

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-7028

L 68

45° anno

12 marzo 2002

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

Atti adottati a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea

2002/203/PESC:

- ★ **Posizione comune del Consiglio, dell'11 marzo 2002, relativa al sostegno dell'Unione europea all'attuazione dell'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco e al processo di pace nella Repubblica democratica del Congo e che abroga la posizione comune 2001/83/PESC** 1

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

- ★ **Regolamento (CE) n. 442/2002 del Consiglio, del 18 febbraio 2002, che modifica il regolamento (CEE) n. 2019/93 recante misure specifiche per taluni prodotti agricoli in favore delle isole minori del Mar Egeo** 4

Regolamento (CE) n. 443/2002 della Commissione, dell'11 marzo 2002, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 9

- ★ **Regolamento (CE) n. 444/2002 della Commissione, dell'11 marzo 2002, recante modifica del regolamento (CEE) n. 2454/93 che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario, nonché modifica dei regolamenti (CE) n. 2787/2000 e (CE) n. 993/2001 ⁽¹⁾** 11

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

Commissione

2002/204/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 30 ottobre 2001, relativa al sistema di smaltimento delle auto rottamate attuato dai Paesi Bassi ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2001) 3064]** 18

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

2002/205/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 4 marzo 2002, di seguito alla domanda dell'Austria di fare ricorso al regime speciale previsto dall'articolo 3 della direttiva 93/38/CEE ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2002) 684]** 31

2002/206/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, dell'11 marzo 2002, concernente l'aiuto finanziario della Comunità all'espletamento delle mansioni di alcuni laboratori comunitari di riferimento nel settore della sanità pubblica veterinaria (rischi biologici) per l'anno 2002 [notificata con il numero C(2002) 898]** 33

2002/207/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, dell'11 marzo 2002, relativa all'inventario del potenziale viticolo presentato dal Portogallo (Azzorre e Madeira) a norma del regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio [notificata con il numero C(2002) 902] ...** 35

2002/208/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, dell'11 marzo 2002, relativa alla marcatura e all'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE del Consiglio per quanto concerne la Germania ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2002) 984]** 36

2002/209/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, dell'11 marzo 2002, che aggiorna le modalità per la concessione dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite in Spagna a seguito della peste suina classica e che fissa le condizioni per la marcatura e l'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE del Consiglio ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2002) 985]** 40

Rettifiche

- ★ **Rettifica del regolamento (CE) n. 2879/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 2702/1999 del Consiglio relativo ad azioni d'informazione e di promozione dei prodotti agricoli nei paesi terzi (GU L 333 del 29.12.2000)** 46

(Atti adottati a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea)

POSIZIONE COMUNE DEL CONSIGLIO

dell'11 marzo 2002

relativa al sostegno dell'Unione europea all'attuazione dell'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco e al processo di pace nella Repubblica democratica del Congo e che abroga la posizione comune 2001/83/PESC

(2002/203/PESC)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO LA PRESENTE POSIZIONE COMUNE:

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 15,

Articolo 1

vista la posizione comune 2001/83/PESC del Consiglio, del 29 gennaio 2001, relativa al sostegno dell'Unione europea all'attuazione dell'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco e al processo di pace nella Repubblica democratica del Congo ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

L'obiettivo della presente posizione comune è sostenere, attraverso l'azione dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, l'attuazione dell'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco e delle pertinenti risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, nell'ambito del processo di pace nella Repubblica democratica del Congo (RDC).

considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio europeo di Laeken del 14 e del 15 dicembre 2001 ha ribadito il suo pieno sostegno all'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco.
- (2) Nelle sessioni del 26 febbraio 2001, del 14 maggio 2001, del 16 luglio 2001, dell'8 ottobre 2001, del 29 ottobre 2001, del 19 novembre 2001 e del 10 dicembre 2001 il Consiglio ha adottato le conclusioni sulla situazione nella regione dei Grandi Laghi.
- (3) Il Consiglio ha adottato la posizione comune 2001/374/PESC, del 14 maggio 2001, sulla prevenzione, gestione e risoluzione dei conflitti in Africa ⁽²⁾, e la posizione comune 98/350/PESC, del 25 maggio 1998, sui diritti umani, i principi democratici, lo stato di diritto e il buon governo in Africa ⁽³⁾.
- (4) L'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco è stato firmato il 31 agosto 1999 dalla Repubblica democratica del Congo, l'Angola, la Namibia, il Ruanda, l'Uganda, lo Zimbabwe, il «Mouvement pour la Libération du Congo» e il «Rassemblement congolais pour la Démocratie».
- (5) Il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite ha adottato le risoluzioni 1234 (1999), 1258 (1999), 1291 (2000), 1304 (2000), 1332 (2000), 1341 (2001), 1355 (2001) e 1376 (2001).
- (6) È opportuno abrogare la posizione comune 2001/83/PESC,

L'Unione europea afferma che una pace duratura nella RDC può essere raggiunta unicamente mediante la conclusione di un accordo di pace negoziato che sia equo per tutte le parti, mediante il rispetto dell'integrità territoriale e la sovranità nazionale della RDC, nonché il rispetto dei principi democratici e dei diritti dell'uomo in tutti gli Stati della regione e di quelli di buon vicinato e di non ingerenza negli affari interni, pur tenendo conto degli interessi in materia di sicurezza della RDC e dei paesi limitrofi.

Articolo 2

L'Unione europea sosterrà le azioni intraprese dalle Nazioni Unite e dall'Organizzazione dell'Unità africana a sostegno dell'attuazione dell'accordo di Lusaka per il cessate il fuoco e delle pertinenti risoluzioni del Consiglio di sicurezza, nell'ambito del processo di pace, ed opererà in stretta cooperazione con tali organismi e con altri attori pertinenti della comunità internazionale nell'ambito dell'attuazione della presente posizione comune.

Articolo 3

L'Unione europea continuerà ad adoperarsi per una stretta osservanza del cessate il fuoco tra i firmatari dell'accordo di Lusaka e a dare il suo sostegno, a tal fine, alla Missione di Osservazione delle Nazioni Unite in Congo (MONUC) ed alla commissione militare mista (CMM).

Essa proseguirà la sua azione a favore del ritiro completo ed immediato di tutte le truppe straniere dalla RDC conformemente alle risoluzioni del consiglio di sicurezza.

⁽¹⁾ GU L 29 del 31.1.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 132 del 15.5.2001, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 158 del 2.6.1998, pag. 1.

Articolo 4

L'Unione europea agirà ai fini di una rapida attuazione del processo di disarmo, smobilitazione, rimpatrio, ricollocazione e reinserimento (DDRRR) dei combattenti dei gruppi armati previsto dall'accordo di Lusaka, che costituisce un elemento fondamentale per il ritorno alla pace nella regione.

Essa rammenta che tale processo deve avvenire in modo volontario, con la collaborazione di tutti i firmatari dell'accordo di Lusaka, e deve poter essere sostenuto da un'azione coordinata della comunità internazionale.

L'Unione europea sosterrà a tal fine l'azione della MONUC e della CMM e si adopererà in particolare a favore della rapida applicazione di tale processo agli ex combattenti attualmente raggruppati a Kamina.

Il Consiglio prende nota che la Commissione intende sostenere il processo di DDRRR mediante misure comunitarie adeguate.

Articolo 5

L'Unione europea continuerà ad appoggiare il processo di dialogo intercongolese e ad apportare il proprio sostegno agli sforzi di facilitazione.

Essa esprime la volontà che tale dialogo giunga a risultati concreti quanto prima e nelle necessarie condizioni di indipendenza, libertà, trasparenza, sicurezza e rappresentatività per consentire una soluzione pacifica, consensuale, giusta e duratura della crisi congolese.

L'Unione europea auspica che i partecipanti al dialogo possano raggiungere un accordo atto a preservare l'unità e l'integrità del paese e a garantire il ripristino dello stato di diritto attraverso una transizione pacifica, tale da restaurare il buon governo, il rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e preparare il ritorno alla democrazia.

L'accordo sulla transizione e le sue istituzioni dovrà in particolare rispondere ai problemi fondamentali della nazionalità congolese, della nuova organizzazione delle forze armate e dello Stato in vista del completo ripristino di una democrazia rappresentativa, che costituisce una garanzia essenziale per lo sviluppo duraturo ed equo del paese.

Articolo 6

L'Unione europea continuerà ad erogare un aiuto umanitario consistente alla RDC e darà il suo sostegno alla ricostruzione e allo sviluppo del paese avendo cura che ne traggano beneficio

tutti i congolesi e tutte le regioni della RDC e che esso contribuisca in modo dinamico e proattivo al processo di pace, favorendo il ripristino dello Stato congolese, del buon governo, del miglioramento della situazione economica nonché del rispetto dei diritti dell'uomo.

Il Consiglio prende nota che la Commissione intende proseguire gli sforzi per raggiungere gli obiettivi summenzionati.

In tale prospettiva il Consiglio si rallegra in particolare per la firma da parte della Commissione, in data 21 gennaio 2002, del Programma indicativo nazionale (PIN) relativo all'8° Fondo europeo di sviluppo (FES) per la RDC, che costituisce un fermo impegno dell'Unione nei confronti del paese e della sua popolazione, e prende nota che la Commissione intende attuarlo in funzione dei progressi raggiunti verso la riconciliazione nazionale e delle prospettive di stabilità e sicurezza, nell'ambito del processo di pace.

Articolo 7

La cooperazione dell'Unione europea con i paesi della regione coinvolti nella crisi congolese terrà conto degli sforzi da essi compiuti per l'attuazione dell'accordo di Lusaka e delle pertinenti risoluzioni del consiglio di sicurezza.

Articolo 8

L'Unione europea continuerà a sostenere il processo di pace nel Burundi basato sull'accordo di Arusha, il cui successo è legato alla soluzione della crisi congolese e che può costituire un esempio per tutti i paesi di tale regione dell'Africa colpiti dalle violenze di origine principalmente etnica.

In tale contesto essa appoggerà la riunione di una conferenza internazionale sulla pace, la sicurezza, la democrazia e lo sviluppo nella regione dei Grandi Laghi, non appena l'evoluzione dei processi di pace di Lusaka e di Arusha lo consentirà e non appena lo decideranno i paesi interessati.

Articolo 9

L'Unione europea e i suoi Stati membri si riservano il diritto di modificare o annullare qualsiasi azione di sostegno all'attuazione dell'accordo di Lusaka se le parti di tale accordo non si atterranno alle disposizioni ivi contenute.

Articolo 10

La posizione comune 2001/83/PESC è abrogata.

Articolo 11

L'attuazione della presente posizione comune sarà oggetto di regolari controlli. La posizione comune sarà riesaminata anteriormente al 28 febbraio 2003.

Essa potrebbe tuttavia essere riesaminata anteriormente a tale data, in particolare se saranno costatati risultati probanti nell'attuazione dell'accordo di Lusaka, compreso il dialogo intercongolese.

Articolo 12

La presente posizione comune ha effetto il giorno dell'adozione.

Articolo 13

La presente posizione comune è pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Fatto a Bruxelles, addì 11 marzo 2002.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. PIQUÉ I CAMPS

I

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

REGOLAMENTO (CE) N. 442/2002 DEL CONSIGLIO**del 18 febbraio 2002****che modifica il regolamento (CEE) n. 2019/93 recante misure specifiche per taluni prodotti agricoli in favore delle isole minori del Mar Egeo**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 36 e 37,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 15 del regolamento (CEE) n. 2019/93 del Consiglio ⁽⁴⁾ prevede che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione annuale sull'attuazione delle misure e, al termine del terzo anno di applicazione del regime specifico di approvvigionamento, una relazione generale sulla situazione economica delle isole minori che illustri l'impatto delle azioni realizzate. Laddove ciò si riveli necessario, tali relazioni sono corredate delle appropriate proposte di adeguamento delle misure previste da tale regolamento.
- (2) L'analisi dell'attuazione delle misure in parola ha evidenziato la necessità di apportarvi gli appropriati adeguamenti, tenendo conto dell'esperienza e dei risultati acquisiti e dell'evoluzione del contesto in cui tali misure sono state applicate. È quindi opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 2019/93.
- (3) In particolare, il regime specifico di approvvigionamento si è rivelato inadeguato nel settore dei prodotti lattiero-caseari (yogurt) e dello zucchero, in particolare per quanto riguarda l'effettiva ricaduta, fino allo stadio dell'utilizzatore finale, dei vantaggi economici derivanti dagli aiuti, mentre per il settore dei prodotti ortofrutticoli il regime in questione è arrivato a scadenza alla fine del 1997. I prodotti in questione vanno di conseguenza ritirati dall'elenco del regime specifico di approvvigionamento. Su tale base, è opportuno rivedere la lista dei prodotti compresi nel regime specifico di approvvigionamento, pur tenendo conto delle reali necessità delle isole

interessate. È opportuno inoltre ridefinire i gruppi di isole in funzione della loro distanza dai porti della Grecia continentale a partire dai quali sono abitualmente effettuati gli approvvigionamenti e tenere conto inoltre degli approvvigionamenti delle isole di destinazione finale delle merci in partenza dalle isole di transito o di carico.

- (4) I vantaggi economici del regime specifico di approvvigionamento non devono produrre distorsioni di traffico per i prodotti interessati. Occorre pertanto vietare la rispeditazione o la riesportazione di questi prodotti a partire dalle isole in questione. In caso di trasformazione dei prodotti, il divieto di cui sopra non si applica alle esportazioni e alle spedizioni tradizionali.
- (5) Le misure di sostegno ai prodotti locali per il magazzino privato di taluni formaggi di fabbricazione locale, le iniziative a favore della produzione di prodotti ortofrutticoli e fiori e l'invecchiamento della produzione locale di vini liquorosi si sono rivelate inadeguate alla situazione dei rispettivi settori nelle isole del Mar Egeo a causa in particolare del breve periodo di ammasso dei formaggi e i vini liquorosi, e quindi dell'effetto minimo degli aiuti, nonché della complessità delle procedure e della struttura degli aiuti a favore dei prodotti ortofrutticoli e dei fiori. È opportuno pertanto non riconfermare gli aiuti in questione.
- (6) Al fine di mantenere il sostegno all'allevamento bovino tradizionale nelle isole in questione, è opportuno, da un lato, garantire la stabilità del premio speciale per un numero determinato di bovini maschi che beneficiano anche dell'integrazione del premio speciale e di continuare a erogare il premio per il mantenimento delle vacche nutrici e, dall'altro, tenere conto del nuovo quadro normativo in materia di organizzazione comune del mercato in tale settore introdotto nel 1999.
- (7) Per quanto riguarda il mantenimento degli aiuti alla viticoltura orientata alla produzione di vini v.q.p.r.d. nelle zone di produzione tradizionali, è opportuno aggiornare i riferimenti normativi concernenti l'organizzazione comune del mercato in tale settore a partire dal 1999.

⁽¹⁾ Proposta del 7 novembre 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere reso il 5 febbraio 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Parere reso il 16 gennaio 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 184 del 27.7.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1257/1999 (GU L 160 del 26.6.1999, pag. 80).

- (8) Al fine di mantenere l'erogazione degli aiuti all'apicoltura tradizionale e di contribuire al miglioramento continuo della sua qualità, è opportuno incoraggiare l'attività di associazioni di apicoltori riconosciute e di aggiornare il numero di alveari che possono fruire degli aiuti.
- (9) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (10) L'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 2019/93 che prevede deroghe in materia strutturale è stato abrogato dal regolamento (CE) n. 1257/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia (FEAOG) e che modifica ed abroga taluni regolamenti ⁽²⁾. Le strutture delle aziende agricole e di talune imprese di trasformazione e di commercializzazione situate nelle isole del Mar Egeo presentano gravi carenze e sono soggette a difficoltà specifiche. Occorre pertanto poter derogare, per taluni tipi di investimenti, alle disposizioni che limitano la concessione di determinati aiuti a carattere strutturale previsti dal regolamento (CE) n. 1257/1999,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 2019/93 è modificato come segue:

- 1) Gli articoli 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 2

È istituito un regime specifico di approvvigionamento per i prodotti agricoli elencati in allegato, essenziali al consumo umano, alla trasformazione e in quanto fattori della produzione agricola nelle isole minori.

Un bilancio previsionale quantifica il fabbisogno annuo di approvvigionamento dei prodotti di cui al primo comma.

Articolo 3

1. Nel quadro del regime specifico di approvvigionamento sono concessi aiuti per la fornitura alle isole minori dei prodotti di cui all'articolo 2.

L'importo dell'aiuto è fissato per un gruppo di isole tenendo conto dei costi supplementari di commercializzazione dei prodotti verso tali isole, calcolati a partire dai porti della Grecia continentale dai quali vengono spediti gli approvvigionamenti abituali come pure a partire dai porti delle isole di transito o di carico dei prodotti verso le isole di destinazione finale.

L'aiuto è finanziato per il 90 % dalla Commissione e per il 10 % dallo Stato membro.

2. Il regime specifico di approvvigionamento si applica tenendo conto, in particolare:

- a) delle necessità specifiche delle isole minori e dei precisi requisiti qualitativi;
- b) dei flussi di scambio tradizionali con i porti della Grecia continentale e tra le isole;
- c) delle implicazioni economiche degli aiuti previsti;
- d) se del caso, della necessità di non intralciare le possibilità di sviluppo delle produzioni locali.

3. Il beneficio del regime specifico di approvvigionamento è subordinato alla condizione che il vantaggio concesso si ripercuota effettivamente sino all'utilizzatore finale.

4. I prodotti che beneficiano del regime specifico di approvvigionamento non possono essere riesportati verso i paesi terzi né rispediti verso il resto della Comunità.

5. In caso di trasformazione dei prodotti di cui al paragrafo 1 nelle isole minori, il divieto di cui al paragrafo 4 non si applica alle esportazioni o alle spedizioni tradizionali verso il resto della Comunità dei prodotti ottenuti da tale trasformazione. Nel caso di esportazioni tradizionali non sono concesse restituzioni.»

- 2) Viene aggiunto il seguente articolo:

«Articolo 3 bis

1. Le modalità di applicazione del presente titolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2. Esse comprendono in particolare quanto segue:

- a) il raggruppamento delle isole minori in funzione della loro distanza dai porti della Grecia continentale a partire dai quali vengono spediti gli approvvigionamenti abituali come pure dai porti delle isole di transito o di carico dei prodotti verso le isole di destinazione finale a partire dai quali sono abitualmente approvvigionate le isole di destinazione finale;
- b) la fissazione degli importi degli aiuti del regime specifico di approvvigionamento;
- c) le disposizioni volte a garantire un controllo efficace e dirette a far sì che i vantaggi concessi si ripercuotano effettivamente sino all'utilizzatore finale;
- d) ove necessario, la creazione di un sistema di titoli di consegna.

2. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2, determina i bilanci di approvvigionamento. Secondo la stessa procedura, essa può rivedere i suddetti bilanci, nonché l'elenco dei prodotti di cui all'allegato, in funzione dell'evolversi delle necessità delle isole minori.»

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽²⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 80.

3) L'articolo 4 è soppresso.

4) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

1. Per il sostegno delle attività di allevamento nel settore della carne bovina sono concessi gli aiuti di cui al presente articolo.

2. Un aiuto all'ingrasso dei bovini maschi, consistente in un'integrazione di 48,3 EUR/capo del premio speciale di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1254/1999 del Consiglio (*), è concesso ai produttori di carni bovine.

Tale integrazione può essere concessa per un animale avente un peso minimo da determinare in base alla procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2, e nel limite di 12 000 bovini maschi per anno all'interno del massimale regionale di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 4 del regolamento (CE) n. 1254/1999. Entro i limiti citati non si applica la riduzione proporzionale di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del citato regolamento.

3. Ai produttori di carni bovine è versata ogni anno un'integrazione del premio per il mantenimento delle vacche nutrici previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1254/1999. L'importo di tale integrazione è pari a 48,3 EUR per vacca nutrice detenuta dal produttore il giorno di presentazione della domanda.

4. Le modalità di applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2. Esse possono inoltre contemplare una revisione del limite fissato al paragrafo 2.

(*) GU L 160 del 26.6.1999, pag. 21.»

5) L'articolo 7 è soppresso.

6) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

1. È concesso un aiuto all'ettaro per la coltura delle patate alimentari di cui ai codici NC 0701 90 50 e 0701 90 90 e per la produzione di patate da semina di cui al codice NC 0701 10 00, limitatamente a una superficie di coltivazione e raccolta di 2 200 ettari per anno.

L'importo massimo dell'aiuto è pari a 603 EUR per ettaro.

2. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2.»

7) L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

1. È concesso un aiuto all'ettaro per il mantenimento della viticoltura orientata alla produzione di vini v.q.p.r.d. nelle zone di produzione tradizionali.

L'aiuto è concesso per le superfici:

a) coltivate a varietà di vite incluse nella classificazione, compilata dagli Stati membri, delle varietà idonee alla produzione di ciascuno dei vini v.q.p.r.d. sul loro territorio, di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio (*), e

b) aventi una resa per ettaro inferiore a un massimale, espresso in quantità di uve, di mosto di uve o di vino, fissato dallo Stato membro interessato secondo le condizioni di cui al punto I "Rese per ettaro" dell'allegato VI del regolamento (CE) n. 1493/1999.

2. L'importo dell'aiuto è pari a 476 EUR per ettaro e per anno. L'aiuto viene accordato esclusivamente alle associazioni o organizzazioni di produttori che realizzino un'azione di miglioramento qualitativo dei vini, i quali dovranno essere prodotti secondo un programma — approvato dalle autorità competenti — che proponga mezzi per il miglioramento delle condizioni di vinificazione, di magazzinaggio e di distribuzione.

3. Il titolo II, capo II, del regolamento (CE) n. 1493/1999 non si applica alle isole minori.

4. Le eventuali modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2.

(*) GU L 179 del 14.7.1999, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1622/2000 (GU L 194 del 31.7.2000, pag. 1).»

8) L'articolo 10 è soppresso.

9) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

1. È concesso un aiuto all'ettaro per il mantenimento degli oliveti nelle zone tradizionalmente dedite all'olivicultura, sempreché la manutenzione degli oliveti stessi sia tale da garantire buone condizioni di produzione.

L'importo dell'aiuto è pari a 145 EUR per ettaro e per anno.

2. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2. Esse comprendono, segnatamente, le condizioni d'applicazione del regime d'aiuto di cui al paragrafo 1 e le condizioni di manutenzione degli oliveti e le disposizioni in materia di controllo.»

10) L'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Articolo 12

1. È concesso un aiuto per la produzione di miele di qualità tipica delle isole minori, prodotto in gran parte a partire dal timo.

Detto aiuto è versato, in base al numero degli alveari in produzione registrati, alle associazioni di apicoltori riconosciute dalle autorità competenti e che mettano in atto programmi d'iniziativa annuali intesi a migliorare le condizioni di produzione di miele di qualità.

L'importo dell'aiuto è pari a 12 EUR per alveare e per anno.

2. L'aiuto di cui al paragrafo 1 è concesso nel limite di 100 000 alveari per anno.

3. Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2.»

11) L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

«Articolo 13

1. In deroga all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1257/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia (FEAOG) (*), il valore totale dell'aiuto, espresso in percentuale del volume d'investimenti ammissibili, può essere aumentato di un massimo di 15 punti percentuali per gli investimenti volti in particolare ad incentivare la diversificazione, la ristrutturazione o l'orientamento verso un'agricoltura sostenibile nelle aziende agricole situate nelle isole minori del Mar Egeo.

2. In deroga all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1257/1999, il valore totale dell'aiuto, espresso in percentuale del volume d'investimenti ammissibili, è fissato a un massimo del 65 % per gli investimenti in piccole e medie imprese di trasformazione e di commercializzazione di prodotti agricoli provenienti principalmente dalla produzione locale e che rientrano in settori da definire nel quadro del complemento di programmazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, recante disposizioni generali sui Fondi strutturali (**).

3. Le misure previste dal presente articolo sono descritte nel quadro dei programmi operativi di cui all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1260/1999 relativi alle isole minori.

(*) GU L 160 del 26.6.1999, pag. 80.

(**) GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1.»

12) Viene aggiunto il seguente articolo 13 bis:

«Articolo 13 bis

1. La Commissione è assistita dal comitato di gestione dei cereali istituito dall'articolo 22 del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio (*) o dai comitati di gestione istituiti dai regolamenti recanti organizzazioni comuni dei mercati per i prodotti interessati, in seguito denominato "comitato".

Per i prodotti agricoli che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 827/68 del Consiglio (**), nonché per i prodotti che non sono oggetto di

un'organizzazione comune dei mercati, la Commissione è assistita dal comitato di gestione per il luppulo istituito dall'articolo 20 del regolamento (CEE) n. 1696/71 del Consiglio (**).

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

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

(*) GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

(**) GU L 151 del 30.6.1968, pag. 16. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 195/96 (GU L 26 del 2.2.1996, pag. 13).

(***) GU L 175 del 4.8.1971, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 191/2000 (GU L 23 del 28.1.2000, pag. 4).»

13) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14

Le misure previste dal presente regolamento, eccettuato l'articolo 13, costituiscono interventi destinati a regolare i mercati agricoli ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1258/1999 (*).

(*) GU L 160 del 26.6.1999, pag. 103.»

14) Viene aggiunto il seguente articolo:

«Articolo 14 bis

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire il rispetto del presente regolamento, in particolare in materia di controlli e di sanzioni amministrative, e ne informano la Commissione.

Le modalità di applicazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2.»

15) L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

1. La Grecia presenta alla Commissione una relazione annuale sull'attuazione delle misure previste dal presente regolamento.

2. Al termine di ciascun periodo quinquennale di applicazione delle misure previste dal presente regolamento, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione generale che illustri l'impatto delle azioni realizzate in esecuzione del presente regolamento corredata, se del caso, delle opportune proposte di adeguamento delle misure.

La prima relazione deve essere presentata entro la fine dell'anno 2005.»

16) L'allegato è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, addì 18 febbraio 2002.

Per il Consiglio

Il Presidente

M. ARIAS CAÑETE

ALLEGATO

«ALLEGATO

Elenco dei prodotti cui si applica il regime specifico di approvvigionamento previsto al titolo I per le isole minori del Mar Egeo

Designazione delle merci	Codice NC
Farine di frumento	1101 e 1102
Frumento (grano) duro	1001 10 00
Frumento (grano) tenero	1001 90 99
Alimenti per animali	
— cereali	
— frumento	1001
— segala	1002
— orzo	1003
— avena	1004
— mais	1005
— semi di cotone	1207 20 90
— erba medica e foraggi	1214
— residui e cascami delle industrie alimentari	da 2302 a 2308
— preparazioni dei tipi utilizzati per l'alimentazione degli animali	2309 90»

REGOLAMENTO (CE) N. 443/2002 DELLA COMMISSIONE**dell'11 marzo 2002****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

considerando quanto segue:

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

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 12 marzo 2002.

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

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2002.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66.

⁽²⁾ GU L 198 del 15.7.1998, pag. 4.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, dell'11 marzo 2002, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	186,7
	204	168,1
	212	174,9
	624	230,6
	999	190,1
0707 00 05	052	165,1
	068	109,7
	204	64,5
	220	196,3
	999	133,9
0709 90 70	052	124,7
	204	83,2
	999	104,0
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	60,4
	204	47,1
	212	50,7
	220	45,4
	421	29,6
	600	59,5
	624	76,1
	999	52,7
0805 50 10	052	40,0
	600	61,3
	999	50,6
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	40,7
	388	113,6
	400	120,5
	404	96,5
	508	84,3
	512	90,1
	528	96,3
	720	119,8
	728	132,3
	999	99,3
0808 20 50	204	204,9
	388	76,1
	400	102,5
	512	79,9
	528	73,3
	720	66,2
	999	100,5

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

REGOLAMENTO (CE) N. 444/2002 DELLA COMMISSIONE**dell'11 marzo 2002****recante modifica del regolamento (CEE) n. 2454/93 che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario, nonché modifica dei regolamenti (CE) n. 2787/2000 e (CE) n. 993/2001****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce il codice doganale comunitario ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2700/2000 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ (in prosieguo: «il codice»), in particolare l'articolo 247,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno aggiornare talune definizioni contenute nel regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 993/2001 ⁽⁴⁾.
- (2) Le esigenze della politica commerciale comune fanno sì che sia spesso necessario modificare l'elenco dei paesi e territori beneficiari delle preferenze tariffarie concesse unilateralmente dalla Comunità ed adeguare di conseguenza l'elenco dei paesi e territori di cui alla parte I, titolo IV, capitolo 2, sezione 2, del regolamento (CEE) n. 2454/93.
- (3) È quindi opportuno redigere il titolo e il testo di detta sezione 2 facendo riferimento non tanto ad un elenco esauriente di paesi o territori quanto, in senso lato, ai «paesi o territori beneficiari», che sono riportati nei regolamenti del Consiglio relativi alla concessione delle menzionate preferenze tariffarie.
- (4) In alcuni casi è possibile far riparare merci difettose al di fuori del territorio doganale della Comunità senza che sorga alcun obbligo doganale di reimportazione.
- (5) Dopo l'immissione in libera pratica, il prezzo convenuto tra acquirente e venditore può in alcuni casi subire modificazioni in considerazione della natura difettosa delle merci.
- (6) La normativa deve pertanto prevedere espressamente che nella determinazione del valore di transazione, di cui all'articolo 29 del codice, si debba tener conto di tali circostanze particolari con adeguate garanzie ed entro limiti di tempo ragionevoli.
- (7) L'articolo 167, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2454/93 aveva la finalità di evitare la riscossione di dazi doganali su software importati su supporti informatici, obiettivo successivamente raggiunto con l'accordo sulle tecnologie dell'informazione (ATI) approvato con deci-

sione 97/359/CE del Consiglio ⁽⁵⁾. Pertanto, fatta salva l'applicazione della decisione 4.1 del 12 maggio 1995 adottata nel quadro del GATT, non sono più necessarie al riguardo particolari disposizioni di applicazione per la determinazione del valore in dogana dei supporti informatici.

- (8) La soglia stabilita dall'articolo 179, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2454/93, al di sopra della quale deve essere presentata dagli operatori commerciali la dichiarazione degli elementi relativi al valore in dogana (dichiarazione del valore in dogana delle merci), deve essere portata a 10 000 EUR in considerazione dell'andamento monetario e al fine di semplificare le formalità di importazione.
- (9) È necessario apportare alcuni adeguamenti e correzioni alle disposizioni relative alla destinazione particolare, soprattutto al fine di rendere tali disposizioni più chiare e di allinearle con le norme relative ai regimi doganali economici.
- (10) Le disposizioni in materia di transito comunitario contenute nel regolamento (CEE) n. 2454/93 sono state sottoposte ad una revisione integrale che ha portato alla modifica di gran parte di esse. In seguito è emerso che le disposizioni modificate recano alcune lacune e imprecisioni che devono essere corrette.
- (11) La salvaguardia degli interessi finanziari delle altre parti contraenti della convenzione relativa ad un regime comune di transito, approvata con decisione 87/415/CEE del Consiglio ⁽⁶⁾, esige che vengano fornite garanzie appropriate per le operazioni di transito, relative a merci comunitarie, che interessano il territorio di tali parti contraenti. La garanzia deve essere calcolata come se le merci non fossero comunitarie.
- (12) Se l'obbligato principale desidera utilizzare il certificato di garanzia globale per tutte le merci, i criteri relativi all'uso della garanzia globale per merci soggette a rischi particolari di frode devono applicarsi all'insieme delle merci.
- (13) È opportuno introdurre disposizioni relative ai dazi all'importazione applicabili alle merci importate che sono ammesse ad un trattamento tariffario favorevole a causa della loro particolare destinazione. Tali disposizioni chiarificatrici appaiono opportune al fine di assicurare l'applicazione uniforme delle disposizioni doganali all'interno della Comunità. Esse devono avere effetto

⁽¹⁾ GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1.⁽²⁾ GU L 311 del 12.12.2000, pag. 17.⁽³⁾ GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1.⁽⁴⁾ GU L 141 del 28.5.2001, pag. 1.⁽⁵⁾ GU L 155 del 12.6.1997, pag. 1.⁽⁶⁾ GU L 226 del 13.8.1987, pag. 1.

retroattivo perché norme analoghe erano già in vigore fino al 30 giugno 2001, segnatamente in forza dell'articolo 52 del regolamento (CEE) n. 2228/91 della Commissione⁽¹⁾, abrogato dal regolamento (CEE) n. 2454/93 e in forza dell'articolo 585 bis del regolamento (CEE) n. 2454/93, prima della modifica apportata con regolamento (CE) n. 993/2001.

- (14) Nell'articolo 859 del regolamento (CEE) n. 2454/93 figura un elenco di casi in cui non sorgono obblighi doganali, nonostante sussista una delle situazioni di cui all'articolo 204, paragrafo 1, lettere a) e b), del codice.
- (15) È opportuno adattare tale elenco affinché esso ricomprenda i casi d'inosservanza di taluni obblighi relativi a merci vincolate al transito comunitario, nei quali le merci siano presentate intatte all'ufficio di destinazione.
- (16) Il menzionato elenco deve altresì includere i casi d'inosservanza delle norme sul trasferimento applicabili alle merci vincolate ad un regime sospensivo o alle merci che beneficino di un trattamento preferenziale a causa della destinazione particolare, nei quali le merci arrivino al luogo di destinazione previsto.
- (17) La modifica dell'articolo 859 è connessa alle disposizioni del regolamento (CE) n. 993/2001, applicabile dal 1° luglio 2001, e deve pertanto applicarsi a decorrere dalla medesima data.
- (18) Al fine di razionalizzare la gestione dei termini per l'esame delle domande di non contabilizzazione a posteriori dei dazi, presentate ai sensi dell'articolo 220, paragrafo 2, lettera b), del codice, e delle domande di rimborso o sgravio dei dazi, presentate ai sensi dell'articolo 239 dello stesso regolamento, è opportuno che, qualora l'interessato sia consultato ai sensi dell'articolo 872 bis o dell'articolo 906 bis del regolamento (CEE) n. 2454/93, la sospensione del termine di esame delle domande in questione sia uniformemente fissata ad un mese.
- (19) Al fine di assicurare l'interpretazione coerente delle disposizioni concernenti la designazione dell'ufficio di destinazione per il controllo dell'utilizzazione e/o della destinazione delle merci è opportuno specificare a quale ufficio le merci debbano essere presentate per il controllo dell'uscita dal territorio doganale della Comunità.
- (20) Per taluni prodotti compensatori principali, i tassi forfettari di rendimento devono essere calcolati sulla base dei coefficienti di cui all'allegato E del regolamento (CE) n. 1520/2000 della Commissione, del 13 luglio 2000, che stabilisce, per taluni prodotti agricoli esportati sotto forma di merci non comprese nell'allegato I del trattato, le modalità comuni di applicazione relative al versamento delle restituzioni all'esportazione e i criteri per stabilirne l'importo⁽²⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1563/2001⁽³⁾. Per taluni prodotti

compensatori secondari devono essere apportate congrue modifiche.

- (21) È opportuno adeguare l'allegato 111 del regolamento (CEE) n. 2454/93 all'introduzione della moneta unica avvenuta in data 1° gennaio 2002.
- (22) Le disposizioni transitorie concernenti il sistema di transito informatizzato, di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 2787/2000 della Commissione⁽⁴⁾ e all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 993/2001, non devono essere applicate alle autorizzazioni che riconoscano la qualità di speditore autorizzato o di destinatario autorizzato nell'ambito delle semplificazioni relative a determinati modi di trasporto.
- (23) Il regolamento (CEE) n. 2454/93 e i regolamenti (CE) n. 2787/2000 e (CE) n. 993/2001 devono essere modificati in tal senso.
- (24) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato del codice doganale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 2454/93 è modificato come segue:

1) L'articolo 1 è modificato come segue:

a) Il punto 3 è sostituito dal testo seguente:

«3) «comitato»:

il comitato del codice doganale istituito dagli articoli 247 bis e 248 bis del codice;»

b) il punto 10 è sostituito dal punto seguente:

«10) «Trattato»:

il trattato che istituisce la Comunità europea;»

2) Nella parte I, titolo IV, capitolo 2, il titolo della sezione 2 è sostituito dal titolo seguente:

«Paesi e territori beneficiari delle preferenze tariffarie concesse unilateralmente dalla Comunità in favore di taluni paesi o territori»

3) Nell'articolo 98, paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dal testo seguente:

«1. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni relative alle preferenze tariffarie concesse unilateralmente dalla Comunità in favore di taluni paesi, gruppi di paesi o territori (in prosieguo denominati «paesi o territori beneficiari»), ad esclusione di quelli contemplati nella sezione 1 e dei paesi d'oltremare associati alla Comunità, si considerano prodotti originari di un paese o territorio beneficiario:»

4) Negli articoli da 98 a 123, i termini «repubblica beneficiaria» o «repubbliche beneficiarie», sono sostituiti, con i necessari adeguamenti grammaticali, dai termini «paese o territorio beneficiario» o «paesi o territori beneficiari».

⁽¹⁾ GU L 210 del 31.7.1991, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 177 del 15.7.2000, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 208 dell'1.8.2001, pag. 8.

⁽⁴⁾ GU L 330 del 27.12.2000, pag. 1.

- 5) Nell'articolo 110, paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dal testo seguente:

«1. I prodotti originari ai sensi della presente sezione possono, all'atto dell'importazione nella Comunità, beneficiare delle preferenze tariffarie di cui all'articolo 98, a condizione che siano stati trasportati direttamente nella Comunità, ai sensi dell'articolo 107, su presentazione di un certificato di circolazione delle merci EUR.1 rilasciato dalle autorità doganali o da altre autorità pubbliche competenti di paesi o territori beneficiari, purché questi paesi o territori:»

- 6) L'articolo 145 è sostituito dal seguente:

«Articolo 145

1. Quando le merci dichiarate per l'immissione in libera pratica rappresentano una frazione di un quantitativo maggiore delle stesse merci acquistate in un'unica operazione, il prezzo effettivamente pagato o da pagare ai fini dell'articolo 29, paragrafo 1, del codice è un prezzo calcolato proporzionalmente in funzione dei quantitativi dichiarati rispetto al quantitativo totale acquistato.

L'applicazione del criterio proporzionale al prezzo effettivamente pagato o da pagare vale anche in caso di perdita parziale o deterioramento delle merci da valutare prima della loro immissione in libera pratica.

2. Dopo l'immissione in libera pratica, la modifica del prezzo effettivamente pagato o da pagare per le merci di cui trattasi, effettuata dal venditore in favore dell'acquirente, può essere presa in considerazione per la determinazione del valore in dogana a norma dell'articolo 29 del codice qualora sia dimostrato alle autorità doganali:

- a) che le merci erano difettose alla data di cui all'articolo 67 del codice;
- b) che il venditore ha effettuato la modifica in adempimento di un obbligo contrattuale di garanzia previsto dal contratto di vendita concluso prima dell'immissione in libera pratica delle merci;
- c) che la natura difettosa delle merci non è già stata presa in considerazione nel contratto di vendita.

3. La modificazione del prezzo pagato o da pagare per le merci, effettuata a norma del paragrafo 2, può essere presa in considerazione soltanto qualora abbia avuto luogo entro dodici mesi dalla data di accettazione della dichiarazione di immissione in libera pratica delle merci.»

- 7) Il capitolo 5 del titolo V della parte I è soppresso.

- 8) Nell'articolo 179, paragrafo 1, lettera a), i termini «5 000 EUR» sono sostituiti da «10 000 EUR».

- 9) Nell'articolo 292 è inserito il paragrafo 7 seguente:

«7. Il richiedente viene informato della decisione di rilasciare l'autorizzazione, o dei motivi del diniego, entro 30 giorni dalla data di presentazione della domanda alle autorità doganali, o dalla data in cui queste autorità ricevono le informazioni mancanti o supplementari richieste.

Tale termine non si applica nel caso dell'autorizzazione unica, salvoché questa sia concessa a norma del paragrafo 6.»

- 10) L'articolo 293 è modificato come segue:

- a) Il paragrafo 3 è così modificato:

- i) Il testo della lettera c) è sostituito dal seguente:

«c) modalità e mezzi di identificazione e di controllo doganale, comprese le modalità per:

— l'immagazzinamento comune, cui si applica *mutatis mutandis* l'articolo 534, paragrafi 2 e 3,

— l'immagazzinamento di miscugli di prodotti soggetti al controllo della destinazione particolare rientranti nei capitoli 27 e 29 della nomenclatura combinata o di tali prodotti con oli greggi di petrolio rientranti nel codice NC 2709 00.»

- ii) È aggiunto il seguente comma:

«Se le merci di cui al primo comma, lettera c), secondo trattino, non rientrano nel medesimo codice NC a otto cifre e non presentano la medesima qualità commerciale e le medesime caratteristiche tecniche e fisiche, l'immagazzinamento dei miscugli può essere autorizzato soltanto se questi sono interamente destinati a subire uno dei trattamenti di cui alle note complementari 4 e 5 del capitolo 27 della nomenclatura combinata.»

- b) Nel paragrafo 4 è aggiunto il seguente comma:

«La durata di validità non può superare i tre anni dalla data in cui ha effetto l'autorizzazione, salvoché sussistano comprovati motivi.»

- 11) L'articolo 296, paragrafo 2, è modificato come segue:

- a) Alla lettera a), la seconda frase è soppressa.

- b) Alla lettera b), nono trattino, il primo sottotratino è sostituito dal seguente:

«— gli elementi relativi all'imposizione delle merci, salvo dispensa concessa dalle autorità doganali.»

- 12) Nell'articolo 314 quater, paragrafo 1, lettera f), i termini «articolo 816» sono sostituiti da «articolo 812».

- 13) Nell'articolo 317 ter i termini «agli articoli 444 e 448» sono sostituiti da «agli articoli 445 e 448».

- 14) All'articolo 324 sexies, paragrafo 5, i termini «il paragrafo 4 dell'articolo 448» sono sostituiti dai termini «il paragrafo 5 dell'articolo 448».

- 15) All'articolo 345, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«1. La garanzia isolata deve coprire integralmente l'importo dell'obbligazione doganale che può diventare esigibile, calcolato sulla base dell'aliquota di imposizione più elevata applicabile al medesimo tipo di merci nello Stato membro di partenza. Ai fini del calcolo, le merci comunitarie che devono essere trasportate nel quadro della convenzione relativa ad un regime comune di transito sono trattate come merci non comunitarie.»

16) Il testo dell'articolo 359, paragrafo 3, è sostituito dal testo seguente:

«3. Quando il trasporto è effettuato attraverso un ufficio di passaggio diverso da quello indicato negli esemplari n. 4 e 5 della dichiarazione di transito, l'ufficio di passaggio effettivo trasmette senza indugio l'avviso di passaggio all'ufficio di passaggio inizialmente previsto, oppure comunica il passaggio all'ufficio di partenza nei casi e modi stabiliti di comune accordo tra le autorità doganali.»

17) Nell'articolo 379, paragrafo 2, terzo comma, è aggiunta la seguente frase:

«Ai fini di tale calcolo, le merci comunitarie che devono essere o che sono state trasportate nel quadro della convenzione relativa ad un regime comune di transito sono trattate come merci non comunitarie.»

18) Nell'articolo 381 è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

«3 bis. I paragrafi 1, 2 e 3 si applicano anche quando la domanda concerne esplicitamente l'uso di uno stesso certificato di garanzia globale per le merci di cui all'allegato 44 quater e per quelle non elencate in tale allegato.»

19) Nell'articolo 423, paragrafo 3, sono aggiunti i seguenti trattini:

«— Tulliselvitetty,

— Tullklarerat.»

20) L'articolo 450 quater è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Quando il regime non è stato appurato, il mancato appaiamento deve essere comunicato al garante dalle autorità doganali dello Stato membro di partenza entro dodici mesi dalla data di accettazione della dichiarazione di transito.»

b) Il paragrafo seguente è inserito:

«1 bis. Quando il regime non è stato appurato, le autorità doganali determinate a norma dell'articolo 215 del codice, comunicano al garante, entro tre anni dalla data di accettazione della dichiarazione di transito, che egli è o potrà essere tenuto al pagamento delle somme di cui risponde relativamente all'operazione di transito comunitario; tale comunicazione deve recare il numero e la data della dichiarazione, il nome dell'ufficio di partenza, il nome dell'obbligato principale e l'importo dell'obbligazione di cui trattasi.»

c) Il testo del paragrafo 2 è sostituito dal seguente testo:

«2. Il garante è liberato dai suoi obblighi qualora una delle notifiche di cui ai paragrafi 1 e 1 bis non sia stata effettuata entro il termine prescritto.»

21) È inserito il seguente articolo 547 bis:

«Articolo 547 bis

Per le merci importate che, all'atto dell'accettazione della dichiarazione di vincolo al regime, potevano fruire di un trattamento tariffario favorevole a causa della loro destina-

zione particolare, i dazi all'importazione applicabili ai sensi dell'articolo 121, paragrafo 1, del codice sono determinati con l'aliquota corrispondente a tale destinazione. Siffatta determinazione è consentita soltanto se risulta che la destinazione particolare poteva essere autorizzata e che le condizioni previste per la concessione del trattamento tariffario favorevole sarebbero state rispettate.»

22) L'articolo 859 è modificato come segue:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) nel caso di una merce vincolata ad un regime di transito, l'inosservanza di uno degli obblighi derivanti dall'uso del regime, quando ricorrano i seguenti presupposti:

a) la merce vincolata al regime è stata effettivamente presentata intatta all'ufficio di destinazione;

b) l'ufficio di destinazione è stato in grado di garantire che la merce ha ricevuto una destinazione doganale o è stata collocata in deposito temporaneo in esito all'operazione di transito e

c) qualora il termine fissato all'articolo 356 non sia stato rispettato e non sia applicabile il paragrafo 3 del menzionato articolo, la merce è stata comunque presentata all'ufficio di destinazione entro un termine ragionevole.»

b) Il punto 7 è sostituito dal seguente:

«7) nel caso di una merce o di un prodotto oggetto di un trasferimento materiale ai sensi degli articoli 296, 297 o 511, l'inosservanza di una delle condizioni fissate per tale trasferimento, quando ricorrono i seguenti presupposti:

a) l'interessato può dimostrare alle autorità doganali che la merce o il prodotto sono arrivati all'impianto o al luogo di destinazione previsto e, se trattasi di trasferimento a norma degli articoli 296, 297, 512, paragrafo 2, o 513, che la merce o il prodotto sono stati debitamente iscritti nelle scritture dell'impianto o del luogo di destinazione previsto ove questi articoli prevedano siffatta iscrizione e

b) qualora il termine, eventualmente fissato dall'autorizzazione, non sia stato rispettato, la merce o il prodotto sono comunque arrivati all'impianto o al luogo di destinazione entro un termine ragionevole.»

23) All'articolo 873, il terzo comma è sostituito dal seguente testo:

«Quando la Commissione abbia comunicato le proprie obiezioni alla persona interessata dal caso presentato, a norma dell'articolo 872 bis, il termine di nove mesi è prorogato di un mese.»

24) All'articolo 907, il terzo comma è sostituito dal seguente testo:

«Quando la Commissione abbia comunicato le proprie obiezioni al richiedente il rimborso o lo sgravio, a norma dell'articolo 906 bis, il termine di nove mesi è prorogato di un mese.»

25) All'articolo 912 bis, paragrafo 3, i termini «il paragrafo 2, secondo comma, dell'articolo 347» sono sostituiti dai termini «il paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 349».

26) L'articolo 912 ter è così modificato:

a) Al paragrafo 7, i termini «articolo 349» sono sostituiti dai termini «articolo 357».

b) Il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

«9. L'articolo 360 si applica mutatis mutandis.»

27) All'articolo 912 quarter, paragrafo 2, il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— per altra via di trasporto: l'ufficio di destinazione è l'ufficio di uscita di cui all'articolo 793, paragrafo 2.»

28) L'allegato 37 è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

29) L'allegato 44 bis è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

30) L'allegato 69 è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

31) Nell'allegato 111, al punto B.12 delle note sul retro del formulario «Domanda di rimborso/sgravio», le sigle e le valute nazionali sono sostituite dalle sigle e dalle valute seguenti:

«— EUR: euro

— DKK: corone danesi

— SEK: corone svedesi

— GBP: lire sterline.»

Articolo 2

All'articolo 4, paragrafo 5, secondo comma, del regolamento (CE) n. 2787/2000, è aggiunta la seguente frase:

«Il presente comma non si applica alle operazioni effettuate dallo spedite autorizzato nell'ambito delle procedure semplificate di cui all'articolo 372, paragrafo 1, lettera g).»

Articolo 3

All'articolo 2, paragrafo 3, primo comma, del regolamento (CE) n. 993/2001, è aggiunta la seguente frase:

«Il presente comma non si applica quando il destinatario autorizzato riceve le merci nell'ambito delle procedure semplificate di cui all'articolo 372, paragrafo 1, lettera g).»

Articolo 4

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

2. I punti 21 e 22 dell'articolo 1 si applicano a decorrere dal 1° luglio 2001.

3. I punti da 12 a 20 e da 25 a 29 dell'articolo 1 nonché gli articoli 2 e 3 si applicano a decorrere dal 1° aprile 2002.

Le disposizioni menzionate nel primo comma non si applicano alle operazioni di transito comunitario per le quali la dichiarazione di transito sia stata presentata prima del 1° aprile 2002.

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

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2002.

Per la Commissione

Frederik BOLKESTEIN

Membro della Commissione

ALLEGATO I

L'allegato 37 è così modificato:

- 1) Al titolo I, sezione A, è aggiunto il seguente comma:

«Se una dichiarazione di transito viene trattata presso un ufficio di partenza mediante un sistema informatizzato, una copia della dichiarazione deve essere conservata presso tale ufficio.»

- 2) Al titolo III, sezione C, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— quando la terza sottocasella della casella 1 contiene l'indicazione "T", le caselle 32 (numero dei colli), 33 (codice delle merci), 35 [massa lorda (kg)], 38 [massa netta (kg)], 40 (dichiarazione sommaria/documento precedente) e 44 (menzioni speciali, documenti presentati, certificati e autorizzazioni) relative al primo articolo della dichiarazione di transito utilizzato devono essere barrati e la prima casella 31 (colli e descrizione delle merci) di tale documento non può essere utilizzata per annotare i colli e la descrizione delle merci, i marchi e numeri, il numero di contenitori e la quantità e natura delle merci. Nella prima casella 31 di tale documento si fa riferimento, se del caso, al numero di fogli aggiuntivi che recano, rispettivamente, l'indicazione T1bis, T2bis o T2Fbis.»

ALLEGATO II

L'allegato 44 bis è così modificato:

- 1) Al titolo II, punto 2.2, il testo del secondo comma è sostituito dal testo seguente:

«Quando una dichiarazione di transito è accompagnata da una distinta di carico, l'elenco deve includere le informazioni indicate alle caselle 31 (Colli e descrizione delle merci), 40 (Dichiarazione sommaria/documento precedente), 44 (Menzioni speciali, documenti presentati, certificati e autorizzazioni) e, se del caso, 33 (Codice delle merci) e 38 [Massa netta (kg)] della dichiarazione di transito.»

- 2) Al titolo III, punto 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«Quando viene usata una distinta di carico, le caselle 15 (paese di spedizione/esportazione), 32 (numero dei colli), 33 (codice delle merci), 35 [massa lorda (kg)], 38 [massa netta (kg)], 40 (Dichiarazione sommaria/documento precedente) e, se del caso, 44 (Menzioni speciali, documenti presentati, certificati e autorizzazioni) della dichiarazione di transito devono essere barrati e la casella 31 (Colli e descrizione delle merci) non deve essere utilizzata per annotare i colli e la descrizione delle merci, i marchi e numeri, il numero di contenitori e la quantità e natura delle merci.»

ALLEGATO III

Nell'allegato 69 del regolamento (CEE) n. 2454/93 sono apportate le modifiche seguenti:

- 1) I tassi forfettari «1,00» e «3,50» nella colonna 5, n. 15, sono sostituiti rispettivamente da «0,95» e «3,33».
 - 2) I tassi forfettari di rendimento «1,00» e «3,50» nella colonna 5, n. 37, sono sostituiti rispettivamente da «0,98» e «3,42».
 - 3) I tassi forfettari di rendimento «1,00» e «3,50» nella colonna 5, n. 38, sono sostituiti rispettivamente da «0,96» e «3,36».
 - 4) I tassi forfettari di rendimento «62,11» e «30,10» nella colonna 5, n. 56, sono sostituiti rispettivamente dalla nota «(*)» e da «29,91».
 - 5) I tassi forfettari di rendimento «47,62», «30,10» e «10,00» nella colonna 5, n. 57, sono sostituiti rispettivamente dalla nota «(*)», da «29,91» e «9,95».
 - 6) I tassi forfettari di rendimento «62,11» e «30,10» nella colonna 5, n. 58, sono sostituiti rispettivamente dalla nota «(*)» e da «29,91».
 - 7) I tassi forfettari di rendimento nella colonna 5, n. 62, sono sostituiti come segue: «6,10» da «6,06»; «2,90» da «2,88»; «4,50» da «4,47»; «24,00» da «23,85»; «19,50» da «19,38»; «22,70» da «22,56»; «27,20» da «27,03»; «3,20» da «3,18» e «30,10» da «29,91».
 - 8) I tassi forfettari di rendimento «99,00» nella colonna 5, nn. 128, 129 e 130, sono ciascuno sostituiti dalla nota «(*)».
 - 9) La voce «ex 2302 30 o», nella colonna 3, nn. 14 e 15, è soppressa.
 - 10) La voce «ex 2302 40 o», nella colonna 3, nn. 36, 37 e 38, è soppressa.
-

II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 ottobre 2001

relativa al sistema di smaltimento delle auto rottamate attuato dai Paesi Bassi

[notificata con il numero C(2001) 3064]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/204/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

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

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 19 settembre 2000 (registrata con il numero A/37820 il 25 settembre 2000) le autorità olandesi hanno notificato la loro intenzione di prorogare il sistema di smaltimento delle auto rottamate. Il sistema originario e la prima proroga sono stati approvati rispettivamente nel 1995 e nel 1998, poiché la Commissione aveva concluso che la misura non costituiva un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE ⁽²⁾.
- (2) Con lettera del 9 ottobre 2000 (D/55102) la Commissione ha chiesto informazioni supplementari, e con lettera del 7 dicembre 2000 (D/56086) ha ricordato alle

autorità olandesi tale richiesta. Le autorità olandesi hanno risposto con lettera dell'8 dicembre 2000 (registrata con il numero A/40432 l'11 dicembre 2000). Con lettera del 10 gennaio 2001 (D/50042) è stata inviata un'ulteriore richiesta di informazioni, cui le autorità olandesi hanno risposto con lettera del 19 gennaio 2001 (registrata con il numero A/30634 il 24 gennaio 2001).

- (3) Con decisione del 28 febbraio 2001 la Commissione ha avviato, in relazione al sistema di smaltimento in oggetto, il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato. Con lettera del 2 marzo 2001 (D/286578) la Commissione ha informato i Paesi Bassi di tale decisione. Dopo aver chiesto una proroga (lettera del 29 marzo 2001, registrata con il numero A/32658 il 29 marzo 2001), accordata con lettera del 5 aprile 2001 (D/51465), i Paesi Bassi hanno risposto alla decisione con lettera del 5 giugno 2001 (registrata col numero A/34642 il 13 giugno 2001).
- (4) La decisione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽³⁾, invitando gli interessati a presentare le proprie osservazioni in merito all'aiuto. La Commissione ha ricevuto dieci note con osservazioni, due delle quali pervenute tuttavia dopo la scadenza del termine di un mese dalla data della pubblicazione. Con lettere del 21 maggio 2001 (D/52087) e del 16 luglio 2001 (D/52884) è stato chiesto ai Paesi Bassi di commentare tali osservazioni, e i Paesi Bassi hanno inviato tali commenti con lettera del 20 giugno 2001 (registrata con il numero

⁽¹⁾ GU C 111 del 12.4.2001, pag. 2.

⁽²⁾ Lettera D/17343 del 28 dicembre 1995 relativa all'aiuto di Stato NN 93/95 e lettera D/7090 del 17 agosto 1998 relativa all'aiuto di Stato N 656/97. Al punto 15 della «Guida alle procedure per gli aiuti di Stato» la Commissione ha indicato che la notifica è obbligatoria ogniquale volta vi sia una sufficiente probabilità, alla luce della giurisprudenza della Corte di giustizia e della prassi della Commissione, che un determinato intervento contenga elementi di aiuto (Diritto della concorrenza nelle Comunità europee, Volume IIA, Regole applicabili agli aiuti di Stato, Commissione europea, 1998). Nella nota 8 relativa a questo punto viene aggiunto che la Commissione è disposta a fornire consulenza, in modo informale, sulla necessità della notifica.

⁽³⁾ Cfr. la nota 1.

A/34929 il 22 giugno 2001) e del 3 agosto 2001 (registrata con il numero A/36368 il 7 agosto 2001). Il 21 marzo 2001 e il 4 maggio 2001 hanno avuto luogo due riunioni fra la Commissione, le autorità olandesi e l'ARN, l'organismo centrale del sistema di gestione dei rottami.

- (5) Le autorità olandesi hanno ritenuto di non poter attendere la decisione definitiva della Commissione per attuare la proroga del sistema, e hanno dichiarato obbligatorio il nuovo sistema tenuto conto dello scadere del periodo precedente.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

- (6) L'obiettivo del sistema di smaltimento è che le società che fabbricano e vendono autoveicoli si assumano anche in larga misura la responsabilità del riciclaggio e del riutilizzo delle auto rottamate. Date le importanti conseguenze per l'ambiente, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato una direttiva in materia (in appresso «direttiva sui veicoli fuori uso») ⁽⁴⁾. Tale direttiva fissa gli obiettivi seguenti per 2006: percentuale di reimpiego e di recupero dell'85 % per tutti i veicoli fuori uso, e percentuale di reimpiego e di riciclaggio dell'80 % ⁽⁵⁾. Le cifre corrispondenti per il 2015 sono del 95 % e dell'85 %. I partecipanti al sistema olandese hanno raggiunto il primo obiettivo e vogliono realizzare il secondo molto prima del 2015. In base al principio della responsabilità del produttore e al principio «chi inquina paga», larga parte della responsabilità nella realizzazione di questi obiettivi incombe ai costruttori e agli importatori di autoveicoli.
- (7) All'inizio degli anni '90 diverse organizzazioni del settore ⁽⁶⁾ si sono riunite nella fondazione Stichting Auto en Recycling, in appresso denominata «SAR», e hanno istituito un sistema nazionale per la raccolta e il riciclaggio delle auto rottamate ⁽⁷⁾. Per l'attuazione e la gestione del sistema di riciclaggio SAR ha istituito Auto Recycling Nederland BV (in appresso «ARN»), che appartiene al 100 % alla SAR. L'ARN è responsabile per l'organizzazione e la gestione logistica del riciclaggio delle auto rottamate. Il sistema è operativo dal 1° gennaio 1995.
- (8) Il sistema è basato su un accordo volontario fra tutti i costruttori e gli importatori professionali di autoveicoli nei Paesi Bassi (riuniti nella RAI). Essi hanno convenuto di pagare un contributo per ogni veicolo immatricolato per la prima volta nei Paesi Bassi. L'ARN è incaricata

della riscossione dei contributi e utilizza questi fondi per finanziare i costi di smantellamento dei veicoli rottamati e il riciclaggio dei componenti e materiali di recupero, compreso il trasporto. L'accordo è concluso ogni volta per un periodo di tre anni. L'accordo notificato, datato 19 luglio 2000, stabilisce che i costruttori e gli importatori di autoveicoli paghino 45 EUR (99,17 NLG) per veicolo immatricolato nei Paesi Bassi, indipendentemente dalla marca o dal tipo ⁽⁸⁾. Per i primi due periodi il contributo ammontava rispettivamente a 113 EUR (250 NLG) e a 68 EUR (150 NLG) per veicolo.

- (9) Il contributo di 45 EUR (99,17 NLG) per veicolo è basato su un calcolo complesso. Le principali variabili in questo calcolo sono la composizione media di un veicolo fuori uso, i costi medi della demolizione e del riciclaggio, il numero previsto di auto rottamate e il numero previsto di nuove immatricolazioni nei Paesi Bassi. Un'altra variabile importante è la misura in cui sono utilizzati i fondi esistenti per gli attuali premi per lo smantellamento. Il contributo è un importo forfettario applicabile a qualsiasi marca e tipo di auto, dato che, secondo l'ARN, i costi di smantellamento e di riciclaggio sono circa gli stessi per ogni auto rottamata, e una differenziazione risulta difficile.
- (10) Per assicurare che tutti i costruttori e importatori di autoveicoli paghino il contributo, il governo olandese ha dichiarato l'accordo vincolante in generale per tutte le imprese presenti sul mercato per il periodo 1° gennaio 2001 — 1° gennaio 2004 ⁽⁹⁾. Il ministro dell'Edilizia sociale, dell'Assetto territoriale e della Tutela dell'ambiente può accordare un'esenzione se la parte che la richiede provvede allo smaltimento delle auto rottamate in misura perlomeno equivalente a quella prevista dal sistema che è stato dichiarato obbligatorio ⁽¹⁰⁾.
- (11) Sono corrisposti premi soltanto per le parti di auto rottamate che, secondo le autorità olandesi, non possono essere smantellate/raccolte e riciclate in modo redditizio. Attualmente l'ARN accorda premi per lo smantellamento per 18 componenti e materiali.

Materiali/componenti ARN	Norma 2001
Batterie	13,6 kg
Olio	4,9 l
Liquido refrigerante	3,6 l
Liquido per freni	0,3 kg
Pneumatici	27,3 kg

⁽⁴⁾ Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2001, relativa ai veicoli fuori uso, GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34.

⁽⁵⁾ Per i veicoli prodotti anteriormente al 1° gennaio 1980 possono essere stabiliti obiettivi inferiori.

⁽⁶⁾ RAI per i produttori e gli importatori di autoveicoli, BOVAG per le officine, FOCWA per i fabbricanti automobilistici, STIBA per le imprese di demolizione degli autoveicoli, e SVN (ora MRF) per il commercio dei rottami.

⁽⁷⁾ La SAR è gestita da quattro direttori. Le organizzazioni BOVAG, FOCWA, RAI e STIBA possono nominare un direttore ciascuna. La SAR è assistita da un comitato consultivo, i cui membri sono rappresentanti di organismi pubblici interessati e di organizzazioni per la tutela dell'ambiente e/o dei consumatori, e vengono designati dalla direzione della SAR.

⁽⁸⁾ Nel 7 % dei casi il contributo è pagato da un privato.

⁽⁹⁾ L'articolo 15.36 della legge relativa alla gestione dell'ambiente (Wet milieubeheer) conferisce al ministro dell'Edilizia abitativa, dell'Assetto territoriale e della Tutela dell'ambiente la facoltà di dichiarare un accordo obbligatorio.

⁽¹⁰⁾ Articolo 10.38 della legge relativa alla gestione dell'ambiente.

Materiali/componenti ARN	Norma 2001
Camere d'aria	0,2 kg
Schiuma PUR	6,5 kg
Vetro	25,4 kg
Guarnizioni di gomma	7,7 kg
Cinture di sicurezza	0,4 kg
Fibra di cocco	0,9 kg
Liquido lavaparabrezza	0,9 kg
Paraurti	5,2 kg
Coprismozzo	0,7 kg
Fari posteriori e frecce	1,4 kg
Calandre	0,8 kg
Carburanti	5,0 kg
Serbatoi per GPL (numero per auto rottamata)	0,06

Dal 2003 è previsto di aggiungere a questo elenco gli airbag, i dispositivi per cinture di sicurezza, gli impianti di climatizzazione e i serbatoi del carburante in plastica.

- (12) Nella situazione teorica che tutti i componenti e materiali vengano smantellati secondo la norma 2000, i costi totali ammonterebbero a 87,55 EUR (192,93 NLG) per veicolo rottamato, di cui 71,05 EUR (156,58 NLG) per lo smantellamento, 13,39 EUR (29,50 NLG) per l'imballaggio e la raccolta e 3,11 EUR (6,85 NLG) per il riciclaggio. A causa dell'inflazione, dell'aumento della percentuale di riciclaggio (compresi nuovi materiali da riciclare) e dell'evoluzione tecnologica nel settore automobilistico, è previsto in futuro un incremento di questi costi. L'importo complessivo previsto per il 2003 è di conseguenza di 107,50 EUR (236,89 NLG). Per certi materiali il premio di riciclaggio è di fatto negativo: per il materiale da riciclare l'impresa di demolizione riceve dall'impresa di riciclaggio un importo che viene dedotto dal premio ricevuto dall'ARN.
- (13) Attualmente aderiscono all'ARN circa 267 imprese di demolizione, che trattano circa il 90 % di tutte le auto rottamate nei Paesi Bassi (286 595 nel 2000). L'ARN versa gli importi per lo smantellamento solo per le quantità di materiali effettivamente smantellati: si tratta in media dell'88,5 % delle quantità previste nelle norme, il che corrisponde, per il 2000, a 62,9 EUR (138,57 NLG).
- (14) L'ARN stima il numero di auto rottamate per il 2001 fra 344 000 e 372 000. La quota di mercato dell'ARN è del 90 % circa. L'importo totale pagato nel 2000 è stato di circa 23,9 milioni di EUR (852,7 milioni di NLG).
- (15) I costi amministrativi del sistema sono stimati a 3,8 milioni di EUR (8,4 milioni di NLG) per il 2000 e secondo le previsioni dovrebbero salire a 4,5 milioni di EUR (10 milioni di NLG) per gli anni successivi.
- (16) Ogni impresa di demolizione può essere riconosciuta dall'ARN e ottenere dei premi se soddisfa certi criteri oggettivi, ad esempio il fatto di detenere determinate autorizzazioni in materia ambientale, di essere iscritta nel sistema di registrazione on-line per la demolizione di autoveicoli (ORAD), di disporre di un'area di almeno 72 m² e di determinati macchinari e strumenti, e di utilizzare un software conforme alle norme ARN. La procedura di certificazione viene svolta da un organismo indipendente, la Société Générale de Surveillance. L'ARN richiede inoltre che le imprese di demolizione siano riconosciute dall'autorità olandese competente per l'immatricolazione degli autoveicoli (RDW). Dato che, secondo la legge, possono ottenere questo riconoscimento solo le imprese con stabilimento nei Paesi Bassi, di fatto solo esse possono ottenere i premi per lo smaltimento.
- (17) Per la raccolta dei materiali smantellati e per il loro trasporto alle imprese di riciclaggio i contratti vengono assegnati mediante gara d'appalto. Le imprese interessate devono dimostrare di soddisfare determinati requisiti minimi di natura tecnica e finanziaria, come il fatto di possedere un'autorizzazione ambientale per il trasporto, attrezzature adeguate, sufficiente esperienza, ecc. Viene selezionata un'impresa per provincia, tenendo conto in particolare del prezzo della raccolta, della qualità tecnica e dell'efficienza organizzativa. Per la raccolta degli oli usati si applica un sistema stabilito per legge.
- (18) Vengono assegnati mediante gara d'appalto anche i contratti per il riciclaggio dei materiali. Le imprese interessate devono soddisfare una serie di requisiti minimi di natura tecnica e finanziaria: devono in particolare avere un'autorizzazione ambientale e disporre delle attrezzature necessarie. Non devono essere state oggetto di una procedura di fallimento in passato e il titolare non deve essere iscritto nel casellario giudiziale. L'ARN seleziona le offerte più interessanti, tenendo conto, in particolare, del prezzo del riciclaggio, dei metodi di lavorazione, della qualità tecnica e dell'efficienza organizzativa.
- (19) I costruttori e gli importatori sono liberi di scegliere se addebitare o meno il contributo agli acquirenti.
- (20) Il gettito del prelievo è utilizzato in parte per la professionalizzazione e in parte per progetti pilota. L'importo annuale destinato alla professionalizzazione ammonta a 0,5 milioni di EUR per il periodo 2001-2005, e dal 2006 sarà pari a 0,2 milioni di EUR. L'importo annuale destinato ai progetti pilota relativi al riciclaggio è di 3,4 milioni di EUR per il periodo 2001-2003, e di 2,2 milioni di EUR per gli anni successivi. L'attività di ricerca riguarda fra l'altro l'analisi dei metodi di smantellamento, lo sviluppo di strumenti, attrezzature e macchinari adeguati, la messa a punto di sistemi di controllo della qualità, lo studio di nuove tecniche di separazione, l'ottimizzazione dei sistemi logistici, lo sviluppo di nuovi prodotti, gli studi di mercato e lo sviluppo di sistemi di tecnologia dell'informazione.

3. MOTIVI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI CUI ALL'ARTICOLO 88, PARAGRAFO 2 DEL TRATTATO

- (21) La Commissione ha avviato il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato poiché nutriva dubbi in merito a diversi aspetti del sistema. In primo luogo i contributi per lo smantellamento sembravano rappresentare una compensazione eccessiva per le imprese di demolizione, con possibili conseguenze per il mercato dei pezzi di ricambio. In secondo luogo, non risultava chiara la natura delle attività di professionalizzazione e dei progetti pilota finanziati con tali contributi.
- (22) La Commissione ha poi espresso dubbi quanto a una possibile violazione dell'articolo 29 del trattato (restrizioni all'esportazione), dato che l'ARN consente alle imprese di demolizione di partecipare al sistema solo se sono riconosciute dalla RDW. Poiché la legge stabilisce che possono essere riconosciute soltanto le imprese che dispongono di uno stabilimento nei Paesi Bassi, soltanto queste, di fatto, possono ottenere i premi.
- (23) La Commissione non ha formulato alcun dubbio specifico riguardo a un eventuale aiuto a favore dei costruttori e importatori di autoveicoli o a favore delle imprese di imballaggio, raccolta e riciclaggio. Agli interessati è stata tuttavia fornita l'opportunità di formulare le proprie osservazioni.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

- (24) Dopo la pubblicazione relativa all'avvio del procedimento ⁽³⁾ la Commissione ha ricevuto dieci note con osservazioni di terzi. Tre di esse sono state presentate da costruttori automobilistici, tre da associazioni di imprese operanti sul mercato (dei rifiuti) della schiuma PUR, una da un consulente che lavora per un gruppo di imprese olandesi di smaltimento dei rifiuti, una dalle autorità del Regno Unito e una dall'organismo centrale del sistema, l'ARN. Una quarta associazione di imprese operanti sul mercato della schiuma PUR ha reagito, infine, alle altre tre osservazioni del settore. Questi ultimi commenti, e una delle note con osservazioni dei costruttori automobilistici, non sono stati tuttavia inviati entro il termine prestabilito di un mese dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

4.1. Osservazioni dei costruttori automobilistici

- (25) Le tre note con le osservazioni dei costruttori automobilistici vertono su diversi aspetti del sistema ARN. La prima casa automobilistica, Renault, giudica il sistema con soddisfazione, poiché attribuisce al consumatore la responsabilità di un prodotto nell'ultima fase di vita utile. Renault ritiene inoltre che la condizione secondo cui le imprese di demolizione di autoveicoli devono disporre di uno stabilimento nei Paesi Bassi è una piccola concessione in cambio del fatto che uno Stato membro assume la responsabilità per i suoi flussi di

rifiuti ⁽¹¹⁾. Renault contesta tuttavia il fatto che il contributo sia pagato indipendentemente dalla fase di vita del veicolo e dal valore economico dei rottami. I costruttori automobilistici si sforzano di progettare i propri veicoli in funzione del riciclaggio («design for recycling») e come risultato dei loro investimenti desidererebbero vedere differenziati i costi di trattamento dei loro prodotti, invece di dover pagare per un veicolo medio.

- (26) Il secondo costruttore, Peugeot, afferma che il sistema ARN ha basi incomplete e persino contestabili, cosa che porta a una sopravvalutazione dei costi di trattamento delle auto rottamate. L'ARN, inoltre, non terrebbe conto delle differenze di efficienza che risulterebbero da determinati sviluppi in atto in Europa. Limitare il riconoscimento alle imprese di demolizione autoveicoli con uno stabilimento nei Paesi Bassi non sarebbe quindi giustificato e sarebbe in contrasto con la legislazione europea. Peugeot si rammarica infine della totale mancanza di trasparenza, dato che l'ARN si rifiuterebbe di comunicare i risultati delle sue ricerche. Dato che questi risultati sono unici in Europa, devono essere condivisi in modo da rendere possibili ulteriori analisi.

- (27) Il terzo costruttore, General Motors Europe (in appresso «GME»), ritiene inaccettabile che l'ARN applichi un prezzo medio, cosa che di fatto porterebbe i produttori a sovvenzionare involontariamente operatori inefficienti. GME sostiene che il prezzo medio è basato sulla struttura dei costi più sfavorevole e afferma che le imprese di demolizione olandesi sfruttano la compensazione in eccesso ottenuta attraverso il sistema ARN per acquistare auto in Germania, cosa che costituirebbe concorrenza sleale. Se i costruttori automobilistici venissero coinvolti in questo processo — il che sarebbe normale poiché sono loro a pagare — sceglierebbero un vero e proprio sistema di gare d'appalto, che farebbe sì che i veicoli andassero ai demolitori più efficienti. Tutte le imprese di demolizione sarebbero così costrette a realizzare i richiedi miglioramenti di produttività. GME ritiene che vi sia un ampio margine di miglioramento sotto questo aspetto. L'impresa ritiene poi che il sistema favorisca quasi esclusivamente la demolizione e che non vi siano investimenti destinati al recupero di energia, cosa che costituirebbe un buon metodo per raggiungere la quota di riciclaggio richiesta. Come Peugeot, GME afferma che l'ARN è poco trasparente, poiché non permette l'accesso ai risultati degli studi tecnici. Tanto meno è chiaro come vengano raggiunte le quote di riciclaggio e come vengano utilizzati i materiali riciclati, ad esempio le cinture di sicurezza. GME ritiene infine che la limitazione del sistema ARN alle imprese con uno stabilimento nei Paesi Bassi sia una questione piuttosto complessa e considera che, per un efficace controllo, sia necessario che gli operatori possano comunicare nella lingua propria di ciascun paese.

⁽³⁾ Cfr. la nota 1.

⁽¹¹⁾ Entrambe le osservazioni negano il principio «chi inquina paga», che è la pietra angolare del sistema ARN.

4.2. Osservazioni delle associazioni di imprese operanti sul mercato (dei rifiuti) della schiuma PUR

- (28) Nelle tre note con le osservazioni di European Plastic Converters, di European Isocyanate Producers Association e di European Association of Manufacturers of Moulded Polyurethane Parts for the Automotive Industry (con il sostegno della European Association of Flexible Polyurethane Foam Blocks Manufacturers) sono analizzati i presunti effetti del sistema ARN sul mercato dei rifiuti della schiuma PUR. Le tre associazioni dichiarano che nei Paesi Bassi questo settore ricicla da molti anni rifiuti di schiuma PUR di provenienza industriale, e questo su base volontaria, senza alcun sussidio e in maniera redditizia. I sussidi dell'ARN, a ragione di circa 6,5 kg per veicolo, hanno però un effetto svantaggioso sul livello dei prezzi del poliuretano riciclato, e questo porterebbe alla fine ad escludere dal mercato le attività di riciclaggio della schiuma PUR non sovvenzionate. Una delle associazioni ricorda le alternative previste dalla direttiva sui veicoli fuori uso: prevenzione, reimpiego, riciclaggio e altre forme di recupero di veicoli fuori uso e dei loro componenti. Un'altra associazione aggiunge che il sistema è discriminatorio rispetto ad altri materiali di riempimento utilizzati per i sedili delle auto o di altri componenti, per i quali non valgono obblighi di questo tipo. Viene infine affermato che il riciclaggio separato della schiuma PUR può non essere la soluzione più economica, dato che il valore energetico dei rifiuti di frantumazione delle auto è molto più alto quando vi sono contenuti tutti i tipi di materie plastiche, inclusa la schiuma poliuretanica.

- (29) In osservazioni presentate successivamente, l'Association of Plastic Manufacturers in Europe sostiene tuttavia che, perché il riciclaggio di materie plastiche evolva nel senso prescritto dal legislatore, è necessaria una fonte di finanziamento. Il sistema ARN costituirebbe una certa forma di cornice per la concessione di un simile aiuto per il riciclaggio delle materie plastiche.

4.3. Osservazioni a nome delle imprese di smaltimento dei rifiuti

- (30) Il consulente che ha formulato queste osservazioni ha presentato una copia del reclamo presentato da diverse imprese di smaltimento dei rifiuti all'autorità olandese garante della concorrenza (NMa). Il reclamo verte fra l'altro sulle distorsioni della concorrenza che esisterebbero fra le imprese di demolizione partecipanti e quelle non partecipanti al sistema, riguardo ad esempio ai componenti dei veicoli fuori uso che presentano un

interesse commerciale. Un'altra questione importante è anche il timore di distorsioni della concorrenza come conseguenza della posizione dominante dell'ARN sui mercati dei materiali smantellati. Viene chiamato in causa in particolare il fatto che l'ARN ha concluso, per l'insieme dei Paesi Bassi, un contratto con una sola impresa che raccoglie oli usati. Nelle note viene affermato che la raccolta e il trattamento di rifiuti pericolosi, come gli oli usati, i filtri dell'olio e le batterie, sono attività redditizie.

4.4. Osservazioni delle autorità del Regno Unito

- (31) Le autorità del Regno Unito sottolineano che, nel recepire la direttiva sui veicoli fuori uso, ogni Stato membro dovrà tenere conto dei diversi sistemi e strutture industriali in esso esistenti. Agli operatori non potrà essere impedito di negoziare contratti sulla base di pagamenti sia variabili che fissi, stipulando, qualora lo desiderino, contratti sulla base di un prezzo fisso. Sarebbe inutilmente complicato obbligare gli operatori a concludere contratti variabili.

4.5. Osservazioni dell'ARN

- (32) L'ARN ha fornito ampie informazioni sul sistema, ha presentato un nuovo studio sul prezzo di costo dello smantellamento delle auto e una relazione sulla struttura del mercato nel settore della demolizione. Le autorità olandesi appoggiano pienamente le osservazioni dell'ARN, che coincidono in larga parte con la risposta dei Paesi Bassi. Queste due note con le relative osservazioni sono quindi esaminate insieme nella seguente sezione.

5. COMMENTI DEI PAESI BASSI E DELL'ARN

5.1. Considerazioni generali

- (33) In primo luogo le autorità olandesi e l'ARN ricordano alla Commissione le sue due precedenti decisioni relative al sistema, in cui è stato stabilito che non si configurasse alcun aiuto di Stato. Nel frattempo i principi del sistema non sono cambiati. L'ARN esprime dubbi sul fatto che la Commissione possa emettere una decisione in contrasto con le due precedenti, e sostiene che essa avrebbe comunque dovuto seguire le regole procedurali applicabili agli aiuti esistenti e non le norme relative ai nuovi aiuti.
- (34) Le osservazioni dell'ARN contengono anche una descrizione del sistema. L'ARN sottolinea fra l'altro che il sistema è basato su un accordo fra soggetti privati, e che per poter raggiungere gli obiettivi fissati devono essere conclusi contratti con il maggior numero di imprese di demolizione.

5.2. Definizione di aiuto di Stato e di risorse statali

- (35) Riferendosi a diverse cause della Corte di giustizia delle Comunità europee, in particolare la causa PreussenElektra e le relative conclusioni dell'avvocato generale Jacobs⁽¹²⁾, l'ARN e i Paesi Bassi affermano che il sistema non comporta alcun aiuto di Stato, dato che i contributi

⁽¹²⁾ Causa C-379/98, PreussenElektra AG contro Schleswig AG, sentenza del 13 marzo 2001, e conclusioni dell'avvocato generale Jacobs del 26 ottobre 2000, Racc. 2001, pag. I-2099.

percepiti non costituiscono risorse statali. Le risorse statali sono fondi sui quali lo Stato esercita, in un modo o nell'altro, dei poteri. Diversamente da quanto avviene con le imposte e tasse, i pagamenti sono effettuati in questo caso sulla base di un accordo concluso volontariamente. Il ministro dichiara un accordo di questo tipo generalmente vincolante soltanto se esso copre perlomeno il 75 % del mercato. Nel caso dell'ARN partecipa volontariamente all'accordo circa il 93 % del mercato. Il restante 7 % riguarda principalmente gli importatori non professionali. Le parti private non sono obbligate a chiedere una dichiarazione d'applicazione generale.

- (36) I contributi sono inoltre versati da imprese private a una persona giuridica privata, la SAR, istituita da soggetti privati. In nessun momento i fondi percepiti attraverso questi contributi diventano proprietà dello Stato. Lo Stato inoltre non esercita, sotto nessun aspetto, alcuna forma di potere sul modo in cui i fondi vengono utilizzati. L'ARN non è né un organismo pubblico né un'organizzazione istituita o designata dallo Stato. Quando un ministro esamina una richiesta di decisione ai fini dell'applicazione generale di un accordo, esso svolge solo un esame limitato di tale accordo e del sistema di smaltimento finanziato col contributo concordato. Il ministro valuta fra l'altro se l'organismo incaricato della gestione del sistema è sufficientemente indipendente, se gli obiettivi in materia di riciclaggio fissati dalla regolamentazione possono essere raggiunti, e se è stato fatto quanto necessario per far partecipare al sistema il massimo numero di parti. Ciò significa che lo Stato non esercita alcuna influenza sull'effettiva istituzione o sul funzionamento del sistema.
- (37) La riscossione dei contributi, infine, è di responsabilità dei privati. Se una delle parti rifiuta di adempiere gli obblighi ad essa incombenti in virtù del sistema, ogni altra parte interessata deve rivolgersi al giudice civile. L'intero sistema è regolato dal diritto civile.
- (38) Le autorità olandesi e l'ARN affermano inoltre che i contributi non incidono sul commercio fra gli Stati membri. Fra le imprese di demolizione olandesi e quelle estere non vi è infatti concorrenza sul mercato dei servizi di smantellamento, soprattutto poiché la legislazione europea rende ciò quasi impossibile, e rende in ogni caso non conveniente l'esportazione di rottami di auto non trattati. Anche per questo motivo non si configura un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

senza questa compensazione, poiché non sono redditizie. Le imprese di demolizione degli autoveicoli sono libere di aderire o meno al sistema, ed esso non modifica in nulla la loro competitività: il mercato resta aperto e concorrenziale, anche per le imprese che non partecipano al sistema.

- (40) I contributi alle imprese di demolizione degli autoveicoli sono basati su analisi indipendenti del mercato e dei prezzi di costo. I costruttori e gli importatori di autoveicoli rappresentati in seno alla SAR, che fissa gli importi, hanno interesse a mantenere tali somme il più basse possibile. L'ARN, ove possibile, ridurrà questi contributi, e non appena le sue attività saranno commercialmente redditizie, essi saranno soppressi. Al tempo stesso è importante fissare gli importi a un livello tale per cui le imprese di demolizione siano in grado di svolgere il lavoro e disposte a farlo.

5.3.1. Pagamenti effettivi

- (41) Gli importi sono versati solo per i materiali effettivamente smantellati. In teoria il contributo complessivo, nel caso in cui tutti i materiali/componenti siano smantellati secondo le quantità previste dalla norma, ammonta a 71,05 EUR. In pratica l'importo medio per veicolo rappresenta solo l'88,5 % di questa somma, dato che le imprese non sono sempre in grado di smantellare tutti i materiali secondo le norme ARN. Ciò può essere spiegato dal fatto che vengono smantellate solo le componenti redditizie sul piano commerciale, oppure dal fatto che l'auto rottamata non è «completa».
- (42) Gli importi versati sono modesti. Quasi la metà delle imprese di demolizione partecipanti al sistema hanno ricevuto in un periodo di tre anni somme inferiori a 100 000 EUR (si veda la tabella in appresso). Per 122 imprese gli importi, nel periodo 1998-2000, sono rimasti sotto i 100 000 EUR. Per 260 imprese sono stati inferiori a 500 000 EUR. Le somme sono state più alte solo in 17 casi, ma la più elevata si è pur sempre situata al di sotto di 1 400 000 EUR. E anche per le imprese che hanno ricevuto più di 100 000 EUR, la differenza fra i contributi e i costi è troppo esigua per risultare in un aiuto che superi questo limite.

5.3. Eccesso di compensazione a favore delle imprese di demolizione di autoveicoli

- (39) Le autorità olandesi e l'ARN ritengono che i contributi per le imprese di demolizione costituiscono un importo ragionevole per lo smantellamento di materiali sulla base di costi valutati in modo realistico. Le attività per cui queste imprese ricevono i premi non verrebbero svolte

Importi ricevuti nel periodo 1998-2000 (EUR)	Numero di imprese di demolizione autoveicoli
0-100 000	122
100 000-200 000	80
200 000-300 000	42
300 000-400 000	17

Importi ricevuti nel periodo 1998-2000 (EUR)	Numero di imprese di demolizione autoveicoli
400 000-500 000	9
500 000-600 000	5
600 000-700 000	4
700 000-800 000	2
800 000-900 000	5
900 000-1 400 000	1
Totale	287

5.3.2. Costi delle imprese di demolizione

(43) La Commissione ha basato la sua decisione di avviare il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato su un'inchiesta realizzata da un esperto indipendente fra aprile e novembre 1998, e terminata nel maggio 1999. L'ARN indica che tale relazione è stata redatta allo scopo di determinare il contributo più basso possibile, piuttosto che per valutare un'eventuale sovracompenrazione. Secondo questa relazione una sola impresa registra un costo unitario di demolizione di 29 EUR — e la cifra è in questo caso particolarmente dubbia —, mentre un grosso gruppo di piccole imprese registra costi superiori a 71 EUR (fino a un massimo di 136 EUR). Non si può quindi concludere che le imprese di demolizione più economiche possano trattare i materiali ARN a un prezzo di costo di 29 EUR. In pratica questo obiettivo non è realizzabile per nessuna impresa: 1) la relazione stessa indica che il dato è incompleto e dubbio, dato che ad esempio riguarda un solo anno, è basato su informazioni amministrative incomplete raccolte spesso presso imprese molto piccole con poca esperienza di contabilità e su stime fatte da queste stesse imprese; 2) all'elenco ARN sono aggiunti nuovi materiali, e per altri materiali lo smantellamento è diventato più complesso; 3) deve essere tenuto conto dell'inflazione generale dei costi, e della mancanza di manodopera qualificata in particolare; 4) alcuni costi ed elementi di costo non sono stati volontariamente presi in considerazione (ad esempio i costi delle attrezzature, le spese generali, i costi del trasporto dei veicoli fuori uso verso le imprese di demolizione e spese di manutenzione). In particolare, le imprese più grosse e più efficienti hanno indicato di avere avuto di fatto costi più elevati di quelli calcolati nella relazione.

(44) Per questa ragione l'ARN ha presentato una relazione aggiornata, elaborata dal medesimo consulente. La nuova relazione riguarda imprese che demoliscono più di 1 000 veicoli fuori uso all'anno. Queste imprese hanno smantellato il 71,7 % di tutte le auto rottamate nel 2000. In media, esse demoliscono 2 000 veicoli fuori uso all'anno. La maggiore attenzione accordata alle grosse società si spiega per il fatto che le imprese più piccole hanno in linea di massima costi unitari più

elevati, dato che i costi fissi rappresentano un onere maggiore.

(45) Per un'impresa media che nel 1999 ha rottamato 2 000 auto, si arriva a un prezzo di costo di riferimento di 151 NLG (68,5 EUR) per veicolo [esclusi i costi di trasporto⁽¹³⁾]. Questa cifra è di molto superiore al premio mediamente pagato⁽¹⁴⁾.

(46) La relazione calcola, sulla base di tutte le voci di spesa pertinenti, il prezzo di costo per il 1999 per le sei imprese analizzate anche nel rapporto anteriore. I prezzi di costo calcolati (inclusi i costi di trasporto) si situano fra i 144 NLG (65 EUR) e i 196 NLG (89 EUR). Queste cifre sono di molto superiori a quelle riportate nella relazione del 1997 e la variabilità è limitata. Per tre delle sei imprese la relazione indica un prezzo di costo più basso del prezzo di costo di riferimento (ciò vale solo per due imprese se sono calcolati i costi di trasporto). In un unico caso la relazione calcola un prezzo di costo (inclusi i costi di trasporto) inferiore al premio medio pagato all'impresa considerata. La differenza è di 5 NLG (2,27 EUR), il che significa che il margine di profitto di questa impresa per tale attività è inferiore al 5 %.

(47) Dato che i costi sono più elevati, non vi sono conseguenze per il mercato dei pezzi di ricambio. Inoltre, sono proprio le imprese più piccole ad essere attive su questo mercato. Per queste imprese gli importi dell'ARN sono relativamente bassi rispetto ai loro costi. Tali importi non sono tali da incidere sensibilmente sul commercio fra Stati membri o sulla concorrenza.

5.3.3. Valutazione economica del settore e delle procedure d'appalto

(48) L'ARN ha presentato poi un altro studio effettuato da un altro consulente, contenente una valutazione economica del settore della demolizione degli autoveicoli e un'analisi dei risultati che deriverebbero da un'eventuale applicazione, da parte dell'ARN, di procedure d'appalto. Il principale argomento è che, nel quadro del sistema attuale, l'ARN conclude contratti con le imprese di demolizione a condizioni di mercato, e che queste imprese non beneficiano pertanto di alcuna compensazione eccessiva. Non vi è alcun motivo di pensare che il ricorso a procedure d'appalto per la selezione delle imprese di demolizione possa portare a risultati migliori, soprattutto se si tiene conto delle conseguenze del ricorso a tali metodi sul raggiungimento degli obiettivi in materia di riciclaggio dell'ARN e della Comunità. Se fosse fatto ricorso a gare d'appalto gli importi versati alle imprese di demolizione sarebbero probabilmente più elevati. Lo studio indica che, anche sui normali mercati, le imprese più efficienti possono realizzare profitti più elevati.

⁽¹³⁾ L'ARN non prende in considerazione questi costi per fissare i premi. Se invece fosse indetta una gara d'appalto queste imprese ne terrebbero conto, poiché essi sono necessari per mantenere un apporto costante di veicoli fuori uso, cosa che permette di evitare di avere capacità inutilizzata. Per le sei imprese i costi di trasporto variano fra i 12 NLG (5,4 EUR) e i 29 NLG (13,2 EUR).

⁽¹⁴⁾ Questo prezzo di costo di riferimento è calcolato in base a una gestione ottimale, e non tiene conto della gravosità del lavoro e della crescente complessità della rottamazione delle auto più recenti. Esso è inoltre basato sulla presupposizione che gran parte dei costi sia sostenuta grazie ad altre attività: ciò è tuttavia diventato più difficile, poiché dal 1998 i prezzi dei rottami metallici sono sensibilmente diminuiti.

(49) Le autorità olandesi ritengono inoltre che il ricorso a procedure d'appalto per la selezione di imprese di demolizione non consentirebbe di raggiungere gli obiettivi olandesi ed europei in materia di veicoli fuori uso. È difatti auspicabile che partecipino al sistema un grande numero di imprese di demolizione, e il ricorso a gare d'appalto porterebbe per definizione a un numero limitato di imprese selezionate. L'ARN, inoltre, non diventa mai proprietaria delle auto da rottamare, e non può quindi decidere a quale impresa di demolizione devono andare i veicoli. Il ricorso a una procedura d'appalto non porterebbe poi a più bassi costi di demolizione. Alcune imprese potrebbero offrire servizi di smantellamento a un prezzo più basso, ma non avrebbero la capacità sufficiente per rottamare tutti i veicoli fuori uso. È inoltre probabile che esse si concentrerebbero soprattutto su veicoli da demolire relativamente recenti (come quelli sinistrati), che presentano un interesse commerciale per i pezzi di ricambio, rifiutandosi di occuparsi di quelli più vecchi ed economicamente non interessanti.

(50) Le autorità olandesi non vedono come il ricorso a specifici criteri nelle procedure d'appalto (come quello di un numero minimo di imprese di demolizione per regione) potrebbe permettere di risolvere effettivamente questi problemi. Un approccio di questo genere porterebbe alla selezione di un grande numero di imprese di demolizione molto diverse, con costi estremamente vari. Questo sarebbe contrario all'obiettivo di mantenere i costi a un livello basso, ragione della scelta delle procedure d'appalto da parte della Commissione. L'ARN avrebbe inoltre sul mercato un ruolo molto più trainante di quanto avvenga ora.

(51) Di fatto, il modo di selezione e di conclusione dei contratti con le imprese di demolizione ha gli stessi effetti che deriverebbero dal ricorso a una procedura di gara. Se fossero indette vere e proprie gare d'appalto per arrivare ai prezzi di mercato, è improbabile che questi sarebbero inferiori agli attuali contributi. Nel caso in cui ciò si verificasse, poche imprese di demolizione sarebbero disposte a rottamare auto per tale importo inferiore.

(52) In base a quanto sopra esposto le autorità olandesi e l'ARN concludono che non vi è alcun eccesso di compensazione a favore delle imprese di demolizione.

5.4. Attività di ricerca e sviluppo dell'ARN

(53) Lo stanziamento dell'ARN per la ricerca e sviluppo riguarda: 1) i costi interni dell'ARN; 2) gli studi di fattibilità svolti da università o da istituti di ricerca sul riciclaggio di nuovi materiali o su nuovi metodi di riciclaggio; 3) studi sull'efficacia del sistema ARN; 4) progetti pilota realizzati da imprese che riciclano o trattano i materiali smantellati. L'ARN ha fornito una specificazione dettagliata di queste spese per il periodo 1998-2001 (primo trimestre).

(54) Nessuna di queste attività dà luogo ad aiuti di Stato. Tutte le attività sono svolte a vantaggio delle imprese che pagano il contributo per lo smaltimento. Gli incarichi a terzi sono sempre assegnati a condizioni di mercato. Gli importi versati sono generalmente talmente bassi da situarsi in ogni caso al di sotto della soglia de minimis.

(55) L'ultima categoria, quella dei progetti pilota, riguarda la «riciclabilità» dei materiali. Le risorse non vengono utilizzate per lo sviluppo di nuove tecnologie, ma per studiare la possibilità di applicare ai materiali automobilistici tecnologie di separazione esistenti, ad esempio mutate dall'industria mineraria o dalle attività di riciclaggio di altri materiali. Il ricorso a tecnologie di questo genere è necessario per raggiungere gli obiettivi fissati nella direttiva sui veicoli fuori uso. L'ARN non esegue sempre essa stessa la totalità dei progetti.

(56) In linea di principio i risultati sono accessibili a tutti. L'ARN si astiene dal pubblicare i dati solo quando contengono informazioni che possono danneggiare i suoi interessi in campo concorrenziale o quelli di altre imprese interessate.

5.5. Obblighi derivanti dalla direttiva sui veicoli fuori uso

(57) Le autorità olandesi osservano che, finché la direttiva sui veicoli fuori uso non è attuata, i costruttori o gli importatori non sono obbligati dalla legge ad assumersi la responsabilità (finanziaria) della raccolta e del trattamento delle auto rottamate. Con l'accordo relativo al contributo per lo smaltimento di tali veicoli si assumono volontariamente una responsabilità finanziaria in più. Una volta attuata la direttiva, si potrà ritenere che la raccolta e il trattamento dei veicoli fuori uso rappresentino dei costi figuranti in linea di principio nel bilancio di queste imprese. L'accordo non libera tuttavia le imprese da tali costi, ma consente la realizzazione di questo principio di base.

5.6. Partecipazione di imprese di demolizione straniere

(58) Le autorità olandesi e l'ARN ritengono che non sussista alcuna violazione dell'articolo 29 del trattato. In primo luogo, tale articolo non riguarda misure adottate da privati. Il requisito del riconoscimento ORAD (che deve essere rilasciato dalla RDW) non deriva da alcun provvedimento statale ma è imposto dall'ARN, che non è un'istanza pubblica. In secondo luogo, qualsiasi impresa di demolizione può stabilirsi nei Paesi Bassi per ottenere il riconoscimento ORAD. In terzo luogo, le misure che non operano distinzioni in base alla nazionalità non rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 29, e il requisito del riconoscimento ORAD si applica senza

distinzione alle imprese nazionali ed estere e a tutti i veicoli indipendentemente dal luogo di produzione. In quarto luogo, l'esportazione di veicoli fuori uso verso imprese di demolizione all'estero non è impossibile, e non viene limitata dal sistema del riconoscimento ORAD. In quinto luogo, la libera circolazione delle merci — per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione di veicoli fuori uso — è stata armonizzata dal regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio, del 1° febbraio 1993, relativo alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della Comunità europea, nonché in entrata e in uscita dal suo territorio ⁽¹⁵⁾.

- (59) In subordine, le autorità olandesi affermano che la richiesta, da parte dell'ARN, del riconoscimento ORAD è obiettivamente giustificata. Il fatto di rientrare in un sistema di registrazione è l'unica maniera per garantire che i contributi siano pagati solo per le auto costruite e importate nei Paesi Bassi.
- (60) Le autorità olandesi operano una distinzione fra la situazione precedente e quella successiva all'attuazione della direttiva sui veicoli fuori uso. Prima dell'attuazione della direttiva, la situazione è la seguente: RDW non rilascia il riconoscimento ORAD alle imprese che non dispongono di uno stabilimento nei Paesi Bassi poiché non può esercitare su di esse alcuna vigilanza né alcun controllo. La stessa politica è seguita nel contesto della revisione automobilistica annuale (APK). Le autorità olandesi non vedono perché non dovrebbe essere applicata la sentenza nella causa Van Schaik ⁽¹⁶⁾. Se la RDW rilasciasse il riconoscimento ORAD ad imprese all'estero, l'ARN dovrebbe in teoria ammetterle come partecipanti al sistema.
- (61) La situazione dopo l'attuazione della direttiva sui veicoli fuori uso è la seguente: sulla base dell'articolo 5, paragrafo 5, della direttiva, gli Stati membri devono adottare i provvedimenti necessari affinché le autorità competenti riconoscano reciprocamente ed accettino i certificati di rottamazione emessi in altri Stati. Quando ciò avverrà, la RDW accetterà questi certificati e cancellerà essa stessa dal registro delle immatricolazioni l'auto rottamata in questione. Si tratta di un procedimento diverso dall'autorizzare le imprese straniere a cancellare esse stesse i veicoli on-line. L'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva stabilisce che il rilascio di un certificato di rottamazione non conferisce il diritto di pretendere rimborsi.
- (62) La demolizione di autoveicoli è essenzialmente un'attività di carattere locale. Per diverse ragioni estranee al sistema ARN l'esportazione di veicoli fuori uso è limitata e le autorità olandesi non vedono alcun motivo per cui la situazione dovrebbe cambiare in futuro. In primo luogo i veicoli fuori uso che contengono liquidi possono essere esportati solo conformemente alla «procedura

della lista rossa» del regolamento (CEE) n. 259/93. Questa procedura implica una richiesta di autorizzazione sia del paese esportatore che di quello importatore, il versamento di una garanzia e la possibilità, per i terzi, di sollevare obiezioni contro l'operazione prevista. Ciò rende le attività di esportazione in tali circostanze lunghe, onerose e rischiose. In secondo luogo, i veicoli fuori uso che non contengono liquidi sono esportati conformemente alla «procedura della lista verde» del regolamento (CEE) n. 259/93. Lo smaltimento dei liquidi in vista dell'esportazione rende tuttavia poco conveniente dal punto di vista finanziario e organizzativo l'esportazione di veicoli fuori uso verso imprese di demolizione all'estero.

- (63) Se un certo numero di imprese di demolizione all'estero prendesse parte al sistema ARN, diventerebbe forse necessario adottare misure distinte di raccolta e di riciclaggio per i materiali da esse smantellati. Questo potrebbe di nuovo sollevare problemi nel quadro del regolamento (CEE) n. 259/93. Molti dei materiali ARN non figurano nella lista verde. La partecipazione di imprese di demolizione estere renderebbe pertanto il sistema più oneroso.

5.7. Potenziale aiuto a favore di imprese di imballaggio, raccolta e riciclaggio

- (64) Le autorità olandesi e l'ARN considerano i contratti fra l'ARN e le imprese di imballaggio, raccolta e riciclaggio come normali contratti, e non vedono alcuna ragione di dubitare del loro carattere trasparente e non discriminatorio. Le garanzie di un approvvigionamento minimo di materiali alle imprese di riciclaggio non costituirebbero mai un trasferimento in denaro, e sono sempre fornite a normali condizioni di mercato.

5.8. Commenti sulle osservazioni dei terzi interessati

- (65) Le autorità olandesi osservano che i terzi, ad eccezione dell'ARN, non hanno avvalorato in alcun modo le diverse osservazioni formulate. Esse indicano inoltre che in diversi contributi il sistema viene difeso, e che le parti si contraddicono in diversi punti.
- (66) Le autorità olandesi sottolineano che per il riciclaggio della schiuma PUR non viene fornito alcun finanziamento, e che il contributo riguarda solo la rimozione della schiuma dalle auto da rottamare. Il contributo tiene conto dei proventi ottenuti dalle imprese di demolizione per le consegne di questo materiale. È inoltre improbabile che ne derivi una distorsione della concorrenza. Il sistema ARN permette lo smantellamento di circa 1 700 tonnellate di schiuma poliuretana all'anno — rispetto a una produzione complessiva annua di questo materiale pari a 2 milioni di tonnellate. I rifiuti di produzione rappresentano circa 120 000 tonnellate, di cui 70 000

⁽¹⁵⁾ GU L 30 del 6.2.1993, pag. 1.

⁽¹⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 5 ottobre 1994 nella causa C-55/93, Racc. 1994 I-4837.

tonnellate vengono esportate, principalmente negli USA. La qualità della schiuma rimossa dai veicoli fuori uso è di molto inferiore a quella della schiuma proveniente dai rifiuti di produzione, ed è richiesta un'approfondita relazione di qualità. Le autorità olandesi ritengono che gli inferiori introiti ottenuti dalla schiuma PUR diversa da quella estratta dai veicoli fuori uso siano dovuti probabilmente ad altri fattori, in particolare alla difficile situazione del mercato americano, caratterizzata da un aumento dell'offerta di schiuma proveniente dai rifiuti di produzione e da un calo della domanda relativa alla sua principale utilizzazione (sottotappeti). Già fra il 1993 e il 1995, prima che l'ARN cominciasse a riciclare la schiuma poliuretanica, il prezzo di quella derivante dai rifiuti di produzione ed esportata negli USA è calato da 1,6 DEM a 0,8 DEM al kg. Le autorità olandesi osservano infine che i rifiuti di schiuma poliuretanica possono essere utilizzati anche nei forni da cemento o negli impianti di gassificazione, e che la schiuma PUR può essere ottenuta a partire dai rifiuti di frantumazione. La direttiva sui veicoli fuori uso, tuttavia, stabilisce esplicitamente che il reimpiego dei materiali dovrebbe essere privilegiato rispetto al loro recupero.

- (67) Per quanto riguarda le osservazioni dei costruttori di autoveicoli, le autorità olandesi sottoscrivono in linea di principio l'obiettivo di applicare premi differenziati. L'ARN ha esaminato questa possibilità, ma è giunta alla conclusione che non fosse possibile. Per quanto riguarda il livello dei costi, è dubbio se i costruttori automobilistici tengono conto degli ambiziosi obiettivi e dei rigorosi requisiti qualitativi quando dichiarano che l'ARN calcola costi di riciclaggio e di smantellamento troppo elevati. Sembra altamente improbabile che imprese di demolizione beneficiarie di una «compensazione in eccesso» possano acquistare veicoli fuori uso in Germania. In ogni caso, non vengono versati contributi per lo smantellamento di autoveicoli non olandesi.

- (68) Per quanto riguarda le osservazioni presentate a nome delle imprese di smaltimento dei rifiuti, le autorità olandesi le considerano irricevibili, dato che il consulente non ha dimostrato di avere alcun interesse nel caso in esame. Le autorità dei Paesi Bassi indicano altresì che l'autorità olandese garante della concorrenza (NMa), dopo aver ricevuto i documenti presentati, non ha rivisto la sua decisione positiva. Secondo le autorità olandesi, tali osservazioni devono essere considerate alla luce del fatto che dal 1999 nuove disposizioni hanno

introdotto la concorrenza nel settore della raccolta degli oli, cosa che ha permesso all'ARN di concludere un contratto con un'impresa a condizioni significativamente più vantaggiose che in passato.

6. VALUTAZIONE

6.1. Risorse statali ed effetti sul commercio

- (69) Nella causa *PreussenElektra* ⁽¹⁷⁾, la Corte di giustizia ha dichiarato che l'obbligo imposto a imprese private di fornitura di energia elettrica di acquistare a prezzi minimi prefissati l'energia elettrica prodotta da fonti di energia rinnovabili non comporta alcun trasferimento diretto o indiretto di risorse statali alle imprese produttrici di tale tipo di energia elettrica. Il sistema ARN si differenzia tuttavia da un sistema di questo tipo. Vi è in effetti un organismo intermedio responsabile della gestione delle risorse e un fondo a cui sono versati i contributi. Il gettito può essere usato solo per la raccolta e il riciclaggio dei materiali; la ripartizione degli utili fra le imprese partecipanti è vietata. Per tali caratteristiche, questo contributo è comparabile a un'imposta parafiscale. La Corte di giustizia ha statuito a più riprese che il ricorso a imposte parafiscali a favore di determinate imprese costituisce un aiuto di Stato ⁽¹⁸⁾.
- (70) Tuttavia, nel presente caso, i costruttori e gli importatori hanno la possibilità di ottenere un'esenzione se provvedono allo smaltimento delle auto rottamate in misura perlomeno equivalente a quella prevista dal sistema finanziato con il gettito del prelievo (cfr. considerando 10). I costruttori e gli importatori sono liberi di trattare i veicoli fuori uso servendosi di risorse proprie, di istituire sistemi propri o di aderire ad altri eventuali sistemi. Queste possibilità sono reali, in ogni caso per i costruttori e i grossi importatori. La Commissione considera pertanto che la decisione delle autorità olandesi di dichiarare il prelievo come generalmente vincolante configura un obbligo di risultato, e non un obbligo di contribuire al sistema ARN. La Commissione ritiene che questo contributo sia volontario o come minimo facoltativo. Di conseguenza i gettiti che ne derivano non costituiscono risorse statali.
- (71) L'assenza di risorse statali è sufficiente per concludere che non si configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato. I paragrafi che seguono spiegano comunque che, anche se i gettiti del prelievo costituissero risorse statali, la Commissione concluderebbe che il sistema non comporta alcun aiuto di Stato, perché non favorisce determinate imprese o determinate produzioni.

⁽¹⁷⁾ Vedi nota 13, punti 59-61 della sentenza.

⁽¹⁸⁾ Si veda ad esempio la causa 78/76, *Steinike und Weinlig* contro Germania, Racc. 1977, pag. 595. In questa sentenza la Corte stabilisce:

«(21) Il divieto di cui all'art. 91, n. 1, riguarda il complesso degli aiuti concessi dagli Stati o mediante risorse statali, prescindendo dalla distinzione tra l'aiuto concesso direttamente dallo Stato e quello concesso da enti pubblici o privati ch'esso istituisce o designa al fine della gestione. Quanto all'applicazione dell'art. 92, sono però sostanzialmente gli effetti dell'aiuto nei confronti delle imprese o dei produttori beneficiari dello stesso che vanno presi in considerazione, non già la situazione degli enti che distribuiscono o gestiscono l'aiuto.

(22) Un provvedimento della pubblica autorità che favorisca determinate imprese o determinati prodotti non perde il suo carattere di vantaggio gratuito per il fatto di venire in tutto o in parte finanziato da contributi imposti dalla stessa autorità alle imprese considerate.»

- (72) Per quanto riguarda l'effetto sul commercio fra Stati membri, la Commissione non può accettare gli argomenti delle autorità olandesi e dell'ARN. Il commercio di veicoli fuori uso è forse molto limitato, ma esiste. Un numero considerevole di imprese che partecipano al sistema opera inoltre sul mercato dei pezzi di ricambio, che sono in misura crescente oggetto di commercio internazionale. Un eventuale aiuto che affluisce alle imprese di demolizione è quindi atto ad incidere sul commercio fra Stati membri. L'esistenza del sistema può inoltre avere conseguenze sul commercio di autoveicoli.

6.2. Costruttori e importatori di autoveicoli

- (73) Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4 della direttiva sui veicoli fuori uso, gli Stati membri devono adottare i provvedimenti necessari per garantire che i produttori e gli importatori professionali sostengano interamente o per una parte significativa i costi di attuazione di questa misura [...] ⁽¹⁹⁾. Ciò è conforme al principio della responsabilità del produttore e al principio «chi inquina paga». Il sistema olandese è di fatto fondato su tali principi. Nel sistema olandese lo smantellamento e il riciclaggio di auto rottamate viene tuttavia finanziato con i proventi di un contributo dichiarato obbligatorio dal governo, cosa che, considerata di per sé, favorisce i costruttori e gli importatori di autoveicoli. La Commissione può tuttavia prendere in considerazione i regimi contributivi in base ai quali sono proprio gli stessi produttori e importatori dei veicoli, in primo luogo, a finanziare il sistema di riciclaggio: essi non sono così esonerati dal sostenere una normale spesa dell'impresa. Nel settore del riciclaggio il contributo ha uno scopo molto specifico e unico, ed esiste un legame diretto e vincolante fra il contributo e il premio, che riguardano entrambi lo stesso prodotto, anche se in momenti diversi della durata economica di questo. Tenuto conto di queste circostanze, l'effetto del regime è quindi solo quello di obbligare le imprese che vendono autoveicoli a internalizzare tutti i reali costi ambientali delle loro attività, senza che sia necessario alcun altro contributo finanziario dello Stato membro.
- (74) Un costruttore automobilistico ha osservato che, come risultato dei propri investimenti nel design for recycling, desidererebbe vedere applicata una differenziazione dei costi di trattamento dei suoi prodotti. Da ciò non si può tuttavia dedurre che il sistema contenga un elemento di

aiuto ai costruttori automobilistici che non investono importi di questo tipo nel design for recycling. Nella notificazione l'ARN ha spiegato di non aver voluto fissare importi diversi per i diversi tipi di auto poiché i calcoli sarebbero difficili e si baserebbero su informazioni incomplete. Inoltre, la progettazione in funzione del riciclaggio avrà effetti sul sistema della rottamazione delle auto solo dopo alcuni anni.

- (75) La Commissione presume pertanto che ciascun costruttore o importatore di autoveicoli sostenga, attraverso il sistema, almeno una parte considerevole dei costi di cui all'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva sui veicoli fuori uso. La Commissione conclude inoltre che non si configura alcun aiuto di Stato ai produttori e importatori di autoveicoli, neanche se fossero implicate risorse statali.

6.3. Imprese operanti nel settore dell'imballaggio, della raccolta e del riciclaggio

- (76) Dopo l'avvio del procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, non è stata ricevuta alcuna osservazione in merito alla pubblicità delle procedure d'appalto seguite dall'ARN. La Commissione presume pertanto che grazie a tali procedure la compensazione sia limitata al minimo necessario. Le autorità olandesi non intervengono in alcun modo per gonfiare gli importi versati o per compensare all'eccesso le imprese interessate. Le condizioni delle gare appaiono trasparenti e non discriminatorie, le condizioni imposte appaiono obiettivamente giustificate e non sembrano dar luogo ad alcuna discriminazione di fatto.
- (77) Dal semplice fatto che le procedure di appalto sarebbero sufficientemente trasparenti e non discriminatorie non si può concludere che non si configuri un aiuto di Stato, poiché i premi compensano di fatto il divario fra i costi di smantellamento e il prezzo che può essere ottenuto sul mercato per i materiali riciclati. Tuttavia, in base al principio «chi inquina paga», spetta ai costruttori e importatori di autoveicoli occuparsi dell'esecuzione delle attività per le quali è versata la compensazione, come convenuto fra di loro e come confermato dalla dichiarazione d'applicazione generale e dalla direttiva sui veicoli fuori uso. Come effetto di questi regimi, le imprese operanti nel settore dell'imballaggio, della raccolta e del riciclaggio forniscono quindi di fatto, in primo luogo, un servizio a vantaggio dei costruttori e degli importatori, e

⁽¹⁹⁾ I termini «Questa misura» rinviano all'articolo 5, paragrafo 4, primo comma, che riguarda la consegna di un veicolo ad un impianto di trattamento autorizzato senza che l'ultimo detentore o proprietario incorra in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo. Ciò significa che i deficit commerciali risultanti dallo smantellamento e dal riciclaggio non possono essere riversati sull'ultimo proprietario o detentore dell'autoveicolo. Il secondo comma dell'articolo 5, paragrafo 4, riguarda i costi di tali deficit commerciali.

non dello Stato membro o dei consumatori. La Commissione conclude pertanto che non si configura alcun aiuto di Stato a favore di queste imprese, neanche se i gettiti del prelievo fossero considerati risorse statali.

- (78) Nelle loro osservazioni, le tre associazioni operanti nel settore del riciclaggio della schiuma PUR rilevano gli effetti del contributo per lo smantellamento del poliuretano (2,86 EUR al kg). Dai fatti presentati dalle autorità olandesi emerge tuttavia che l'effetto dell'offerta supplementare relativamente modesta di rifiuti di schiuma poliuretanica di qualità inferiore è necessariamente limitato. Inoltre, questo effetto generale del sistema è un tipico risultato dei regimi che implicano l'internalizzazione di tutti i costi ambientali legati alla vendita di autoveicoli da parte dell'industria automobilistica nel suo insieme.

6.4. Imprese di demolizione

- (79) La Commissione ha valutato la nuova relazione presentata dall'ARN con i nuovi calcoli dei costi delle imprese di demolizione, e concorda con il quadro generale ivi fornito. In particolare risulta che: 1) gli effettivi prezzi di costo dello smantellamento dei veicoli fuori uso sono considerevolmente più elevati di quelli indicati nella relazione del 1999; 2) il «prezzo di costo di riferimento» dello smantellamento di un veicolo fuori uso medio è molto superiore al contributo medio versato; 3) le differenze di costo sono molto più ridotte rispetto a quanto indicato nella relazione del 1999. Solo in un caso il prezzo di costo è inferiore al contributo medio versato all'impresa, ma il divario è relativamente esiguo. La Commissione riconosce inoltre la necessità che vi sia un numero sufficiente di imprese di demolizione partecipanti. L'ARN e le autorità olandesi hanno infine mostrato che le differenze fra i veicoli fuori uso e fra le imprese di demolizione causano difficoltà per le procedure d'appalto. La Commissione non esclude che questo tipo di procedure possano essere applicate, ma concorda sul fatto che è improbabile che esse possano portare a contributi per lo smantellamento inferiori, anche per le imprese più efficienti. La Commissione può quindi considerare che i contributi per lo smantellamento riflettano i prezzi di mercato per i servizi forniti dalle imprese di demolizione. Non vi è quindi una compensazione eccessiva a favore di queste imprese.

- (80) L'assenza di un eccesso di compensazione non basta in sé per concludere che non si configuri un aiuto di Stato, dato che i premi di fatto colmano il divario fra i costi di smantellamento e il prezzo che può essere ottenuto sul mercato per i materiali riciclati. Come indicato al considerando 77, in base al principio «chi inquina paga», spetta tuttavia ai costruttori e importatori di autoveicoli provvedere all'esecuzione delle attività per le quali è versata la compensazione, come convenuto fra di loro e come confermato dalla dichiarazione d'applicazione generale e dalla direttiva sui veicoli fuori uso. Come

effetto di questi regimi, le imprese di demolizione forniscono quindi di fatto, in primo luogo, un servizio a vantaggio dei costruttori e degli importatori, e non dello Stato membro o dei consumatori. La Commissione conclude pertanto che non si configura alcun aiuto di Stato a favore di queste imprese, neanche se i gettiti del prelievo fossero considerati risorse statali.

- (81) Ogni sistema di smaltimento delle auto rottamate comporta necessariamente delle scelte per l'una o l'altra tecnologia di reimpiego, recupero o riciclaggio di un determinato materiale. Gli obiettivi dell'ARN e delle autorità olandesi, che privilegiano la demolizione selettiva piuttosto che le tecnologie combinate di frantumazione/separazione, comportano forse un carico di lavoro relativamente pesante per le imprese di demolizione. Questa circostanza tuttavia non toglie nulla alla natura dei contributi, che rappresentano un compenso, conforme alle leggi di mercato, per i servizi forniti, e che per le ragioni sopra indicate non costituiscono aiuti di Stato.

6.5. Spese per la professionalizzazione e per progetti pilota relativi al riciclaggio

- (82) Gli studi sull'efficacia del sistema ARN e delle attività di smantellamento sono importanti, in primo luogo, per l'ARN e per il funzionamento del sistema, e non vanno direttamente a beneficio delle imprese di demolizione o di riciclaggio o dei costruttori automobilistici. La Commissione concorda pertanto con le autorità olandesi sul fatto che, anche se le risorse di bilancio fossero considerate come risorse statali, questi studi non costituirebbero un aiuto di Stato poiché non favoriscono talune imprese o talune attività ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. La stessa conclusione vale anche per i costi interni dell'ARN per questa linea di bilancio, nella misura in cui essi riguardano attività legate anche all'efficienza del sistema.
- (83) Dalla descrizione fornita risulta inoltre che anche gli studi di fattibilità e i progetti pilota relativi allo smantellamento e al riciclaggio di nuovi materiali/componenti di autoveicoli rivestono in primo luogo interesse per il sistema e non comportano alcun vantaggio specifico per i partecipanti al sistema o per le imprese che realizzano queste ricerche. Non vengono testate nuove tecnologie, e le attività riguardano solo gli studi su potenziali applicazioni di tecnologie esistenti a determinati materiali/componenti di autoveicoli. La divulgazione dei risultati è limitata solo quando lo richiedono gli interessi dell'ARN o di terzi che partecipano alle ricerche. L'ARN assegna contratti di ricerca alle imprese a condizioni di mercato, e ciò esclude specifici vantaggi a favore delle imprese partecipanti. Queste spese non costituiscono pertanto aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, neanche se le risorse di bilancio fossero considerate come risorse statali.

6.6. Violazione di altre disposizioni del trattato

- (84) Poiché la Commissione ritiene che il sistema non dia luogo ad alcun aiuto di Stato, non è competente a decidere, nell'ambito del procedimento ex articolo 88, paragrafo 2 del trattato, in merito a possibili violazioni di altre disposizioni del diritto comunitario.

7. CONCLUSIONI

- (85) La Commissione conclude che il sistema di smaltimento delle auto rottamate non costituisce un aiuto di Stato. Non sono in effetti implicate risorse statali, poiché l'obbligo derivante dalla legge sulla gestione dell'ambiente (Wet Milieubeheer) e dalla dichiarazione d'applicazione generale deve essere considerato come un obbligo di produrre determinati risultati. La scelta di versare il contributo è volontaria, o perlomeno facoltativa. La misura in questione non costituirebbe inoltre un aiuto di Stato neanche se i gettiti del prelievo fossero considerati risorse statali, poiché non favoriscono imprese determinate. I costruttori automobilistici sostengono attualmente perlomeno una parte considerevole dei costi del sistema, mentre i contributi per le imprese di demolizione devono essere considerati come un compenso, conforme alle leggi di mercato, per i servizi forniti, nonostante alcune divergenze osservate nei prezzi di costo. Non è dimostrato che la gestione del sistema da parte dell'ARN abbia portato specifici vantaggi ad altri partecipanti al sistema. La Commissione ha infine stabilito che lo stanziamento per la professionalizzazione e

per i progetti pilota viene utilizzato interamente nell'interesse del sistema, senza comportare specifici vantaggi per le imprese che partecipano alle ricerche. Poiché la Commissione conclude che il sistema non comporta un aiuto di Stato, non è competente, nell'ambito del procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato, a decidere in merito a possibili violazioni di altre disposizioni del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il sistema di smaltimento delle auto rottamate dichiarato obbligatorio dalle autorità olandesi, quale notificato alla Commissione, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 2

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 2001.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 2002

di seguito alla domanda dell'Austria di fare ricorso al regime speciale previsto dall'articolo 3 della direttiva 93/38/CEE*[notificata con il numero C(2002) 684]***(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2002/205/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni ⁽¹⁾, modificato da ultimo dalla direttiva 98/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,

vista la direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 1994, relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi ⁽³⁾, in particolare l'articolo 12,

vista la richiesta presentata dall'Austria il 6 settembre 2000,

dopo avere consultato il comitato consultivo per gli appalti pubblici,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 3 della direttiva 93/38/CEE uno Stato membro può chiedere alla Commissione di prevedere che lo sfruttamento di un'area geografica ai fini della prospezione o dell'estrazione di petrolio, gas naturale, carbone o altro combustibile solido non sia considerato una delle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera b), punto i), della direttiva e che gli enti non siano considerati fruitori di diritti speciali o esclusivi ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera b), per sfruttare una o più di tali attività, a condizione che siano soddisfatte tutte le condizioni concernenti dette attività, tenuto conto delle pertinenti disposizioni nazionali, e che lo Stato membro che inoltra una tale richiesta osservi i principi della non discriminazione e della concorrenza

nell'aggiudicare appalti e comunichi alla Commissione le informazioni relative alla concessione di tali appalti.

- (2) Deve ritenersi che gli Stati membri che si sono conformati alle disposizioni della direttiva 94/22/CE soddisfano le condizioni previste dall'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 93/38/CEE.
- (3) Con lettera del 6 settembre 2000 ⁽⁴⁾, l'Austria ha inoltrato alla Commissione una domanda sulla base dell'articolo 3 della direttiva 93/38/CEE. Tale domanda non include lo sfruttamento di aree geografiche ai fini della prospezione o dell'estrazione di carbone o altro combustibile solido.
- (4) Con lettera in data 11 dicembre 2000 la Commissione ha invitato l'Austria a specificare le disposizioni legali e amministrative pertinenti per procedere ad un'analisi giuridica della richiesta e ad informarla se, antecedentemente all'applicazione della direttiva 93/38/CEE, siano state attribuite concessioni esclusive o autorizzazioni e se, a quella data, altri enti possano chiedere, senza discriminazione e in base a criteri oggettivi, l'autorizzazione di sfruttare aree geografiche ai fini della prospezione o estrazione di petrolio, gas, carbone o altro combustibile solido.
- (5) Con lettera in data 20 marzo 2001 l'Austria ha trasmesso alla Commissione la documentazione richiesta e ha risposto alle domande formulate.
- (6) La Repubblica d'Austria ha recepito nel proprio diritto la direttiva 94/22/CE tramite la Berggesetz (legge sulle miniere) del 1975 ⁽⁵⁾, sostituita dalla Mineralrohstoffgesetz ⁽⁶⁾ (legge sulle materie prime minerali) in data 1° gennaio 1999 ⁽⁷⁾.
- (7) Con riferimento all'articolo 3, paragrafo 3 della direttiva 94/22/CE, la Repubblica d'Austria ha pubblicato in data 12 settembre 1995 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽⁸⁾ un annuncio nel quale dichiarava che la totalità del territorio austriaco è disponibile in via permanente, ai sensi dell'articolo citato, per la prospezione, ricerca ed estrazione di idrocarburi, purché non esistano precedenti contratti relativi alla prospezione, all'estrazione e allo stoccaggio di idrocarburi o diritti minerari preesistenti che includano gli idrocarburi.

⁽¹⁾ GU L 199 del 9.8.1993, pag. 84.

⁽²⁾ GU L 101 dell'1.4.1998, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 164 del 30.6.1994, pag. 3.

⁽⁴⁾ La richiesta era in origine basata sull'articolo 86 della Bundesvergabe-gesetz 1997.

⁽⁵⁾ BGBl. 259/1975.

⁽⁶⁾ BGBl. I 38/1999.

⁽⁷⁾ Le disposizioni relative alla prospezione ed estrazione di petrolio e gas naturale sono tuttavia — nella misura in cui esse sono pertinenti al presente contesto — invariate rispetto alla Berggesetz 1975.

⁽⁸⁾ GU C 237 del 12.9.1995, pag. 16.

- (8) Con la Bundesgesetz (legge federale) del 1997 ⁽¹⁾, recante modifica della Bundesvergabegesetz (legge federale sugli appalti pubblici) 1993 (in seguito la «Bundesvergabegesetz 1997»), entrata in vigore il 1° gennaio 1997, la direttiva 93/38/CEE è stata recepita nel diritto austriaco a livello federale. L'articolo 86 della Bundesvergabegesetz 1997 riprende le disposizioni del paragrafo 2 dell'articolo 3 della direttiva 93/38/CEE e garantisce il rispetto dei principi di non discriminazione e della concorrenza nell'aggiudicazione di appalti da parte degli enti che svolgono attività di prospezione o estrazione di petrolio o gas naturale, in particolare per quanto riguarda le informazioni che essi mettono a disposizione delle imprese relativamente alle proprie intenzioni di aggiudicazione di appalti e all'obbligo di comunicare alla Commissione le informazioni relative alla concessione di detti appalti. Si considera che le imprese autorizzate allo sfruttamento di un'area geografica ai fini della prospezione o dell'estrazione di petrolio o gas naturale ai sensi degli articoli 68 e seguenti della Mineralrohstoffgesetz soddisfino le disposizioni di cui all'articolo 86, paragrafo 2, punti da 1 a 5, della Bundesvergabegesetz 1997, che recepiscono le disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 93/38/CEE.
- (9) Al 1° luglio 1994 esistevano cinque contratti per l'esplorazione, l'estrazione e lo stoccaggio di idrocarburi stipulati tra la Repubblica d'Austria e la OMV AG, e tre contratti dello stesso tipo stipulati con la Rohöl-Aufsuchungs AG (RAG), cui si applicano le disposizioni della Berggesetzes 1975.
- (10) Sulla base della Allgemeines Berggesetz (legge generale sulle miniere) del 1854 sono stati concessi diritti limitati di estrazione di petrolio e gas naturale. Queste autorizzazioni riguardano materie prime minerali (diritti minerari) e sono state concesse prima dell'entrata in vigore della Bitumengesetz, il 31 agosto 1938, o sulla base di disposizioni transitorie previste da tale legge. L'estrazione di petrolio e di gas naturale da parte della RAG, della Van

Sickle GesmbH e della OMV nell'Austria inferiore si basa su tali autorizzazioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A decorrere dal 4 marzo 2002 l'Austria è autorizzata a considerare che lo sfruttamento di aree geografiche ai fini della prospezione o dell'estrazione di petrolio o di gas naturale non costituisce una delle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera b), punto i), della direttiva 93/38/CEE.

Gli enti che esercitano tale attività non fruiscono in Austria di diritti speciali o esclusivi ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera b) di detta direttiva.

Articolo 2

1. La presente decisione è adottata sulla base delle disposizioni legislative ed amministrative emanate dall'Austria fino alla data del 4 marzo 2002 al fine di dare attuazione alla direttiva 94/22/CE e all'articolo 3 della direttiva 93/38/CEE, e comunicare alla Commissione.

2. L'Austria notificherà alla Commissione ogni disposizione legislativa ed amministrativa che rechi modifiche alle disposizioni menzionate nel paragrafo 1, non appena adottata, al fine di permetterle di valutare l'opportunità di un'eventuale modifica, abrogazione o mantenimento in vigore della presente decisione.

Articolo 3

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 2002.

Per la Commissione

Frederik BOLKESTEIN

Membro della Commissione

⁽¹⁾ BGBl. I 56/1997.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 marzo 2002

concernente l'aiuto finanziario della Comunità all'espletamento delle mansioni di alcuni laboratori comunitari di riferimento nel settore della sanità pubblica veterinaria (rischi biologici) per l'anno 2002

*[notificata con il numero C(2002) 898]***(I testi in lingua spagnola, tedesca, inglese, francese e olandese sono i soli facenti fede)**

(2002/206/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

trasmissibili⁽¹⁰⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1326/2001⁽¹¹⁾.

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione 90/424/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa a talune spese nel settore veterinario⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2001/572/CE⁽²⁾, in particolare l'articolo 28, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) È opportuno prevedere un aiuto finanziario della Comunità ai laboratori comunitari di riferimento che sono stati designati per l'espletamento delle funzioni e dei compiti di cui alle direttive, alle decisioni e al regolamento seguenti:

- direttiva 92/46/CEE del Consiglio, del 16 giugno 1992, che stabilisce le norme sanitarie per la produzione e la commercializzazione di latte crudo, di latte trattato termicamente e di prodotti a base di latte⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 96/23/CE⁽⁴⁾,
- direttiva 92/117/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1992, riguardante le misure di protezione dalle zoonosi specifiche e la lotta contro agenti zoonotici specifici negli animali e nei prodotti di origine animale allo scopo di evitare focolai di infezioni e intossicazioni alimentari⁽⁵⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 1999/72/CE⁽⁶⁾,
- decisione 93/383/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai laboratori di riferimento per il controllo delle biotossine marine⁽⁷⁾, modificata da ultimo dalla decisione 1999/312/CE⁽⁸⁾,
- decisione 1999/313/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai laboratori di riferimento per il controllo delle contaminazioni batteriologiche e virali dei molluschi bivalvi⁽⁹⁾,
- regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2001, recante disposizioni per la prevenzione, il controllo e l'eradicazione di alcune encefalopatie spongiformi

(2) I programmi di lavoro e i relativi bilanci previsionali presentati dai laboratori comunitari di riferimento per l'anno 2002 hanno formato oggetto di una valutazione da parte dei servizi della Commissione.

(3) La concessione dell'aiuto comunitario è subordinata all'espletamento delle funzioni e dei compiti pertinenti da parte del laboratorio in questione.

(4) Per motivi di bilancio, l'aiuto comunitario deve essere concesso per un periodo di un anno.

(5) Conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1258/1999 del Consiglio⁽¹²⁾, le misure veterinarie e fitosanitarie applicate in virtù della normativa comunitaria sono finanziate nell'ambito della sezione «Garanzia» del Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia. A fini di controllo finanziario, si applicano gli articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 1258/1999.

(6) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato veterinario permanente,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La Comunità concede un aiuto alla Francia per l'espletamento delle funzioni e dei compiti che deve esercitare il Laboratoire d'études et de recherches sur l'hygiène et la qualité des aliments, dell'Agence française de sécurité sanitaire des aliments, precedentemente denominato Laboratoire central d'hygiène alimentaire, Maisons-Alfort, France, per quanto riguarda l'analisi del latte e dei prodotti a base di latte di cui all'allegato D, capitolo II, della direttiva 92/46/CEE.

2. L'aiuto finanziario della Comunità è fissato a un massimo di 146 000 EUR per il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002.

⁽¹⁾ GU L 224 del 18.8.1990, pag. 19.

⁽²⁾ GU L 203 del 28.7.2001, pag. 16.

⁽³⁾ GU L 268 del 14.9.1992, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 125 del 23.5.1996, pag. 10.

⁽⁵⁾ GU L 62 del 15.3.1993, pag. 38.

⁽⁶⁾ GU L 210 del 10.8.1999, pag. 12.

⁽⁷⁾ GU L 166 dell'8.7.1993, pag. 31.

⁽⁸⁾ GU L 120 dell'8.5.1999, pag. 37.

⁽⁹⁾ GU L 120 dell'8.5.1999, pag. 40.

⁽¹⁰⁾ GU L 147 del 31.5.2001, pag. 1.

⁽¹¹⁾ GU L 177 del 30.6.2001, pag. 60.

⁽¹²⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 103.

Articolo 2

1. La Comunità concede alla Germania un aiuto finanziario destinato al Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin (precedentemente, Institut für Veterinärmedizin) di Berlino, per l'espletamento delle funzioni e dei compiti di cui all'allegato IV, capitolo II, della direttiva 92/117/CEE per quanto riguarda l'epidemiologia delle zoonosi.
2. L'aiuto finanziario della Comunità è fissato a un massimo di 143 000 EUR per il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002.

Articolo 3

1. La Comunità concede ai Paesi Bassi un aiuto finanziario destinato al Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu di Bilthoven, per l'espletamento delle funzioni e dei compiti di cui all'allegato IV, capitolo II, della direttiva 92/117/CEE per quanto riguarda le salmonelle.
2. L'aiuto finanziario della Comunità è fissato a un massimo di 146 000 EUR per il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002.

Articolo 4

1. La Comunità concede alla Spagna un aiuto finanziario destinato al Laboratorio de biotoxinas marinas del Area de Sanidad di Vigo, per l'espletamento delle funzioni e dei compiti di cui all'articolo 5 della decisione 93/383/CEE per quanto riguarda il controllo delle biotossine marine.
2. L'aiuto finanziario della Comunità è fissato a un massimo di 90 000 EUR per il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002.

Articolo 5

1. La Comunità concede al Regno Unito un aiuto finanziario destinato al laboratorio del Center for Environment, Fisheries & Aquaculture Science di Weymouth, per l'espletamento delle funzioni e dei compiti di cui all'articolo 4 della decisione 1999/313/CE per quanto riguarda il controllo delle contaminazioni batteriologiche e virali dei molluschi bivalvi.
2. L'aiuto finanziario della Comunità è fissato a un massimo di 110 000 EUR per il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002.

Articolo 6

1. La Comunità concede al Regno Unito un aiuto finanziario destinato al laboratorio della Veterinary Laboratories Agency, Addlestone, Regno Unito, per il controllo delle encefalopatie spongiformi trasmissibili, di cui all'allegato X, capitolo B, del regolamento (CE) n. 999/2001.
2. L'aiuto finanziario della Comunità è fissato a un massimo di 426 000 EUR per il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002.

Articolo 7

L'aiuto finanziario della Comunità è concesso secondo le seguenti modalità:

- a) il 70 % a titolo di anticipo su richiesta dello Stato membro beneficiario;
- b) il saldo previa presentazione, al più tardi tre mesi dopo la fine del periodo per il quale è stato concesso l'aiuto finanziario, dei documenti giustificativi e di una relazione tecnica.

L'aiuto finanziario è concesso a condizione che il programma di lavoro presentato dal laboratorio comunitario di riferimento per il periodo interessato sia effettivamente attuato e che le autorità forniscano tutte le necessarie informazioni entro il termine fissato.

Se il termine non è rispettato, l'aiuto finanziario della Comunità è ridotto del 25 % al 1° maggio, del 50 % al 1° giugno, del 75 % al 1° luglio e del 100 % al 1° settembre.

Articolo 8

La Repubblica federale di Germania, il Regno di Spagna, la Repubblica francese, il Regno dei Paesi Bassi e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2002.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 marzo 2002

relativa all'inventario del potenziale viticolo presentato dal Portogallo (Azzorre e Madeira) a norma del regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio*[notificata con il numero C(2002) 902]***(Il testo in lingua portoghese è il solo facente fede)**

(2002/207/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune del mercato vitivinicolo ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2585/2001 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 23, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 1493/1999 occorre compilare un inventario del potenziale viticolo. Tale inventario deve essere presentato prima di poter accedere alle misure destinate a regolarizzare le superfici oggetto di impianti illegali o di poter beneficiare dell'aumento dei diritti di impianto o del sostegno a favore della ristrutturazione e riconversione dei vigneti.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1227/2000 della Commissione, del 31 maggio 2000, che stabilisce modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio in ordine al potenziale produttivo ⁽³⁾, precisa, all'articolo 19, le informazioni che devono essere contenute nell'inventario.
- (3) Con lettere del 6 agosto 2001 e del 4 novembre 2001, il Portogallo ha comunicato alla Commissione le informazioni di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1493/1999. L'esame delle stesse permette di constatare che il Portogallo ha pertanto compilato l'inventario per le Azzorre e Madeira.

- (4) La presente decisione non implica che la Commissione riconosca l'esattezza dei dati contenuti nell'inventario o la compatibilità della legislazione ivi riferita con il diritto comunitario e lascia impregiudicate eventuali decisioni della Commissione in materia.
- (5) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di gestione per i vini,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Commissione constata che il Portogallo ha compilato l'inventario di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1493/1999 per le Azzorre e Madeira.

Articolo 2

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2002.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 179 del 14.7.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 345 del 29.12.2001, pag. 10.

⁽³⁾ GU L 143 del 16.6.2000, pag. 1.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 marzo 2002

relativa alla marcatura e all'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE del Consiglio per quanto concerne la Germania*[notificata con il numero C(2002) 984]***(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2002/208/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2001/89/CE del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa a misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1, lettera f),

considerando quanto segue:

- (1) Nel gennaio e nel febbraio 2002 le autorità veterinarie della Germania hanno dichiarato la presenza di focolai di peste suina classica nella Renania-Palatinato.
- (2) A norma degli articoli 9, 10 e 11 della direttiva 2001/89/CE, sono state immediatamente istituite zone di sorveglianza e di protezione intorno ai focolai in Germania.
- (3) Le disposizioni relative alla bollatura sanitaria delle carni fresche figurano nella direttiva 64/433/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1964, relativa alle condizioni sanitarie per la produzione e l'immissione sul mercato di carni fresche ⁽²⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 95/23/CE ⁽³⁾.
- (4) A norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera f), della direttiva 2001/89/CE, la Germania ha chiesto che venga adottata una deroga per la marcatura e l'utilizzazione delle carni suine provenienti da animali di aziende situate nella zona di sorveglianza istituita nella Renania-Palatinato e macellati in base ad una specifica autorizzazione rilasciata dall'autorità competente.
- (5) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali (sezione salute e benessere degli animali),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Germania è autorizzata ad apporre il bollo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, sezione A, lettera e), della direttiva 64/433/CEE sulle carni suine ottenute da animali originari di aziende situate

nella zona di sorveglianza istituita nella Renania-Palatinato anteriormente al 5 marzo 2002 a norma degli articoli 9 e 11 della direttiva 2001/89/CE, a condizione che i suini di cui trattasi:

- a) siano originari di una zona di sorveglianza:
 - in cui non sono stati rilevati focolai di peste suina classica nei 21 giorni precedenti e sono trascorsi almeno 21 giorni dal compimento delle operazioni preliminari di pulizia e disinfezione delle aziende infette,
 - istituita intorno ad una zona di protezione in cui sono stati effettuati, con esito negativo, esami clinici per l'individuazione della peste suina classica in tutte le aziende suinicole dopo la comparsa della peste suina classica;
- b) siano originari di un'azienda:
 - sottoposta alle misure di protezione istituite a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE,
 - che non ha avuto, in base all'inchiesta epidemiologica, alcun contatto con un'altra azienda infetta,
 - che dopo l'istituzione della zona di sorveglianza è stata sottoposta a ispezioni periodiche da parte di un veterinario riguardanti tutti i suini presenti nell'azienda;
- c) siano stati inclusi in un programma di controllo della temperatura corporea e di esame clinico. Il programma è attuato secondo quanto disposto nell'allegato I;
- d) siano stati macellati entro 12 ore dall'arrivo al macello.

Articolo 2

La Germania provvede affinché per le carni suine di cui all'articolo 1 sia rilasciato un certificato conforme al modello figurante nell'allegato II.

Articolo 3

Le carni suine che soddisfano i requisiti precisati all'articolo 1 e che vengono immesse nel circuito commerciale intracomunitario devono essere scortate dal certificato di cui all'articolo 2.

Articolo 4

La Germania provvede a garantire che i macelli designati per la macellazione dei suini di cui all'articolo 1 non accettino lo stesso giorno suini da macello diversi dai suini in causa.

⁽¹⁾ GU L 365 dell'1.12.2001, pag. 5.

⁽²⁾ GU 121 del 29.7.1964, pag. 2012/64.

⁽³⁾ GU L 243 dell'11.10.1995, pag. 7.

Articolo 5

La Germania trasmette agli Stati membri e alla Commissione:

- a) il nome e l'indirizzo dei macelli designati per la macellazione dei suini di cui all'articolo 1, prima che siano macellati; e
- b) dopo la macellazione dei suini in causa, un rapporto settimanale contenente informazioni in merito:
 - al numero di suini macellati nei macelli designati,
 - al sistema di identificazione e ai controlli degli spostamenti applicati ai suini da macello,
 - alle istruzioni emesse per l'applicazione del programma di controllo della temperatura corporea di cui all'allegato I.

Articolo 6

La presente decisione si applica fino al 15 aprile 2002.

Articolo 7

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2002.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

ALLEGATO I

CONTROLLO DELLA TEMPERATURA CORPOREA

Il programma di controllo della temperatura corporea e di esame clinico di cui all'articolo 1, lettera c), comprende le operazioni di seguito indicate:

- 1) Nelle 24 ore precedenti il caricamento di una partita di suini destinati alla macellazione, l'autorità veterinaria competente cura che la temperatura corporea di un certo numero di animali di detta partita venga controllata da un veterinario ufficiale con misurazioni effettuate nel retto. Il numero dei suini da controllare è il seguente:

Numero di suini della partita	Numero di suini da controllare
0-25	tutti
26-30	26
31-40	31
41-50	35
51-100	45
101-200	51
+ di 200	60

All'atto dell'esame, si registrano su una tabella predisposta dalle competenti autorità veterinarie i seguenti dati, riferiti ai singoli suini: numero del marchio auricolare, ora della misurazione, temperatura rilevata.

Ove si riscontri una temperatura di 40 °C o più, ne viene informato immediatamente il veterinario ufficiale, il quale procede a controlli sanitari, tenendo conto dell'articolo 4 della direttiva 2001/89/CE, che stabilisce misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica.

- 2) Poco prima (da 0 a 3 ore) che la partita di suini oggetto dell'esame di cui al punto 1 venga caricata sul mezzo di trasporto, un esame clinico viene effettuato da un veterinario ufficiale designato dalle competenti autorità veterinarie.
- 3) Al momento in cui la partita di suini oggetto degli esami di cui ai punti 1 e 2 viene caricata sul mezzo di trasporto, il veterinario ufficiale rilascia un documento sanitario che deve scortare la partita fino al macello di destinazione.
- 4) Presso il macello di destinazione i risultati del controllo della temperatura corporea vengono comunicati al veterinario incaricato dell'ispezione ante mortem.
-

ALLEGATO II

CERTIFICATO

per le carni fresche di cui all'articolo 1 della decisione 2002/208/CE della Commissione

N. ⁽¹⁾:

Luogo di spedizione:

Ministero:

Servizio:

I. Identificazione delle carni

Carni suine

Natura dei pezzi:

Numero dei pezzi e degli imballaggi:

Peso netto:

II. Provenienza delle carni

Indirizzo e numero di riconoscimento veterinario del macello riconosciuto:

.....

.....

III. Destinazione delle carni

Le carni sono spedite da:

(luogo di carico)

a:

(luogo di destinazione)

col seguente mezzo di trasporto ⁽²⁾:

.....

Nome e indirizzo del destinatario:

.....

IV. Attestato di sanità

Il sottoscritto, veterinario ufficiale, certifica che le carni sopra indicate sono state ottenute nel rispetto delle condizioni per la produzione e il controllo stabilite dalla direttiva 64/433/CEE ed in conformità alla decisione 2002/208/CE relativa alla marcatura e all'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera f), della direttiva 2001/89/CE.

Fatto a, il

.....
(nome e firma del veterinario ufficiale)⁽¹⁾ Numero di serie indicato dall'ufficiale veterinario.⁽²⁾ Per i carri ferroviari e gli autocarri indicare il numero di immatricolazione; per le navi il nome e, se necessario, il numero del container.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 marzo 2002

che aggiorna le modalità per la concessione dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite in Spagna a seguito della peste suina classica e che fissa le condizioni per la marcatura e l'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE del Consiglio

*[notificata con il numero C(2002) 985]***(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2002/209/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2001/89/CE del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa a misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1, lettera f), l'articolo 25, paragrafo 3, e l'articolo 29, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Negli ultimi tre mesi le autorità veterinarie della Spagna hanno dichiarato la presenza di focolai di peste suina classica nella comarca di Osona, provincia di Barcellona, in Catalogna.
- (2) A norma degli articoli 9, 10 e 11 della direttiva 2001/89/CE, sono state immediatamente istituite zone di sorveglianza e di protezione intorno ai focolai in Spagna.
- (3) La Commissione ha adottato nei confronti dei focolai suddetti: i) la decisione 2001/925/CE ⁽²⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2002/162/CE ⁽³⁾, recante misure protettive contro la peste suina classica in Spagna; ii) la decisione 2002/33/CE ⁽⁴⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2002/162/CE, relativa all'utilizzazione di due macelli da parte della Spagna a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/89/CE e iii) la decisione 2002/41/CE ⁽⁵⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2002/162/CE, che stabilisce modalità supplementari per la concessione dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite in Spagna a seguito della peste suina classica.
- (4) Le disposizioni relative alla bollatura sanitaria delle carni fresche figurano nella direttiva 64/433/CEE del Consiglio ⁽⁶⁾, relativa alle condizioni sanitarie per la produzione e l'immissione sul mercato di carni fresche, modificata da ultimo dalla direttiva 95/23/CE ⁽⁷⁾.

- (5) A norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera f), della direttiva 2001/89/CE, la Spagna ha chiesto che venga adottata una deroga per la marcatura e l'utilizzazione delle carni suine provenienti da animali di aziende situate nella zona di sorveglianza istituita nella comarca di Osona e macellati in base ad una specifica autorizzazione rilasciata dall'autorità competente.
- (6) Vista la richiesta della Spagna e tenuto conto dell'evolversi della situazione epidemiologica, è opportuno aggiornare le modalità per la concessione dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite in Spagna a seguito della peste suina classica e introdurre le condizioni per la marcatura e l'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE. Per motivi di chiarezza, occorre abrogare la decisione 2001/41/CE.
- (7) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali (sezione salute e benessere degli animali),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La Spagna è autorizzata ad apporre il bollo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, sezione A, lettera e), della direttiva 64/433/CEE sulle carni suine ottenute da animali originari di aziende situate nelle zone di sorveglianza istituite anteriormente al 5 marzo 2002 nella comarca di Osona a norma degli articoli 9 e 11 della direttiva 2001/89/CE, a condizione che i suini di cui trattasi:

a) siano originari di una zona di sorveglianza:

— in cui non sono stati rilevati focolai di peste suina classica nei 21 giorni precedenti e sono trascorsi almeno 21 giorni dal compimento delle operazioni preliminari di pulizia e disinfezione delle aziende infette,

⁽¹⁾ GU L 365 dell'11.12.2001, pag. 5.⁽²⁾ GU L 339 del 21.12.2001, pag. 56.⁽³⁾ GU L 53 del 23.2.2002, pag. 45.⁽⁴⁾ GU L 13 del 16.1.2002, pag. 13.⁽⁵⁾ GU L 19 del 22.1.2002, pag. 47.⁽⁶⁾ GU L 121 del 29.7.1964, pag. 2012/64.⁽⁷⁾ GU L 243 dell'11.10.1995, pag. 7.

- istituita intorno ad una zona di protezione in cui sono stati effettuati, con esito negativo, esami clinici per l'individuazione della peste suina classica in tutte le aziende suinicole dopo la comparsa della peste suina classica;
- b) siano originari di un'azienda:
- sottoposta alle misure di protezione istituite a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE,
 - che non ha avuto, in base all'inchiesta epidemiologica, alcun contatto con un'altra azienda infetta,
 - che dopo l'istituzione della zona di sorveglianza è stata sottoposta a ispezioni veterinarie periodiche riguardanti tutti i suini presenti nell'azienda;
- c) siano stati inclusi in un programma di controllo della temperatura corporea e di esame clinico. Il programma è attuato secondo quanto disposto nell'allegato I;
- d) siano stati macellati entro 12 ore dall'arrivo al macello.

2. Tuttavia, in deroga al paragrafo 1, lettera a), primo trattino, per la zona di sorveglianza istituita attorno ai focolai confermati il 22 febbraio 2002 nel comune di Tona il periodo di attesa per rilevare l'assenza di nuovi focolai e il periodo previsto dal compimento delle operazioni di pulitura e disinfezione sono fissati a 30 giorni.

Articolo 2

La Spagna provvede affinché per le carni suine di cui all'articolo 1 sia rilasciato un certificato conforme al modello figurante nell'allegato II.

Articolo 3

Le carni suine che soddisfano i requisiti precisati all'articolo 1 e che vengono immesse nel circuito commerciale intracomunitario devono essere scortate dal certificato di cui all'articolo 2.

Articolo 4

La Spagna provvede a garantire che i macelli designati per la macellazione dei suini di cui all'articolo 1 non accettino lo stesso giorno suini da macello diversi dai suini in causa.

Articolo 5

La Spagna trasmette agli Stati membri e alla Commissione:

- a) il nome e l'indirizzo dei macelli designati per la macellazione dei suini di cui all'articolo 1, prima che siano macellati; e
- b) dopo la macellazione dei suini in causa, un rapporto settimanale contenente informazioni in merito:

- al numero di suini macellati nei macelli designati,
- al sistema di identificazione e ai controlli degli spostamenti applicati ai suini da macello,
- alle istruzioni emesse per l'applicazione del programma di controllo della temperatura corporea di cui all'allegato I.

Articolo 6

Qualora non possano essere applicate le disposizioni dell'articolo 1, paragrafo 1, la Spagna può autorizzare il trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza per la peste suina classica istituite nella comarca di Osona, ai fini del trasporto al macello in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, e dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2001/89/CE, purché oltre alle misure stabilite all'articolo 10, paragrafo 3, di detta direttiva siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) i suini sono trasferiti unicamente a partire da aziende che:
 - non contengono suini sospettati di essere infetti dal virus della peste suina classica, o
 - non sono state riconosciute come aziende che hanno avuto contatti ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/89/CE;
- b) i suini sono trasportati verso uno dei macelli di cui alla decisione 2002/33/CE; le carni fresche da essi ottenute sono trasformate o contrassegnate e trattate in conformità dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera f), quarto trattino, della direttiva 2001/89/CE;
- c) prima di autorizzare il trasporto dei suini, un veterinario ufficiale esegue nelle 24 ore precedenti l'esame clinico previsto, conformemente alla procedura fissata nella parte I dell'allegato III;
- d) al momento della macellazione sono prelevati campioni per gli esami sierologici o virologici, conformemente alla procedura fissata nella parte II dell'allegato III.

Articolo 7

La Spagna provvede a garantire che i macelli designati per la macellazione dei suini di cui all'articolo 6 non accettino lo stesso giorno suini da macello diversi dai suini in causa.

Articolo 8

La decisione 2002/41/CE è abrogata.

Articolo 9

La presente decisione si applica fino al 30 aprile 2002.

Articolo 10

Il Regno di Spagna è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2002.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

ALLEGATO I

CONTROLLO DELLA TEMPERATURA CORPOREA

Il programma di controllo della temperatura corporea e di esame clinico di cui all'articolo 1, lettera c), comprende le operazioni di seguito indicate:

- 1) Nelle 24 ore precedenti il caricamento di una partita di suini destinati alla macellazione, l'autorità veterinaria competente cura che la temperatura corporea di un certo numero di animali di detta partita venga controllata da un veterinario ufficiale con misurazioni effettuate nel retto. Il numero dei suini da controllare è il seguente:

Numero di suini della partita	Numero di suini da controllare
0-25	tutti
26-30	26
31-40	31
41-50	35
51-100	45
101-200	51
+ di 200	60

All'atto dell'esame, si registrano su una tabella predisposta dalle competenti autorità veterinarie i seguenti dati, riferiti ai singoli suini: numero del marchio auricolare, ora della misurazione, temperatura rilevata.

Ove si riscontri una temperatura di 40 °C o più, ne viene informato immediatamente il veterinario ufficiale, il quale procede a controlli sanitari, tenendo conto dell'articolo 4 della direttiva 2001/89/CE, che stabilisce misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica.

- 2) Poco prima (da 0 a 3 ore) che la partita di suini oggetto dell'esame di cui al punto 1 venga caricata sul mezzo di trasporto, un esame clinico viene effettuato da un veterinario ufficiale designato dalle competenti autorità veterinarie.
- 3) Al momento in cui la partita di suini oggetto degli esami di cui ai punti 1 e 2 viene caricata sul mezzo di trasporto, il veterinario ufficiale rilascia un documento sanitario che deve scortare la partita fino al macello di destinazione.
- 4) Presso il macello di destinazione i risultati del controllo della temperatura corporea vengono comunicati al veterinario incaricato dell'ispezione ante mortem.
-

ALLEGATO II

CERTIFICATO

per le carni fresche di cui all'articolo 1 della decisione 2002/209/CE della Commissione

N. ⁽¹⁾:

Luogo di spedizione:

Ministero:

Servizio:

I. Identificazione delle carni

Carni suine

Natura dei pezzi:

Numero dei pezzi e degli imballaggi:

Peso netto:

II. Provenienza delle carni

Indirizzo e numero di riconoscimento veterinario del macello riconosciuto:

.....

.....

III. Destinazione delle carni

Le carni sono spedite da:

(luogo di carico)

a:

(luogo di destinazione)

col seguente mezzo di trasporto ⁽²⁾:

.....

Nome e indirizzo del destinatario:

.....

IV. Attestato di sanità

Il sottoscritto, veterinario ufficiale, certifica che le carni sopra indicate sono state ottenute nel rispetto delle condizioni per la produzione e il controllo stabilite dalla direttiva 64/433/CEE del Consiglio ed in conformità alla decisione 2002/209/CE relativa alla marcatura e all'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera f), della direttiva 2001/89/CE.

Fatto a, il

.....
(nome e firma del veterinario ufficiale)

⁽¹⁾ Numero di serie indicato dall'ufficiale veterinario.

⁽²⁾ Per i carri ferroviari e gli autocarri indicare il numero di immatricolazione; per le navi il nome e, se necessario, il numero del container.

ALLEGATO III

PARTE I

PROCEDURA PER L'ESAME CLINICO DEI SUINI

L'esame clinico dev'essere effettuato secondo la seguente procedura:

- a) verifica dei registri, se disponibili, relativi alla produzione e allo stato sanitario dell'azienda;
- b) ispezione di tutti i locali dell'azienda;
- c) esame clinico di tutti i locali in cui sono detenuti i suini da trasferire;
- d) rilevamento della temperatura corporea; il numero minimo di capi da esaminare deve poter rivelare un tasso di prevalenza della malattia del 20 % con un'affidabilità del 95 % nel locale in cui sono detenuti i suini da trasferire; tuttavia, se si tratta di scrofe o verri da riproduzione, il numero minimo di capi da esaminare deve poter rivelare attraverso la febbre un tasso di prevalenza della malattia del 5 % con un'affidabilità del 95 % nel locale in cui sono detenuti i suini da trasferire. Il controllo della temperatura riguarda soprattutto i seguenti suini o gruppi di suini:
 - suini malati o anoressici,
 - suini recentemente guariti da una malattia,
 - suini introdotti di recente nell'azienda o per i quali è accertato che sono stati in contatto con una fonte potenziale di virus della peste suina classica,
 - suini già sottoposti a campionamento e ad esame sierologico per l'individuazione della peste suina classica, qualora i risultati di tali esami non permettano di escludere la presenza della malattia.

PARTE II

PROCEDURA PER IL CAMPIONAMENTO E L'ESAME DEI SUINI AL MACELLO

Si prelevano campioni di sangue per gli esami sierologici o campioni di sangue o di tonsille per gli esami virologici sui suini provenienti da ciascun locale dell'azienda da cui sono trasferiti.

Il numero minimo di campioni da prelevare in ciascun locale dev'essere sufficiente a rivelare un tasso di sieroprevalenza o di prevalenza del virus del 10 % con un'affidabilità del 95 %.

Il tipo di campioni da prelevare e l'esame da effettuare devono essere conformi alle istruzioni dell'autorità competente, la quale terrà conto della gamma di esami che possono essere effettuati, della sensibilità delle prove e della situazione epidemiologica.

Se al momento della macellazione o dell'abbattimento dei suini vengono rilevati segni clinici o lesioni post mortem per cui si sospetti la presenza della peste suina classica, l'autorità competente provvede affinché siano eseguiti immediatamente nuovi prelievi e prove virologiche.

RETTIFICHE**Rettifica del regolamento (CE) n. 2879/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 2702/1999 del Consiglio relativo ad azioni d'informazione e di promozione dei prodotti agricoli nei paesi terzi**

(Gazzetta ufficiale delle Comunità europee L 333 del 29 dicembre 2000)

A pagina 65, articolo 7, paragrafo 5:

anziché: «5. Ogni Stato membro accerta la concordanza delle azioni nazionali o regionali con quelle finanziate nell'ambito del regolamento (CE) n. 2702/1999 e la complementarità dei programmi presentati con le campagne nazionali e regionali.»

leggi: «5. Ogni Stato membro veglia la concordanza delle azioni nazionali o regionali con quelle finanziate nell'ambito del regolamento (CE) n. 2702/1999 e la complementarità dei programmi presentati con le campagne nazionali e regionali.»
