteine animali trattate, per prevenire le encefalopatie spongiformi trasmissibili.

---

### Estensione delle licenze elettroniche per le importazioni di prodotti tessili e dell'abbigliamento

(2002/C 77/08)

A norma dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3030/93 del Consiglio relativo al regime comune da applicare alle importazioni di alcuni prodotti tessili originari dei paesi terzi, introdotto dal regolamento (CE) n. 391/2001 del 26 febbraio 2001 <sup>(1)</sup>, «Se un paese fornitore ha concluso un'intesa amministrativa con la Comunità riguardante le licenze elettroniche, le informazioni pertinenti possono essere trasmesse per via elettronica in sostituzione delle licenze di esportazione su carta».

Le licenze elettroniche sono già state introdotte per determinati paesi dal 1° novembre 2001 <sup>(2)</sup>, dal 1° gennaio 2002 <sup>(3)</sup> e dal 1° febbraio 2002 <sup>(4)</sup>. Successivamente, la Commissione ha preso accordi in tal senso con Cambogia, Thailandia, Malaysia e Ucraina. A decorrere dal 1° aprile 2002, quindi, questi paesi non dovranno più presentare l'originale delle licenze di esportazione per ottenere dalle autorità competenti degli Stati membri il rilascio delle licenze di esportazione, che potrà quindi avvenire non appena dette autorità avranno ricevuto i dati, trasmessi per via elettronica dai paesi fornitori, e la conferma, da parte della Commissione, della disponibilità dei quantitativi richiesti e/o della validità della licenza elettronica. Le autorità competenti dei paesi terzi fornitori possono tuttavia rilasciare licenze di esportazione e documenti analoghi, comprese le licenze di esportazione formali, onde rendere più agevoli le transazioni per gli operatori.

Per eventuali chiarimenti, si invitano gli operatori economici a rivolgersi alle autorità degli Stati membri preposte al rilascio delle licenze, il cui elenco è pubblicato nella GU C 78 del 18.3.2000, pag. 2.

---

<sup>(1)</sup> GU L 58 del 28.2.2001, pag. 3.

<sup>(2)</sup> GU C 308 dell'1.11.2001, pag. 16 (Sri Lanka, Bosnia-Erzegovina, Croazia e Vietnam).

<sup>(3)</sup> GU C 374 del 29.12.2001, pag. 58 (Russia, Nepal Taiwan, Macao e Filippine).

<sup>(4)</sup> GU C 29 dell'1.2.2002, pag. 5 (India, Corea del Sud e Laos).

---

## Avviso di apertura di un'inchiesta di salvaguardia relativa alle importazioni di alcuni prodotti dell'acciaio

(2002/C 77/09)

La Commissione è stata informata da alcuni Stati membri (qui di seguito denominati «gli Stati membri interessati»), conformemente all'articolo 2 dei regolamenti (CE) n. 3285/94 <sup>(1)</sup> e (CE) n. 519/94 del Consiglio <sup>(2)</sup>, che l'andamento delle importazioni di alcuni prodotti di acciaio richiederebbe l'applicazione di misure di salvaguardia.

### 1. Informazioni trasmesse alla Commissione

Gli Stati membri interessati hanno presentato gli elementi di prova disponibili in relazione agli indicatori specificati all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 3285/94 e all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 519/94, e hanno chiesto alla Commissione di avviare un'inchiesta di salvaguardia e di istituire misure provvisorie.

### 2. Prodotti

I prodotti rispetto ai quali la Commissione è stata informata che l'andamento delle importazioni richiederebbe l'applicazione di misure di salvaguardia sono alcuni prodotti di acciaio (qui di seguito denominati «i prodotti in questione»). Questi prodotti, e i rispettivi codici NC, figurano nell'Allegato 1 del presente avviso.

### 3. Aumento delle importazioni

Grazie alle informazioni in suo possesso, la Commissione ha constatato che le importazioni complessive dei prodotti in questione sono aumentate da 13 milioni di tonnellate nel 1999 a 15,8 milioni di tonnellate nel 2000, fino a 16,6 milioni di tonnellate nel 2001. Recentemente si è avuto un brusco aumento delle importazioni per ciascuno dei prodotti in questione sia in termini assoluti, sia rispetto alla produzione o al consumo della Comunità.

### 4. Grave pregiudizio o minaccia di grave pregiudizio

Fra le informazioni attualmente in possesso della Commissione figurano i dati su alcuni indicatori economici specificati all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 3285/94 e all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 519/94 relativi ai principali produttori comunitari di ciascun prodotto che può essere o è in concorrenza diretta con uno dei prodotti in questione. In generale, dai dati degli ultimi 12 mesi emerge una situazione di ristagno o di calo dei consumi sul mercato comunitario, mentre aumentano le importazioni a basso costo, e diminuiscono i volumi di vendita, i prezzi e la redditività per i produttori comunitari.

### 5. Procedura

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 3285/94 e dell'articolo 5 del regolamento (CE)

n. 519/94, la Commissione ha sentito il comitato consultivo di cui all'articolo 4 di ciascuno dei regolamenti. Tenuto conto dell'esito della consultazione, risulta chiaro che esistono elementi di prova sufficienti tali da giustificare l'apertura di un'inchiesta in relazione ai prodotti in questione. La Commissione ha pertanto deciso di avviare un'inchiesta, in collaborazione con gli Stati membri, per valutare se sussistano le condizioni necessarie per l'adozione di misure di salvaguardia definitive su questi prodotti.

### 6. Procedura per l'inchiesta

Per quanto riguarda ciascuno dei prodotti in questione, l'inchiesta stabilirà se, a seguito di sviluppi imprevedibili, il prodotto sia stato importato nella Comunità in quantità tanto superiori e in termini o condizioni tali da causare, o minacciare di causare, un grave pregiudizio agli importatori comunitari di prodotti simili o in diretta concorrenza.

### 7. Osservazioni scritte, questionari e corrispondenza

Tutte le parti interessate possono comunicare le proprie osservazioni per iscritto e presentare informazioni. Chiunque intenda comunicare le proprie osservazioni e presentare informazioni deve farlo entro 21 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* (salvo diversa indicazione), affinché tali osservazioni ed informazioni possano essere prese in considerazione ai fini dell'inchiesta.

Inoltre, la Commissione invierà questionari ai produttori noti dei prodotti simili o dei prodotti in diretta concorrenza e ad ogni associazione di produttori nota della Comunità. I questionari completati devono pervenire alla Commissione entro 21 giorni dalla data di invio.

Ogni informazione pertinente deve essere trasmessa alla Commissione. Tutte le osservazioni e le richieste delle parti interessate devono essere presentate per iscritto (non in formato elettronico, salvo diversa indicazione) e devono riportare il nome, l'indirizzo, l'indirizzo e-mail, il numero di telefono e di fax, e/o i numeri di telex della parte interessata.

L'indirizzo della Commissione per la corrispondenza è il seguente:

Commissione europea  
Direzione generale del Commercio  
Direzione B  
TERV 0/13  
B-1049 Bruxelles  
Fax (32-2) 295 65 05  
Telex: COMEU B 21877.

<sup>(1)</sup> GU L 349 del 31.12.1994, pag. 53.

<sup>(2)</sup> GU L 67 del 10.3.1994, pag. 89.

## 8. Audizioni

La Commissione può ascoltare le parti interessate. Ogni parte interessata può chiedere di essere sentita oralmente dalla Commissione. Quest'ultima può concedere un'audizione orale alle parti interessate che ne abbiano fatto richiesta per iscritto entro 21 giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, dimostrando che possono effettivamente essere interessate al risultato delle inchieste e che esistono motivi particolari per essere sentite oralmente.

## 9. Verifica delle informazioni

Le parti interessate che hanno comunicato le loro osservazioni, o presentato informazioni o chiesto di essere sentite, conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 3285/94 e all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 519/94, e i rappresentanti dei paesi esportatori possono, su presentazione di una domanda scritta, esaminare tutte le informazioni messe a disposizione della Commissione nel quadro dell'inchiesta, distintamente dai documenti interni preparati dalle autorità della Comunità o dei suoi Stati membri, purché siano pertinenti per la difesa dei loro interessi, non riservate ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 3285/94 o dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 519/94 e siano usate dalla Commissione nell'ambito dell'inchiesta.

Le parti interessate che si sono manifestate possono comunicare alla Commissione le loro osservazioni sulle informazioni in questione; dette osservazioni possono essere prese in considerazione soltanto se suffragate da sufficienti elementi di prova.

## 10. Mancata collaborazione

Quando le informazioni non vengono fornite entro il termine stabilito dai regolamenti (CE) n. 3285/94 o (CE) n. 519/94, o dalla Commissione a norma di detti regolamenti, o quando l'inchiesta è ostacolata in modo rilevante, si possono elaborare conclusioni in base ai dati disponibili. Se la Commissione scopre che una parte interessata o un terzo hanno fornito informazioni false o ingannevoli, non tiene conto di tali informazioni e può avvalersi dei fatti di cui dispone.

## 11. Calendario dell'inchiesta

Conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 3285/94 e all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 519/94, entro 9 mesi dalla data di pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, la Commissione decide se sia necessario adottare misure di salvaguardia.

Se ritiene che l'adozione di tali misure sia necessaria, la Commissione prende le opportune decisioni conformemente al titolo V dei regolamenti (CE) n. 3285/94 e (CE) n. 519/94, entro 9 mesi dalla data di apertura dell'inchiesta; in circostanze eccezionali, questo periodo può essere prolungato al massimo di altri due mesi. In tal caso, la Commissione pubblica un avviso nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, indicando la durata della proroga e le relative ragioni.

Se ritiene che le misure di salvaguardia non siano necessarie, la Commissione, sentito il comitato consultivo, chiude l'inchiesta. La decisione di chiusura dell'inchiesta, contenente le conclusioni essenziali della medesima e una sintesi dei motivi, è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

## ALLEGATO 1

## PRODOTTI IN QUESTIONE

Numero del prodotto	Gruppo	Codici NC
1	Bobine laminate a caldo non legate	7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 10, 7208 37 90, 7208 38 10, 7208 38 90, 7208 39 10, 7208 39 90
2	Lamiere e fogli laminati a caldo non legati	7208 40 10, 7208 40 90, 7208 52 99, 7208 53 90, 7208 54 10, 7208 54 90
3	Nastri laminati a caldo non legati	7211 14 10, 7211 14 90, 7211 19 20, 7211 19 90, 7212 60 11, 7212 60 19, 7212 60 91
4	Prodotti piatti laminati a caldo legati	7225 19 10, 7225 30 00, 7225 40 80, 7226 19 10, 7226 91 10, 7226 91 90, 7226 99 20
5	Fogli laminati a freddo	7209 15 00, 7209 16 90, 7209 17 90, 7209 18 91, 7209 25 00, 7209 26 90, 7209 27 90, 7209 28 90, 7209 90 10, 7209 90 90, 7225 20 90, 7225 50 00, 7211 23 10, 7211 23 99, 7211 29 20, 7211 29 50, 7211 29 90, 7211 90 11, 7211 90 19, 7211 90 90, 7212 60 93, 7212 60 99, 7226 92 10, 7226 92 90
6	Lamiere dette «magnetiche» (escluso il tipo GOES)	7209 16 10, 7209 17 10, 7209 18 10, 7209 26 10, 7209 27 10, 7209 28 10, 7211 23 91, 7225 19 90, 7226 19 30, 7226 19 90
7	Fogli rivestiti di metallo	7210 20 10, 7210 20 90, 7210 30 10, 7210 30 90, 7210 41 10, 7210 41 90, 7210 49 10, 7210 49 90, 7210 61 10, 7210 61 90, 7210 69 10, 7210 69 90, 7210 90 38, 7210 90 90, 7212 20 11, 7212 20 19, 7212 20 90, 7212 30 11, 7212 30 19, 7212 30 90, 7212 50 31, 7212 50 51, 7212 50 58, 7212 50 75, 7212 50 91, 7212 50 93, 7212 50 97, 7212 50 99, 7225 91 10, 7225 91 90, 7225 92 10, 7225 92 90, 7225 99 90, 7226 93 20, 7226 93 80, 7226 94 20, 7226 94 80, 7226 99 80
8	Lamiere a rivestimento organico	7210 70 39, 7210 70 90, 7212 40 91, 7212 40 93, 7212 40 98
9	Prodotti stagnati	7209 18 99, 7210 11 10, 7210 11 90, 7210 12 11, 7210 12 19, 7210 12 90, 7210 50 10, 7210 50 90, 7210 70 31, 7210 90 33, 7211 23 51, 7212 10 10, 7212 10 91, 7212 10 93, 7212 10 99, 7212 40 10, 7212 40 95
10	Lamiere quarto	7208 51 30, 7208 51 50, 7208 51 91, 7208 51 99, 7208 52 91, 7208 90 10, 7208 90 90, 7210 90 31, 7225 40 20, 7225 40 50, 7225 99 10
11	Lamiere a caldo	7208 51 10, 7208 52 10, 7208 53 10, 7211 13 00
12	Laminati commerciali non legati e profilati leggeri	7214 30 00, 7214 91 10, 7214 91 90, 7214 99 31, 7214 99 39, 7214 99 50, 7214 99 61, 7214 99 69, 7214 99 80, 7214 99 90, 7215 90 10, 7228 80 90, 7216 10 00, 7216 21 00, 7216 22 00, 7216 40 10, 7216 40 90, 7216 50 10, 7216 50 91, 7216 50 99, 7216 99 10
13	Laminati commerciali legati e profilati leggeri	7228 20 11, 7228 20 19, 7228 20 30, 7228 30 41, 7228 30 49, 7228 30 61, 7228 30 69, 7228 30 70, 7228 30 89, 7228 60 10, 7228 70 10, 7228 70 31, 7228 80 10
14	Tondi per cemento armato	7214 20 00, 7214 99 10
15	Barre e profilati di acciaio inossidabile	7222 11 11, 7222 11 19, 7222 11 21, 7222 11 29, 7222 11 91, 7222 11 99, 7222 19 10, 7222 19 90, 7222 20 11, 7222 20 19, 7222 20 21, 7222 20 29, 7222 20 31, 7222 20 39, 7222 20 81, 7222 20 89, 7222 30 10, 7222 30 51, 7222 30 91, 7222 30 98, 7222 40 10, 7222 40 30, 7222 40 91, 7222 40 93, 7222 40 99
16	Vergella di acciaio inossidabile	7221 00 10, 7221 00 90
17	Cavi in acciaio inossidabile	7223 00 11, 7223 00 91, 7223 00 19, 7223 00 99
18	Accessori per tubi (< 609,6 mm)	7307 93 11, 7307 93 19
19	Flange (non in acciaio inossidabile)	7307 21 00, 7307 91 00
20	Tubi del tipo utilizzato per gasdotti	7306 30 51, 7306 30 59, 7306 30 71, 7306 30 78
21	Profilati cavi	7306 60 31, 7306 60 39

**Notifica preventiva di una concentrazione**  
**(Caso COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV)**

**Caso ammissibile alla procedura semplificata**

(2002/C 77/10)

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

1. In data 15 marzo 2002 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97 <sup>(2)</sup>. Con tale operazione le imprese Saubermacher Dienstleistungs-AG («Saubermacher»; A), controllata dall'impresa tedesca German Hypo- und Vereinsbank AG e Lafarge Perlmoser AG («Lafarge»; A) acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, il controllo in comune dell'impresa Thermoteam Alternativebrennstoffsverwertungs GmbH (A) mediante acquisto di azioni in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

- Saubermacher: utilizzo e smaltimento di rifiuti,
- Lafarge: produzione di cemento.

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio <sup>(3)</sup>, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per fax [n. (32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV, al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza  
Direzione B — Task Force Concentrazioni  
J-70  
B-1049 Bruxelles

---

<sup>(1)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1; versione rettificata: GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1; versione rettificata: GU L 40 del 13.2.1998, pag. 17.

<sup>(3)</sup> GU C 217 del 29.7.2000, pag. 32.

**Publicazione delle decisioni prese dagli Stati membri in merito al rilascio o al ritiro delle licenze d'esercizio ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio <sup>(1)</sup>, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(2)</sup>**

(2002/C 77/11)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

FINLANDIA

**Licenze di esercizio rilasciate**

*Categoria B: Licenze d'esercizio rilasciate ai vettori che rispondono ai criteri previsti dall'articolo 5, paragrafo 7, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2407/92*

Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Decisione in vigore dal
Finnish Commuter Airlines Oy Denominazione commerciale secondaria: West Bird Aviation	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passeggeri, posta, merci	30.5.2001

**Licenze d'esercizio ritirate**

*Categoria B: Licenze d'esercizio rilasciate ai vettori che rispondono ai criteri previsti dall'articolo 5, paragrafo 7, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2407/92*

Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Decisione in vigore dal
Airdeal Oy	Helsinki-Vantaan lentoasema FIN-01530 Vantaa	Passeggeri, posta, merci	11.12.2001
Cloudex Oy	Tullimiehentie 4-6 FIN-01530 Vantaa	Passeggeri, posta, merci	15.10.2001
Etelä-Pohjanmaan Lentokeskus Oy	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passeggeri, posta, merci	30.5.2001
Forssan Lentotoimintapalvelu	PL 5 FIN-30421 Forssa	Passeggeri, posta, merci	15.10.2001
Ivalon Lentopalvelu Ky	PPA 2, Huhtamella FIN-99800 Ivalo	Passeggeri, posta, merci	11.12.2001
Metro Jet Oy Denominazione commerciale secondaria: Nordic Air Ambulance Center	PL 60 FIN-01301 Vantaa	Passeggeri, posta, merci	15.10.2001

<sup>(1)</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Comunicate alla Commissione europea prima del 31 dicembre 2001.

**Pubblicazione delle decisioni prese dagli Stati membri in merito al rilascio o al ritiro delle licenze d'esercizio ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio <sup>(1)</sup>, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(2)</sup>**

(2002/C 77/12)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

GERMANIA

**Licenze di esercizio rilasciate**

*Categoria A: Licenze d'esercizio rilasciate ai vettori che non rispondono ai criteri previsti dall'articolo 5, paragrafo 7, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2407/92*

Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Decisione in vigore dal
Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH	Allmannsweilerstraße 132 D-88046 Friedrichshafen	Passeggeri	14.8.2001

<sup>(1)</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Comunicate alla Commissione europea prima del 31 dicembre 2001.

## III

*(Informazioni)*

## PARLAMENTO EUROPEO

**Atti della sessione del 19-20 settembre 2001 pubblicati nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee C 77 E**

(2002/C 77/13)

Questi testi sono disponibili su:

**EUR-Lex:** <http://europa.eu.int/eur-lex>

**CELEX:** <http://europa.eu.int/celex>

---

# COMMISSIONE

## ELENCO DI RISERVA

CONCORSO GENERALE COM/A/5/01

AMMINISTRATORI PRINCIPALI (A 5/A 4)

NEL SETTORE DELL'AUDIT INTERNO

(2002/C 77/14)

ANTOINE-POIREL Frank  
CAMBA BARBOLLA Emilio  
CLAESSENS Jos  
DRIES Rudi  
DURAND Regis  
GRISARD Anne  
HELLMAN Anni  
LLEWELYN Iolo  
MAGENHANN Bernard  
MARTÍNEZ CUESTA Luis-Eduardo  
MASON Jeffrey  
OVERBEEKE Cornelia  
SCHLOESSLEN Pascal  
VAN DER ZEE Reinder  
VANDROMME Johan  
VERMEERSCH Benoit  
WEBB Christopher  
WELCH Peter

---

**Esercizio di servizi aerei di linea****Bando di gara pubblicato dalla Francia ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio per l'esercizio di servizi aerei di linea tra Rennes (Saint-Jacques) e Basilea-Mulhouse**

(2002/C 77/15)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. **Introduzione:** A norma delle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Rennes (Saint-Jacques) e Basilea-Mulhouse. I requisiti imposti dagli oneri di servizio pubblico in questione sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 76 del 27.3.2002.

Se entro il 1° giugno 2002 nessun vettore aereo avrà istituito o sarà in procinto di istituire servizi aerei di linea tra Rennes (Saint-Jacques) e Basilea-Mulhouse, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario, la Francia, conformemente alla procedura di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento citato, limiterà da tale data l'accesso alla rotta in questione a un unico vettore e indirà una gara per assegnare il diritto di prestare questi servizi a decorrere dal 1° luglio 2002.

2. **Oggetto della gara:** Fornitura, a decorrere dal 1° luglio 2002, di servizi aerei di linea tra Rennes (Saint-Jacques) e Basilea-Mulhouse, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti su tale rotta e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 76 del 27.3.2002.

3. **Partecipazione:** La gara è aperta a tutti i vettori aerei comunitari titolari di una licenza di esercizio valida rilasciata da uno Stato membro ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

4. **Procedura:** La presente gara d'appalto è soggetta alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere d), e), f), g), h) e i) del regolamento (CEE) n. 2408/92.

5. **Capitolato d'oneri:** Il capitolato d'oneri completo, che comprende le norme specifiche applicabili alla gara e l'accordo di delega di servizio pubblico, nonché l'allegato tecnico (testo degli oneri di servizio pubblico pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*) può essere richiesto gratuitamente al seguente indirizzo:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Bergerac, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex, tel.: 2 99 33 66 58, fax: 2 99 33 24 28, e-mail: jcmdrillon@rennes.cci.fr.

6. **Corrispettivo finanziario:** Le offerte presentate devono espressamente indicare la somma richiesta a titolo di corrispettivo per la fornitura dei servizi in questione nei tre anni successivi alla data prevista per l'inizio della gestione (con ripartizione annuale). L'importo esatto del corrispettivo accordato viene determinato retroattivamente ogni anno, in funzione delle spese e delle entrate effettivamente prodotte dal servizio, nei limiti dell'importo indicato nell'offerta. Tale limite massimo può essere riveduto, soltanto in caso di mutamento imprevedibile delle condizioni di esercizio.

I versamenti annuali sono effettuati mediante acconti e un conguaglio, il quale è erogato soltanto dopo l'approvazione dei conti del vettore relativi alla rotta in questione e la verifica della fornitura del servizio alle condizioni previste dall'articolo 8.

In caso di risoluzione anticipata del contratto, le disposizioni dell'articolo 8 sono attuate al più presto per consentire il versamento al vettore del saldo del corrispettivo finanziario dovuto e, se opportuno, il limite massimo di cui al primo comma viene ridotto proporzionalmente alla durata effettiva dell'esercizio.

7. **Durata del contratto:** La durata del contratto (accordo di delega di servizio pubblico) è di tre anni a decorrere dalla data prevista per l'inizio dell'esercizio dei servizi aerei indicata all'articolo 2 del presente bando di gara.

8. **Verifica della prestazione del servizio e dei conti del vettore:** La prestazione del servizio e la contabilità analitica del vettore concernente la rotta in questione sono esaminate almeno una volta all'anno, di concerto con il vettore.

9. **Risoluzione del contratto e preavviso:** Le parti possono recedere anticipatamente dal contratto soltanto con un preavviso di sei mesi. In caso di mancato rispetto di un onere di servizio pubblico da parte del vettore, si considera che il vettore abbia risolto il contratto senza preavviso se non ha ripreso il servizio in maniera conforme agli oneri di servizio pubblico entro un mese dalla data dell'intimazione ad adempiere.

10. **Sanzioni:** La mancata osservanza, da parte del vettore, del preavviso di cui all'articolo 9 è sanzionata con un'ammenda amministrativa, per un importo massimo di 7 622,45 EUR, in applicazione dell'articolo R. 330-20 del codice dell'aviazione civile, o con una sanzione calcolata sulla base del numero di mesi di mancato preavviso e del deficit reale della rotta nell'anno considerato e comunque non superiore al corrispettivo finanziario massimo di cui all'articolo 6.

In caso di inadempienza grave agli oneri di servizio pubblico, può essere decisa la risoluzione del contratto considerando che il vettore non abbia rispettato il preavviso.

Fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo R.330-20 del codice dell'aviazione civile, in caso di inadempienza parziale agli oneri di servizio pubblico, il corrispettivo finanziario previsto all'articolo 6 viene debitamente ridotto. Tale riduzione tiene conto, se opportuno, del numero di voli annullati per ragioni imputabili al vettore, del numero di voli effettuati con una capacità inferiore a quella richiesta, del numero di voli effettuati senza rispettare gli oneri di servizio pubblico in materia di scali, del numero di giorni in cui non sono stati rispettati gli oneri di servizio pubblico per quanto riguarda la per-

manenza a destinazione o l'utilizzo dei sistemi informatici di prenotazione.

11. **Presentazione delle offerte:** Le offerte dovranno essere inviate per posta mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nel qual caso fa fede il timbro postale, o consegnate a mano dietro rilascio di una ricevuta, entro e non oltre cinque settimane a decorrere dal giorno della pubblicazione del presente bando di gara nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, entro le ore 17.00 (ora locale), al seguente indirizzo:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Bergerac, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tel.: 2 99 33 66 58. Fax: 2 99 33 24 28. E-mail: jcmandrillon@rennes.cci.fr.

12. **Validità del bando:** Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92, del 23 luglio 1992, il presente bando è valido a condizione che nessun vettore aereo comunitario presenti, entro il 1° giugno 2002, un programma di esercizio della rotta in questione a decorrere dal 1° luglio 2002, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario.

### Esercizio di servizi aerei di linea

#### Bando di gara pubblicato dalla Francia ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, per la fornitura di servizi aerei di linea tra Reims-Champagne e Lione (Saint-Exupéry)

(2002/C 77/16)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. **Introduzione:** A norma delle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Reims-Champagne e Lione (Saint-Exupéry). Le norme prescritte dagli oneri di servizio pubblico in questione sono state pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 76 del 27.3.2002.

Se entro il 1° giugno 2002 nessun vettore aereo avrà istituito o sarà in procinto di istituire servizi aerei di linea tra Reims-Champagne e Lione (Saint-Exupéry), conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario, la Francia, nell'osservanza della procedura di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento citato, limiterà da tale data l'accesso alla rotta in questione a un unico vettore e indirà una gara per

assegnare il diritto di prestare questi servizi a decorrere dall'1° luglio 2002.

2. **Oggetto della gara:** Fornitura, dal 1° luglio 2002, di servizi aerei di linea tra Reims-Champagne e Lione (Saint-Exupéry), con l'obbligo di osservare gli oneri di servizio pubblico imposti su tale rotta e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 76 del 27.3.2002.
3. **Partecipazione:** La gara è aperta a tutti i vettori aerei comunitari titolari di una licenza di esercizio valida rilasciata da uno Stato membro ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.
4. **Procedura:** La presente gara d'appalto è soggetta alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere d), e), f), g), h) e i) del regolamento (CEE) n. 2408/92.

5. **Capitolato d'oneri:** Il capitolato d'oneri completo, che comprende le norme specifiche applicabili alla gara e la convenzione sulla concessione del servizio pubblico, nonché l'allegato tecnico (testo degli oneri di servizio pubblico pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*) può essere richiesto gratuitamente al seguente indirizzo:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Épernay, Secrétariat Général, Service Achats/Marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex, tel.: 3 26 50 62 12, fax: 3 26 50 62 87.

6. **Corrispettivo finanziario:** Le offerte presentate devono espressamente indicare la somma richiesta a titolo di corrispettivo per la fornitura dei servizi in questione nei tre anni successivi alla data prevista per l'inizio della gestione (con ripartizione annuale). L'importo esatto del corrispettivo accordato viene determinato retroattivamente ogni anno, in funzione delle spese e delle entrate effettive del servizio, nei limiti dell'importo indicato nell'offerta. Tale limite massimo può essere riveduto soltanto in caso di mutamento imprevedibile delle condizioni di esercizio.

I versamenti annuali sono effettuati mediante acconti e un conguaglio, il quale è erogato soltanto previa approvazione dei conti del vettore relativi alla rotta in questione e verifica della fornitura del servizio alle condizioni previste dall'articolo 8.

In caso di risoluzione anticipata del contratto, le disposizioni dell'articolo 8 sono attuate al più presto per consentire il versamento al vettore del saldo del corrispettivo finanziario dovuto e, se opportuno, il limite massimo di cui al primo comma viene ridotto proporzionalmente alla durata effettiva dell'esercizio.

7. **Durata del contratto:** La durata del contratto (convenzione di delega di servizio pubblico) è di tre anni decorrenti dalla data prevista per l'inizio dell'esercizio dei servizi aerei indicata all'articolo 2 del presente bando di gara.
8. **Verifica della prestazione del servizio e dei conti del vettore:** La prestazione del servizio e la contabilità analitica del vettore concernente la rotta in questione sono esaminate almeno una volta all'anno, di concerto con il vettore.
9. **Risoluzione del contratto e preavviso:** Le parti possono recedere anticipatamente dal contratto soltanto con un preavviso di sei mesi. In caso di mancato rispetto di un onere di servizio pubblico da parte del vettore, si presume che questi abbia risolto il contratto senza preavviso se non ha ripreso il servizio in maniera conforme agli oneri di

servizio pubblico entro un mese dalla data dell'intimazione ad adempiere.

10. **Sanzioni:** La mancata osservanza, da parte del vettore, del preavviso di cui all'articolo 9 è sanzionata con un'ammonda amministrativa, per un importo massimo di 7 622,45 EUR, in applicazione dell'articolo R. 330-20 del codice dell'aviazione civile, o con una sanzione calcolata sulla base del numero di mesi di mancato preavviso e del deficit reale della rotta nell'anno considerato e comunque non superiore al corrispettivo finanziario massimo di cui all'articolo 6.

In caso di inadempienza grave agli oneri di servizio pubblico, può essere decisa la risoluzione del contratto considerando che il vettore non abbia rispettato il preavviso.

Fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo R. 330-20 del codice dell'aviazione civile, in caso di inadempienza parziale agli oneri di servizio pubblico, il corrispettivo finanziario previsto all'articolo 6 viene debitamente ridotto. Tale riduzione tiene conto, se opportuno, del numero di voli annullati per ragioni imputabili al vettore, del numero di voli effettuati con una capacità inferiore a quella richiesta, del numero di voli effettuati senza rispettare gli oneri di servizio pubblico in materia di scali, del numero di giorni in cui non sono stati rispettati gli oneri di servizio pubblico in relazione alla permanenza a destinazione, alle tariffe applicate o all'utilizzo dei sistemi informatici di prenotazione.

11. **Presentazione delle offerte:** Le offerte dovranno essere inviate per posta mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nel qual caso fa fede il timbro postale, o consegnate dietro rilascio di una ricevuta, entro e non oltre sei settimane a decorrere dal giorno della pubblicazione del presente bando di gara nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, entro le ore 17.00 (ora locale), al seguente indirizzo:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Épernay, Secrétariat Général, Service Achats/Marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tel.: 3 26 50 62 12. Fax: 3 26 50 62 87.

12. **Validità del bando:** Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92, la validità del presente bando è subordinata alla condizione che nessun vettore aereo comunitario presenti, entro il 1° giugno 2002, un programma di esercizio della rotta in questione a decorrere dal 1° luglio 2002 conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario.

## AVVISO

Il 3 aprile 2002, nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 79 A, sarà pubblicato il «Catalogo comune delle varietà delle specie agricole — Tredicesimo complemento alla ventunesima edizione integrale».

Gli abbonati riceveranno gratuitamente la suddetta Gazzetta ufficiale nei limiti del numero e della(e) versione(i) linguistica(che) del(dei) loro abbonamento(i). Gli abbonati sono pregati di rispedire la cedola di ordinazione, in calce, debitamente compilata, specificando il numero di matricola dell'abbonamento (il codice che figura a sinistra di ogni etichetta e che comincia per: O/. . . . .). La gratuità e la disponibilità sono assicurate per un anno a decorrere dalla data d'uscita della Gazzetta ufficiale in questione.

Gli interessati che non sono abbonati possono, comunque, ordinare contro pagamento tale Gazzetta ufficiale presso l'ufficio di vendita competente per il loro paese o presso l'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, servizio vendita, L-2985 Lussemburgo, che trasmetterà l'ordine all'ufficio di vendita interessato.

---

## CEDOLA DI ORDINAZIONE

### Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

Servizio vendita  
2, rue Mercier  
L-2985 Lussemburgo

**Sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il numero di matricola è il seguente: O/. . . . .

Prego inviarmi la(le) . . . copia(e) gratuita(e) della **Gazzetta ufficiale C 79 A/2002** alla(e) quale(i) mi dà diritto l'abbonamento.

**Ordino contro** pagamento . . . **copia(e) supplementare(i)**.

Lingua(e): .....

**Non sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e ordino contro pagamento . . . **copia(e)**.

Lingua(e): .....

Nome: .....

Indirizzo: .....

.....

Data: ..... Firma: .....