

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 27



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

54° anno
1° febbraio 2011

Sommario

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

2011/58/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 25 ottobre 2010, concernente la firma, a nome dell'Unione, dell'accordo tra l'Unione europea e il Regno del Marocco che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie** 1

2011/59/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 25 ottobre 2010, concernente la firma, a nome dell'Unione, dell'accordo in forma di protocollo tra l'Unione europea e la Repubblica araba d'Egitto che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie applicabile alle controversie nel quadro delle disposizioni commerciali dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica araba d'Egitto, dall'altra** 2

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) n. 72/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca dell'acciuga nella zona VIII per le navi battenti bandiera francese** 3
- ★ **Regolamento (UE) n. 73/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca dell'aringa nelle acque UE e norvegesi della zona IV a nord di 53° 30' N per le navi battenti bandiera francese** 5

Prezzo: 3 EUR

(segue)

IT

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

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

★ Regolamento (UE) n. 74/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca del merluzzo bianco nelle acque internazionali delle zone I e IIb per le navi battenti bandiera francese	7
★ Regolamento (UE) n. 75/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca del marlin azzurro nell'Oceano Atlantico per le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea	9
★ Regolamento (UE) n. 76/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca del pesce sciabola nero nelle acque comunitarie e nelle acque non soggette alla sovranità o alla giurisdizione di paesi terzi delle zone VIII, IX e X per le navi battenti bandiera spagnola	11
★ Regolamento (UE) n. 77/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca della musdea nelle acque comunitarie e nelle acque non soggette alla sovranità o giurisdizione di paesi terzi delle zone V, VI e VII per le navi battenti bandiera spagnola	13
★ Regolamento (UE) n. 78/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca della sogliola nelle zone VIIIa e VIIIb per le navi battenti bandiera spagnola	15
★ Regolamento (UE) n. 79/2011 della Commissione, del 28 gennaio 2011, recante divieto di pesca dell'ippoglosso nero nella zona NAFO 3LMNO per le navi battenti bandiera spagnola	17
Regolamento (UE) n. 80/2011 della Commissione, del 31 gennaio 2011, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofruttili	19
Regolamento (UE) n. 81/2011 della Commissione, del 31 gennaio 2011, recante fissazione dei dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 1° febbraio 2011	21

DECISIONI

2011/60/UE:

★ Decisione della Commissione, del 27 gennaio 2010, relativa all'aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair [notificata con il numero C(2010) 183] ⁽¹⁾	24
--	----

2011/61/UE:

★ Decisione della Commissione, del 31 gennaio 2011, ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'adeguata protezione dei dati personali da parte dello Stato d'Israele in relazione al trattamento automatizzato di tali dati [notificata con il numero C(2011) 332] ⁽¹⁾	39
--	----



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

ACCORDI INTERNAZIONALI

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 25 ottobre 2010

concernente la firma, a nome dell'Unione, dell'accordo tra l'Unione europea e il Regno del Marocco che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie

(2011/58/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 24 febbraio 2006 il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati con i partner della regione mediterranea al fine di istituire un dispositivo di risoluzione delle controversie relative a disposizioni commerciali.
- (2) I negoziati sono stati condotti dalla Commissione in consultazione con il comitato nominato a norma dell'articolo 207 del trattato e nell'ambito delle direttive di negoziato stabilite dal Consiglio.
- (3) Tali negoziati si sono conclusi e il 9 dicembre 2009 è stato siglato un accordo tra l'Unione europea e il Regno del Marocco che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie (in prosieguo «l'accordo»).
- (4) È opportuno firmare l'accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È approvata, a nome dell'Unione, la firma dell'accordo tra l'Unione europea e il Regno del Marocco che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie, fatta salva la conclusione di detto accordo ⁽¹⁾.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare l'accordo a nome dell'Unione, con riserva della sua conclusione.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno della sua adozione.

Fatto a Lussemburgo, addì 25 ottobre 2010.

Per il Consiglio

La presidente

C. ASHTON

⁽¹⁾ Il testo dell'accordo verrà pubblicato unitamente alla decisione relativa alla sua conclusione.

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 25 ottobre 2010

concernente la firma, a nome dell'Unione, dell'accordo in forma di protocollo tra l'Unione europea e la Repubblica araba d'Egitto che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie applicabile alle controversie nel quadro delle disposizioni commerciali dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica araba d'Egitto, dall'altra

(2011/59/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 24 febbraio 2006 il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati con i partner della regione mediterranea al fine di istituire un dispositivo di risoluzione delle controversie relative a disposizioni commerciali.
- (2) I negoziati sono stati condotti dalla Commissione in consultazione con il comitato nominato a norma dell'articolo 207 del trattato e nell'ambito delle direttive di negoziato stabilite dal Consiglio.
- (3) Tali negoziati si sono conclusi e il 27 aprile 2010 è stato siglato un accordo in forma di protocollo (in prosieguo «il protocollo») tra l'Unione europea e la Repubblica araba d'Egitto che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie applicabile alle controversie nel quadro delle disposizioni commerciali dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica araba d'Egitto, dall'altra ⁽¹⁾.
- (4) È opportuno firmare il protocollo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È approvata, a nome dell'Unione, la firma dell'accordo in forma di protocollo tra l'Unione europea e la Repubblica araba d'Egitto che istituisce un dispositivo di risoluzione delle controversie applicabile alle controversie nel quadro delle disposizioni commerciali dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica araba d'Egitto, dall'altra (in prosieguo il «protocollo»), fatta salva la conclusione di detto protocollo ⁽²⁾.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare il protocollo a nome dell'Unione, con riserva della sua conclusione.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno della sua adozione.

Fatto a Lussemburgo, addì 25 ottobre 2010.

Per il Consiglio
La presidente
C. ASHTON

⁽¹⁾ GU L 304 del 30.9.2004, pag. 39.

⁽²⁾ Il testo del protocollo verrà pubblicato unitamente alla decisione relativa alla sua conclusione.

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 72/2011 DELLA COMMISSIONE

del 28 gennaio 2011

recante divieto di pesca dell'acciuga nella zona VIII per le navi battenti bandiera francese

LA COMMISSIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

Articolo 1

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

Esaurimento del contingente

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

considerando quanto segue:

Articolo 2

(1) Il regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio, del 14 gennaio 2010, che stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque UE e, per le navi UE, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2010.

Divieti

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

(2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.

Articolo 3

(3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 26.1.2010, pag. 1.

ALLEGATO

N.	59/T&Q
Stato membro	Francia
Stock	ANE/08.
Specie	Acciuga (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Zona	VIII
Data	1.12.2010-28.2.2011

REGOLAMENTO (UE) N. 73/2011 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2011****recante divieto di pesca dell'aringa nelle acque UE e norvegesi della zona IV a nord di 53° 30' N per le navi battenti bandiera francese**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio, del 14 gennaio 2010, che stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque UE e, per le navi UE, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2010.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 26.1.2010, pag. 1.

ALLEGATO

N.	52/T&Q
Stato membro	Francia
Stock	HER/4AB.
Specie	Aringa (<i>Clupea harengus</i>)
Zona	Acque UE e acque norvegesi della zona IV a nord di 53° 30' N
Data	11.11.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 74/2011 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2011****recante divieto di pesca del merluzzo bianco nelle acque internazionali delle zone I e IIb per le navi battenti bandiera francese**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio, del 14 gennaio 2010, che stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque UE e, per le navi UE, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2010.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 26.1.2010, pag. 1.

ALLEGATO

N.	51/T&Q
Stato membro	Francia
Stock	COD/1/2B.
Specie	Merluzzo bianco (<i>Gadus morhua</i>)
Zona	I e IIb (acque internazionali)
Data	11.11.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 75/2011 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2011****recante divieto di pesca del marlin azzurro nell'Oceano Atlantico per le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio, del 14 gennaio 2010, che stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque UE e, per le navi UE, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2010.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera degli Stati membri ivi indicati o in essi immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 agli Stati membri di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera degli Stati membri ivi indicati o in essi immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 26.1.2010, pag. 1.

ALLEGATO

N.	50/T&Q
	Unione europea – Tutti gli Stati membri
Stock	BUM/ATLANT
Specie	Marlin azzurro (<i>Makaira nigricans</i>)
Zona	Oceano Atlantico
Data	20.11.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 76/2011 DELLA COMMISSIONE

del 28 gennaio 2011

recante divieto di pesca del pesce sciabola nero nelle acque comunitarie e nelle acque non soggette alla sovranità o alla giurisdizione di paesi terzi delle zone VIII, IX e X per le navi battenti bandiera spagnola

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1359/2008 del Consiglio, del 28 novembre 2008, che stabilisce, per il 2009 e il 2010, le possibilità di pesca dei pescherecci comunitari per determinati stock di acque profonde ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2009 e il 2010.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 352 del 31.12.2008, pag. 1.

ALLEGATO

N.	57/DSS
Stato membro	Spagna
Stock	BSF/8910-
Specie	Pesce sciabola nero (<i>Aphanopus carbo</i>)
Zona	Acque comunitarie e acque non soggette alla sovranità o giurisdizione di paesi terzi delle zone VIII, IX e X
Data	30.10.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 77/2011 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2011****recante divieto di pesca della musdea nelle acque comunitarie e nelle acque non soggette alla sovranità o giurisdizione di paesi terzi delle zone V, VI e VII per le navi battenti bandiera spagnola**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1359/2008 del Consiglio, del 28 novembre 2008, che stabilisce, per il 2009 e il 2010, le possibilità di pesca dei pescherecci comunitari per determinati stock di acque profonde ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2009 e il 2010.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 352 del 31.12.2008, pag. 1.

ALLEGATO

N.	55/DSS
Stato membro	Spagna
Stock	GFB/567-
Specie	Musdea (<i>Phycis blennoides</i>)
Zona	Acque CE e acque non soggette alla sovranità o alla giurisdizione di paesi terzi delle zone V, VI e VII
Data	30.10.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 78/2011 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2011****recante divieto di pesca della sogliola nelle zone VIIIa e VIIIb per le navi battenti bandiera spagnola**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

considerando quanto segue:

*Articolo 2***Divieti**

(1) Il regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio, del 14 gennaio 2010, che stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque UE e, per le navi UE, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2010.

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

(2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

(3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 26.1.2010, pag. 1.

ALLEGATO

N.	58/T&Q
Stato membro	Spagna
Stock	SOL/8AB.
Specie	Sogliola (<i>Solea solea</i>)
Zona	VIIIa e VIIIb
Data	20.11.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 79/2011 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2011****recante divieto di pesca dell'ippoglosso nero nella zona NAFO 3LMNO per le navi battenti bandiera spagnola**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio, del 14 gennaio 2010, che stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque UE e, per le navi UE, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2010.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2010.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2011.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2010 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 26.1.2010, pag. 1.

ALLEGATO

N.	54/T&Q
Stato membro	Spagna
Stock	GHL/N3LMNO
Specie	Ippoglosso nero (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Zona	NAFO 3LMNO
Data	16.11.2010

REGOLAMENTO (UE) N. 80/2011 DELLA COMMISSIONE**del 31 gennaio 2011****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento (CE) n. 1580/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante modalità di applicazione dei regolamenti (CE) n. 2200/96, (CE) n. 2201/96 e (CE) n. 1182/2007 nel settore degli ortofrutticoli ⁽²⁾, in particolare l'articolo 138, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento (CE) n. 1580/2007 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XV, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 138 del regolamento (CE) n. 1580/2007 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° febbraio 2011.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 gennaio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 350 del 31.12.2007, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	116,3
	JO	73,2
	MA	61,8
	TN	128,8
	TR	109,0
	ZZ	97,8
0707 00 05	EG	182,1
	JO	200,0
	MA	100,1
	TR	170,8
	ZZ	163,3
0709 90 70	MA	68,9
	TR	132,7
	ZZ	100,8
0805 10 20	AR	41,5
	BR	41,5
	EG	52,6
	MA	52,3
	TN	67,7
	TR	73,1
	ZA	41,5
	ZZ	52,9
0805 20 10	IL	163,3
	MA	72,8
	TR	79,6
	ZZ	105,2
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	60,4
	IL	111,5
	JM	94,5
	MA	104,0
	PK	50,3
	TR	63,3
	US	79,6
	ZZ	80,5
0805 50 10	AR	45,3
	EG	41,5
	TR	55,7
	UY	45,3
	ZZ	47,0
0808 10 80	BR	55,2
	CA	96,6
	CL	90,0
	CN	118,1
	NZ	78,5
	US	128,3
	ZZ	94,5
0808 20 50	CN	62,5
	US	133,3
	ZA	101,7
	ZZ	99,2

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO (UE) N. 81/2011 DELLA COMMISSIONE**del 31 gennaio 2011****recante fissazione dei dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 1° febbraio 2011**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento (UE) n. 642/2010 della Commissione, del 20 luglio 2010, recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio in ordine ai dazi all'importazione nel settore dei cereali ⁽²⁾, in particolare l'articolo 2, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1234/2007, il dazio all'importazione per i prodotti dei codici NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 [frumento (grano) tenero di alta qualità], 1002, ex 1005, escluso l'ibrido da seme, ed ex 1007, escluso l'ibrido destinato alla semina, è pari al prezzo d'intervento applicabile a tali prodotti all'atto dell'importazione e maggiorato del 55 %, deduzione fatta del prezzo cif all'importazione applicabile alla spedizione in causa. Tale dazio, tuttavia, non può essere superiore all'aliquota dei dazi della tariffa doganale comune.

(2) A norma dell'articolo 136, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1234/2007, ai fini del calcolo del dazio all'importazione di cui al paragrafo 1 del medesimo articolo, per i prodotti in questione sono fissati regolarmente prezzi rappresentativi all'importazione cif.

(3) A norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010, il prezzo da prendere in considerazione per calcolare il dazio all'importazione per i prodotti dei codici NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (frumento tenero di alta qualità), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 e 1007 00 90 è il prezzo rappresentativo cif all'importazione giornaliero, determinato in base al metodo previsto all'articolo 5 del medesimo regolamento.

(4) Occorre fissare i dazi all'importazione per il periodo a decorrere dal 1° febbraio 2011, applicabili fino all'entrata in vigore di una nuova fissazione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

A decorrere dal 1° febbraio 2011, i dazi all'importazione nel settore dei cereali, di cui all'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1234/2007, sono quelli fissati nell'allegato I del presente regolamento sulla base degli elementi riportati nell'allegato II.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° febbraio 2011.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 gennaio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 187 del 21.7.2010, pag. 5.

ALLEGATO I

Dazi all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1234/2007 applicabili a decorrere dal 1° febbraio 2011

Codice NC	Designazione delle merci	Dazi all'importazione ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	FRUMENTO (grano) duro di alta qualità	0,00
	di media qualità	0,00
	di bassa qualità	0,00
1001 90 91	FRUMENTO (grano) tenero da seme	0,00
ex 1001 90 99	FRUMENTO (grano) tenero di alta qualità, diverso da quello da seme	0,00
1002 00 00	SEGALA	0,00
1005 10 90	GRANTURCO da seme, diverso dal granturco ibrido	0,00
1005 90 00	GRANTURCO, diverso dal granturco da seme ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	SORGO da granella, diverso dal sorgo ibrido destinato alla semina	0,00

⁽¹⁾ Per le merci che arrivano nell'Unione attraverso l'Oceano Atlantico o il Canale di Suez [a norma dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 642/2010], l'importatore può beneficiare di una riduzione dei dazi pari a:

- 3 EUR/t se il porto di sbarco si trova nel Mar Mediterraneo oppure nel Mar Nero,
- 2 EUR/t se il porto di sbarco si trova in Danimarca, in Estonia, in Irlanda, in Lettonia, in Lituania, in Polonia, in Finlandia, in Svezia, nel Regno Unito oppure sulla costa atlantica della penisola iberica.

⁽²⁾ L'importatore può beneficiare di una riduzione forfettaria di 24 EUR/t se sono soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 3, del regolamento (UE) n. 642/2010.

ALLEGATO II

Elementi per il calcolo dei dazi fissati nell'allegato I

14.1.2011-28.1.2011

1) Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010:

(EUR/t)

	Frumento tenero ⁽¹⁾	Granturco	Frumento duro di alta qualità	Frumento duro di media qualità ⁽²⁾	Frumento duro di bassa qualità ⁽³⁾	Orzo
Borsa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Quotazione	268,47	189,24	—	—	—	—
Prezzo FOB USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Premio sul Golfo	77,83	11,33	—	—	—	—
Premio sui Grandi laghi	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Premio positivo a 14 EUR/t incluso [articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 642/2010].⁽²⁾ Premio negativo a 10 EUR/t [articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 642/2010].⁽³⁾ Premio negativo a 30 EUR/t [articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 642/2010].

2) Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010:

Spese di nolo: Golfo del Messico-Rotterdam: 18,68 EUR/t

Spese di nolo: Grandi laghi-Rotterdam: — EUR/t

DECISIONI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 27 gennaio 2010

relativa all'aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair

[notificata con il numero C(2010) 183]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/60/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sull'Unione europea e visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma ⁽¹⁾,

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 a detti articoli ⁽²⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera dell'11 marzo 2008 la Commissione ha comunicato alla Repubblica slovacca la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE (ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE) in relazione all'accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (in appresso «l'accordo» o «l'accordo Ryanair») e di emettere un'ingiunzione di fornire informazioni a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽³⁾ [attuale articolo 108 del TFUE] (in appresso «regolamento di applicazione») in relazione a tutti i documenti, informazioni e dati necessari alla Commissione per valutare la misura in oggetto. L'11 giugno 2008 la Slovacchia ha trasmesso alla Commissione le sue osservazioni sull'avvio del procedimento.

⁽¹⁾ A decorrere dal 1° dicembre 2009, l'articolo 87 e l'articolo 88 del trattato CE diventano, rispettivamente, gli articoli 107 e 108 del TFUE, ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 87 e 88 del trattato CE.

⁽²⁾ GU C 173 dell'8.7.2008, pag. 9.

⁽³⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

- (2) La decisione della Commissione di avviare il procedimento e di emettere un'ingiunzione di fornire informazioni è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni in merito alla misura in esame entro un mese dalla data della pubblicazione.

- (3) La Commissione ha ricevuto osservazioni al riguardo da due parti interessate e l'11 settembre 2008 le ha trasmesse alla Slovacchia mediante messaggio di posta elettronica. La Slovacchia ha avuto la possibilità di rispondere a queste osservazioni. Il 26 novembre 2008 si è tenuta una riunione su richiesta delle autorità slovacche. Il 17 dicembre 2008 la Commissione ha ricevuto le osservazioni della Slovacchia mediante messaggio di posta elettronica.

2. MOTIVI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (4) Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha osservato che Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a. s. (in appresso «BTS» o «l'aeroporto») è il principale aeroporto internazionale della Repubblica slovacca. Gli azionisti di BTS sono attualmente il ministero dei Trasporti, delle Poste e delle Telecomunicazioni della Repubblica slovacca (34 %) e il Fondo per il patrimonio nazionale della Repubblica slovacca ⁽⁵⁾ (in appresso il «Fondo») (66 %).

⁽⁴⁾ Si veda la nota 2.

⁽⁵⁾ Il Fondo per il patrimonio nazionale è una persona giuridica istituita nel 1991 ai sensi della legge n. 253/1991 Racc. del Consiglio nazionale relativa alla portata delle attività degli organi della Repubblica slovacca riguardo al trasferimento del patrimonio statale ad altre persone e al Fondo per il patrimonio nazionale della Repubblica slovacca (per informazioni più dettagliate si veda il sito <http://www.natfund.gov.sk/>). La sua ragion d'essere e principale attività è trasferire il patrimonio dello Stato destinato alla privatizzazione a soggetti non statali. Il Fondo è sotto il controllo diretto del Consiglio nazionale della Repubblica slovacca che approva il bilancio del Fondo, le proposte relative all'utilizzo dei beni del Fondo a norma dell'articolo 28, paragrafo 3, lettera b), della legge, nonché i bilanci annuali e la relazione annuale d'attività del Fondo.

- (5) La decisione di avviare il procedimento si fonda sulle informazioni fornite dal denunciante e sulle notizie riportate dai mezzi di informazione ⁽⁶⁾, secondo le quali BTS avrebbe concesso a Ryanair, sulla base di un accordo concluso il 5 dicembre 2005, una riduzione delle tasse aeroportuali per le destinazioni di nuova programmazione e per quelle già esistenti (cioè quelle già servite dall'aeroporto). Tale accordo è valido fino al 30 giugno 2016.
- (6) L'accordo con Ryanair avrebbe stabilito una cosiddetta «tassa di servizio» (una tariffa unica per diversi servizi) comprendente l'assistenza per l'aereo e i servizi connessi, i servizi ai passeggeri, l'assistenza alle operazioni in pista, il controllo del carico, le comunicazioni e le operazioni di volo, i servizi di supporto e i servizi relativi al terminal e alle infrastrutture.
- (7) Le tasse applicate sarebbero notevolmente inferiori a quelle figuranti nell'elenco ufficiale pubblicato nell'Aeronautical Information Publication ⁽⁷⁾ (in appresso «AIP»). L'ammontare della tassa di servizio varierebbe a seconda che la compagnia aerea operi una destinazione nuova o una già esistente. La tabella seguente riassume le tasse che Ryanair dovrebbe pagare se le fossero applicate le tariffe dell'AIP e le tasse che Ryanair presumibilmente paga in realtà:

Tabella 1

Confronto fra le tasse previste dall'AIP e quelle stabilite dall'accordo con Ryanair

(in EUR)

	Tasse previste dall'AIP ⁽¹⁾	Tasse presunte che Ryanair paga per le nuove destinazioni ⁽²⁾	Sconto per le nuove destinazioni	Tasse presunte pagate da Ryanair per le destinazioni esistenti ⁽³⁾	Sconto per le destinazioni esistenti
Tassa di atterraggio	780				
Tassa sui passeggeri	2 030				
Tassa per l'assistenza a terra	250 ⁽⁴⁾				
Totale	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Ai fini del calcolo è stato preso in considerazione un aeromobile Boeing 737-800 con 189 posti, fattore di carico dell'83 % e 69,9 tonnellate di MTOM.

⁽²⁾ L'accordo offrirebbe una riduzione sostanziale delle tasse: con un dato fattore di carico (157 passeggeri), per le destinazioni di nuova programmazione Ryanair pagherebbe all'aeroporto una tariffa unica di [...] a passeggero [...] per 157 passeggeri, partenza e arrivo.

⁽³⁾ La tassa di servizio per le destinazioni esistenti ammonterebbe a [...] per Boeing 737-800 (partenza e arrivo).

⁽⁴⁾ Le tasse per l'assistenza a terra sono disciplinate da accordi separati fra l'aeroporto e la compagnia aerea. Il denunciante ritiene che una tassa di assistenza di 250 EUR circa per aeromobile sia molto competitiva.

^(*) Informazioni riservate.

- (8) Durante i primi 12 mesi successivi all'entrata in vigore dell'accordo, la «tassa di servizio» per le nuove destinazioni si applicherebbe a tutte le destinazioni. Per ciascun anno successivo, la tassa di servizio per le nuove destinazioni sarà aumentata di [...]. È previsto che dopo i primi [...] anni, la tassa di servizio per le nuove destinazioni sia pari alla tassa di servizio applicata alle destinazioni esistenti. La tassa di servizio comprenderebbe anche la tassa di parcheggio. Inoltre, un'eventuale futura introduzione di nuove tasse, che non si applicherebbero a Ryanair, accrescerebbe il divario fra la tariffa scontata e la tariffa AIP.
- (9) Sulla base di quanto sopra, nella decisione di avvio del procedimento sono stati sollevati i tre seguenti quesiti:

— la decisione di BTS di concludere un accordo con Ryanair è riconducibile alle autorità slovacche?

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislava>; Pravda.sk.

⁽⁷⁾ Il denunciante ha fornito alla Commissione un elenco di tasse, pubblicato nell'AIP, in vigore dal dicembre 2005:

— tassa di atterraggio: 425 SKK (11,20 EUR circa) a tonnellata (di peso massimo al decollo, MTOM),

— tassa di parcheggio: 9 SKK (0,237 EUR circa) a tonnellata all'ora,

— tassa sui passeggeri: 490 SKK (12,90 EUR circa) a passeggero,

— tassa di avvicinamento e per il controllo del traffico aereo: 230 SKK (6,07 EUR circa) a tonnellata.

La tassa di atterraggio, la tassa di parcheggio e la tassa sui passeggeri sono versate all'aeroporto. Le tasse di avvicinamento e per il controllo dell'aerodromo sono riscosse dall'organismo slovacco responsabile per il traffico aereo.

- accettando una riduzione delle tasse aeroportuali per le destinazioni di Ryanair nuove ed esistenti nel periodo dalla firma dell'accordo fino al 30 giugno 2016, BTS ha agito come un investitore operante in un'economia di mercato? e
- qualora le tasse di servizio per le destinazioni nuove ed esistenti costituissero aiuto di Stato, tale aiuto sarebbe compatibile con il mercato interno?
- (10) Per quanto riguarda il primo quesito, nella decisione che dà avvio all'indagine la Commissione ha osservato che il 22 ottobre 2007 gli azionisti di BTS hanno nominato, su proposta del ministro dei Trasporti, delle Poste e delle Telecomunicazioni della Repubblica slovacca, il nuovo presidente del consiglio di amministrazione di BTS. La Commissione ha pertanto espresso dei dubbi circa la non riconducibilità dell'accordo allo Stato, affermata dalle autorità slovacche.
- (11) Riguardo al secondo quesito, la Commissione doveva valutare se, in questo caso particolare, il comportamento di BTS era stato motivato da prospettive di redditività e se Ryanair godrebbe di un vantaggio del quale non avrebbe beneficiato in normali condizioni di mercato.
- (12) A tal proposito, le autorità slovacche hanno affermato che BTS, in quanto gestore dell'aeroporto, agisce come qualsiasi altra impresa operante sul mercato, cioè stabilisce con ogni singolo vettore il corrispettivo per i servizi forniti dall'aeroporto sulla base di negoziati individuali, vale a dire attraverso un accordo concluso fra le parti e conforme alla propria politica commerciale.
- (13) Esse hanno altresì considerato che la concessione di riduzioni sulle tariffe rappresenta una pratica commerciale corrente nei confronti di tutte le compagnie aeree e che gli sconti «incentivano i vettori aerei a trasportare più passeggeri verso l'aeroporto, consentendo al gestore aeroportuale BTS di incrementare i profitti, provenienti sia dai corrispettivi per i servizi forniti ai vettori aerei sia da altre attività commerciali che BTS svolge nell'aeroporto, non collegate al trasporto aereo ma volte a rendere l'aeroporto più attraente per i passeggeri; in altre parole, favorire le attività dei vettori aerei equivale a sostenere direttamente lo sviluppo dell'aeroporto stesso».
- (14) Le autorità slovacche non hanno tuttavia fornito alla Commissione né il contenuto dell'accordo, né informazioni sulle condizioni alle quali è stato concluso. Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha quindi espresso dubbi sul fatto che il comportamento di BTS sia stato motivato da prospettive di redditività a lungo termine. Non era pertanto da escludere che la conclusione dell'accordo procurasse a Ryanair un vantaggio del quale non avrebbe beneficiato in normali condizioni di mercato.
- (15) Per quanto riguarda il terzo quesito, la Commissione ha espresso dubbi circa il rispetto delle condizioni di compatibilità stabilite nella comunicazione della Commissione concernente il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali [in appresso gli «orientamenti 2005»⁽⁸⁾] nel caso di specie e sul fatto che la misura di aiuto potesse essere dichiarata compatibile con il mercato interno, a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (16) L'ingiunzione di fornire informazioni, emessa a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento di applicazione, chiedeva alla Repubblica slovacca di presentare tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutare la misura, in particolare:
- le condizioni dell'accordo,
 - gli studi, i documenti interni o qualsiasi altro documento sulla base del quale è stato negoziato l'accordo,
 - il piano commerciale dell'aeroporto e altri documenti strategici relativi alla strategia commerciale nei confronti di Ryanair,
 - le modalità/condizioni alle quali sono state negoziate le tariffe con altre compagnie aeree e la strategia di applicazione delle tariffe alle altre compagnie che operano da e verso Bratislava (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, Sky Europe),
 - gli accordi esistenti tra azionisti conclusi tra il Fondo per il patrimonio nazionale e lo Stato slovacco relativi a BTS, nonché
 - le informazioni richieste al punto 70 della decisione di avvio del procedimento.
- 3. OSSERVAZIONI DELLA SLOVACCHIA**
- (17) Come introduzione alle loro osservazioni, le autorità slovacche hanno fornito informazioni generali sulle destinazioni servite da Ryanair (11) e da altri vettori (Sky Europe, 9 destinazioni programmate e 9 destinazioni estive; ČSA, 1 destinazione; Air Slovakia, 4 destinazioni; Lufthansa, 1 destinazione e Aeroflot, 1 destinazione) operanti all'aeroporto nel 2008.

⁽⁸⁾ GU C 312 del 9.12. 2005, pag. 1.

- (18) Nei loro commenti le autorità slovacche hanno spiegato ulteriormente che l'AIP indica le tariffe normali dell'aeroporto. Al fine di migliorare l'utilizzo della sua capacità, l'aeroporto può tuttavia concedere sconti su queste tariffe normali mediante accordi individuali. Tali sconti si basano su vari criteri, come il numero di passeggeri trasportati, la frequenza delle rotte servite e/o l'introduzione di nuove rotte. In caso di mancato rispetto dei criteri convenuti in un accordo individuale, il vettore aereo perde il diritto di chiedere l'applicazione di sconti.
- (19) Le autorità slovacche hanno inoltre spiegato che BTS, in quanto impresa commerciale, è responsabile della propria strategia di prezzo e della redditività degli accordi che conclude con i diversi vettori. BTS presenta al consiglio di vigilanza unicamente la strategia annuale complessiva relativamente al numero di passeggeri dell'aeroporto, alle entrate e spese totali, agli investimenti e ai mezzi per finanziarli. La strategia annuale presentata non tiene conto dei singoli vettori aerei, né degli accordi individuali.
- (20) Le autorità slovacche hanno altresì precisato di non essere in condizione, data l'indipendenza di BTS, di fornire alla Commissione informazioni sulla redditività delle rotte interessate, né documenti riguardanti le trattative che hanno condotto all'accordo Ryanair.
- (21) Secondo le autorità slovacche, l'accordo fra BTS e Ryanair è di natura commerciale e non implica aiuti di Stato.

3.1. Accordo Ryanair del 5 dicembre 2005

- (22) Le autorità slovacche hanno anche fornito una copia dell'«Accordo per i servizi aeroportuali», concluso il 5 dicembre 2005 fra Ryanair e BTS. L'accordo stabilisce le condizioni operative e finanziarie alle quali Ryanair istituisce e opera voli commerciali da e verso l'aeroporto. L'accordo è entrato in vigore alla data della firma (il 5 dicembre 2005) e scade il 30 giugno 2016.
- (23) L'accordo è stato concluso su base non esclusiva, cioè le parti hanno convenuto che le condizioni concesse a Ryanair sulla base dell'accordo possono anche applicarsi, in modo trasparente e non discriminatorio, a ogni altra compagnia aerea che si impegni a garantire all'aeroporto un volume di attività equivalente.
- (24) Con questo accordo Ryanair si è impegnata a pagare dal 1° luglio 2009 per un minimo di [...] rotte al giorno, anche qualora fra il 1° luglio 2009 e il 30 giugno 2016 ne operasse di meno. BTS si è impegnata a fornire a Ryanair servizi sufficienti per operare il numero minimo convenuto di [...] rotte al giorno.

3.1.1. La tassa di servizio di Ryanair

- (25) A decorrere dalla firma del contratto, per i servizi forniti dall'aeroporto Ryanair pagherà una tariffa unica («tassa di servizio») per aeromobile (partenza e arrivo), pari a [...] per aeromobile di tipo B737-800. Il 1° gennaio di ogni anno questa tassa aumenta di [...] rispetto all'anno precedente, tranne qualora si tratti di nuove destinazioni (si veda di seguito). Essa comprende la tassa di atterraggio, la tassa di partenza dall'aeroporto e le tasse per l'assistenza, fra cui le tasse per la sicurezza e i controlli⁽⁹⁾. Non comprende invece la tassa di avvicinamento riscossa dal controllo del traffico aereo, né la tassa di parcheggio per gli aeromobili in quanto quelli di Ryanair non hanno come base l'aeroporto di Bratislava.
- (26) Secondo l'accordo, se l'aeroporto introduce tasse o oneri per la sicurezza diversi da quelli già compresi nella «tassa di servizio», dovrà richiederne il pagamento direttamente ai passeggeri.

3.1.2. La tassa per le nuove destinazioni

- (27) Le autorità slovacche hanno inoltre precisato che, ai fini dell'accordo, per «nuova destinazione» si intende un volo di linea che non risultava operato da un altro vettore aereo secondo l'orario valido nello stesso periodo dell'anno precedente alla sua apertura. La tassa è applicabile solo se la compagnia aerea opera un minimo di [...] voli a settimana. Ai fini dell'attribuzione della destinazione è determinante il codice IATA/ICAO dell'aeroporto, cioè la definizione di una nuova destinazione dipende dall'aeroporto e non dalla città. La tassa per le nuove destinazioni comprende le stesse voci della normale tassa di servizio.
- (28) Per ogni periodo di 12 mesi successivo all'apertura di una nuova destinazione, Ryanair paga all'aeroporto i seguenti corrispettivi per i servizi:
- Anno 1: [...] per aeromobile di tipo B 737-800 (partenza + arrivo),
 - Anno 2: [...] per aeromobile di tipo B 737-800 (partenza + arrivo),
 - Anno 3: [...] per aeromobile di tipo B 737-800 (partenza + arrivo),
 - Anno 4: [...] per aeromobile di tipo B 737-800 (partenza + arrivo),

⁽⁹⁾ Queste tasse comprendono le misure di sicurezza (come quelle antincendio), i controlli sui passeggeri e sui bagagli e altri controlli richiesti per legge.

- Anno 5: [...] per aeromobile di tipo B 737-800 (partenza + arrivo),
 - Anno 6: [...] per aeromobile di tipo B 737-800 (partenza + arrivo), nonché
 - dopo sei anni si applica la normale tassa di servizio di Ryanair (cfr. il precedente considerando 25).
- (29) Le tasse per le nuove destinazioni non sono soggette all'aumento annuo di [...].

3.1.3. Altri servizi forniti a Ryanair

- (30) L'aeroporto, in qualità di prestatore di servizi di assistenza a terra, fornisce a Ryanair anche un servizio di prenotazione e ordinazione di biglietti. Secondo l'accordo, Ryanair paga all'aeroporto una commissione del [...] % su tutte le nuove prenotazioni Ryanair (escluse le tasse, le spese di modifica, altre spese e servizi ai passeggeri e altre tasse) vendute dall'aeroporto mediante carta di debito/credito. La commissione è fissata come segue:
- entrate medie mensili per passeggero in partenza fino a [...] euro: commissione del [...] sull'importo totale,
 - entrate medie mensili per passeggero in partenza comprese tra [...] euro e [...] euro: commissione del [...] sull'importo totale, nonché
 - entrate medie mensili per passeggero in partenza pari o superiori a [...] euro: commissione del [...] sull'importo totale.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

4.1. BTS

- (31) Le osservazioni di BTS sono pervenute con lettera dell'8 luglio 2008.

4.1.1. Riconducibilità dell'accordo allo Stato

- (32) Riguardo al suo azionariato, BTS ha chiarito che al momento della firma dell'accordo (5 dicembre 2005) il ministro dei Trasporti, delle Poste e delle Telecomunicazioni della Repubblica slovacca era l'unico azionista dell'aeroporto. Il Fondo per il patrimonio nazionale della Repubblica slovacca ha acquisito diritti di proprietà sulle azioni

di BTS solo in una fase successiva del processo di privatizzazione. BTS ritiene pertanto inutile esaminare ulteriormente il ruolo e l'influenza del Fondo.

- (33) Secondo BTS gli sconti concessi a Ryanair non erano assolutamente derivati da risorse statali, in quanto BTS, in qualità di società per azioni privata, non disponeva di risorse di questo genere. BTS ritiene che il semplice fatto di essere partecipata dallo Stato non implica automaticamente la disponibilità di risorse statali. A norma dell'articolo 295 del trattato CE, il trattato non discrimina fra proprietà di autorità pubbliche o di soggetti privati.
- (34) BTS precisa inoltre che la decisione di firmare l'accordo non è imputabile allo Stato, sebbene il ministero, quale azionista unico, abbia nominato i membri del consiglio di amministrazione che ha negoziato e firmato l'accordo in questione. Secondo BTS tali membri sono stati selezionati a norma dell'atto costitutivo di BTS in base a procedure di selezione trasparenti e, conformemente al codice di commercio slovacco e all'atto costitutivo di BTS, il consiglio di amministrazione gestisce le attività dell'impresa e prende le decisioni commerciali e di natura operativa e organizzativa, a meno che tali decisioni non siano di competenza di altri organismi. Sempre conformemente al codice di commercio slovacco, il consiglio di amministrazione è tenuto ad agire nell'interesse dell'impresa ed è responsabile dei pregiudizi subiti, a meno che non possa dimostrare che i membri hanno svolto le loro mansioni con professionalità e in buona fede nell'interesse dell'impresa. I membri del consiglio di amministrazione sono ritenuti responsabili anche se le loro azioni sono state approvate dal consiglio di vigilanza.
- (35) BTS afferma che la direzione che ha negoziato e concluso l'accordo ha agito in piena discrezionalità, senza alcuna influenza dell'azionista. La direzione di BTS non è mai stata tenuta a sottoporre all'approvazione dell'azionista o di altri organismi la strategia commerciale dell'impresa nei confronti dei singoli vettori.

4.1.2. Tariffe AIP rispetto alle tariffe dell'accordo

- (36) Per quanto riguarda le tasse sui passeggeri e di atterraggio stabilite dall'AIP in vigore, l'aeroporto afferma che esse non sono cambiate negli ultimi anni. Solamente nel 2008 le tasse di atterraggio sono state ridotte del 7 % grazie al maggiore utilizzo dell'aeroporto. La tabella seguente riassume l'andamento delle tasse dal 2003 fino al 2008.

Tabella 2

Andamento delle tariffe AIP presso BTS, in SKK

Tasse in SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tassa sui passeggeri (per passeggero)	490	490	490	490	490	490
Tassa di atterraggio (per tonnellata di peso dell'aeromobile al decollo)	425	425	425	425	425	395

- (37) Inoltre, secondo l'aeroporto quelle indicate dall'AIP sono solo tariffe raccomandate e non vincolano BTS. Esse sono applicabili a vettori aerei che non accettano nessun altro obbligo contrattuale verso BTS in termini di numero di destinazioni servite, frequenza dei voli, volume di passeggeri o durata della loro attività all'aeroporto. Secondo BTS, qualsiasi accordo contrattuale che va oltre l'ambito di applicazione delle normali regole stabilite da regolamenti e norme deve essere equilibrato per entrambe le parti e riflettersi sui prezzi. Ciò offre al gestore dell'aeroporto la possibilità di differenziare le tariffe dei servizi forniti in funzione degli obblighi assunti dal vettore aereo, al fine di massimizzare i profitti dell'aeroporto.
- (38) BTS aggiunge che, poiché l'accordo contiene una clausola relativa a un incremento annuale delle tariffe di [...], la differenza tra le tariffe applicate a Ryanair e quelle stabilite dall'AIP diminuisce progressivamente. Inoltre, nel 2008 la riduzione una tantum delle tariffe AIP non è valsa per quelle applicate a Ryanair, riducendo ulteriormente la differenza.
- (39) Riguardo ad altre tariffe pubblicate dall'AIP, BTS spiega che la tassa di avvicinamento e per il controllo del traffico aereo non è compresa nel prezzo convenuto con Ryanair in quanto non è BTS a fornire questo servizio. BTS precisa inoltre che, conformemente all'AIP in vigore durante il periodo interessato, la sosta degli aeromobili è gratuita per le prime due ore. BTS non ritiene pertanto che Ryanair tragga vantaggi effettivi dall'accordo per quanto riguarda la sosta gratuita perché in primo luogo questa condizione è conforme all'AIP in vigore e in secondo luogo gli aeromobili di Ryanair non sostano all'aeroporto per più di due ore ⁽¹⁰⁾.
- (40) Secondo BTS, le informazioni di cui sopra dimostrano che le tariffe concordate nel contratto fra BTS e Ryanair, nonostante la loro struttura differente, non si discostano da quelle raccomandate dall'AIP, che rispecchiano gli obblighi assunti da Ryanair e che determinano un profitto per BTS comparabile o superiore a quello ottenuto da altri vettori. BTS ha inoltre precisato che uno sconto sul prezzo unitario non può essere di per sé un motivo per affermare che il beneficiario riceva un vantaggio economico.

4.1.3. Principio dell'investitore operante in un'economia di mercato e accordo Ryanair

- (41) BTS spiega che firmando l'accordo non mirava in primo luogo a ottenere uno sviluppo economico regionale né ad attirare flussi di investimenti. Afferma che il principale obiettivo della decisione commerciale era incrementare le entrate provenienti dalle attività aeronautiche e non, diversificare il rischio e la dipendenza da Sky Europe — l'unico vettore aereo importante nell'aeroporto — e assicurare uno sviluppo più stabile del volume di passeggeri dell'aeroporto. Secondo BTS tutti questi fattori contribuirebbero ad aumentare il valore di mercato dell'aeroporto.

Tabella 3

Evoluzione dei servizi regolari di trasporto presso l'aeroporto nel periodo 2004-2007, in numero di passeggeri

Servizi regolari di trasporto, in numero di passeggeri	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKYEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Totale	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Compagnia di bandiera slovacca venduta alla Austrian Airlines e fallita nel 2006.

- (42) BTS afferma altresì che, poiché l'accordo è stato concluso nel dicembre 2005, ai fini del confronto si devono utilizzare i dati disponibili in quel momento, ovvero le tasse aeroportuali applicabili in altri aeroporti europei in concorrenza con BTS per attirare vettori aerei comparabili a Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Ryanair non ha scelto l'aeroporto come base per i suoi aeromobili.

- (43) BTS aggiunge inoltre che, come noto, gli aeroporti privati solitamente concedono alle compagnie aeree tariffe scontate, prevedendo una crescita della redditività dell'aeroporto. Gli sconti concessi a Ryanair possono sembrare economicamente vantaggiosi qualora si confrontino i prezzi unitari in quanto tali, senza tenere conto degli effetti e dei vantaggi economici per l'aeroporto. Secondo il parere di BTS, non si possono valutare i prezzi unitari senza considerare altri accordi contrattuali e senza metterli in relazione con il numero di passeggeri trasportato, il volume annuo totale di passeggeri, il peso degli aeromobili, la regolarità e la quantità di voli durante l'anno, il carattere stagionale e i relativi costi e gli altri fattori che incidono sulla redditività dell'aeroporto. Tutti questi fattori incidono sulle entrate e sui costi di un aeroporto e devono essere presi in considerazione nel confrontare le tariffe applicate ai singoli vettori.
- (44) BTS ritiene di aver agito come un investitore privato operante in un'economia di mercato al momento della conclusione dell'accordo. Prima della firma, ha svolto dei calcoli di tipo finanziario per valutare la redditività dell'accordo con Ryanair. La direzione di BTS e Ryanair hanno organizzato varie videoconferenze per negoziare le condizioni dell'accordo. Fondandosi sull'esperienza acquisita da vari aeroporti con vettori low-cost, BTS ha calcolato i costi e le entrate previste con l'accordo.
- (45) BTS spiega inoltre che, quando è stato concluso l'accordo, l'aeroporto disponeva di capacità operativa sufficiente per far fronte a un incremento dei passeggeri negli anni successivi e non prevedeva pertanto costi fissi supplementari connessi all'aumento della capacità. Afferma altresì che avrebbe concluso un accordo analogo con un altro vettore aereo capace di garantire lo stesso incremento di passeggeri di Ryanair. Riguardo alla natura dei servizi forniti ai passeggeri e agli aeromobili Ryanair, BTS chiarisce che tali servizi sono molto meno costosi di quelli forniti ai vettori tradizionali.
- (46) BTS precisa altresì che le entrate provenienti dall'accordo con Ryanair rappresentano un flusso di «reddito garantito». Ciò soprattutto perché, ai sensi dell'articolo 2.1 dell'accordo, fra il 1° luglio 2009 e il 30 giugno 2016 Ryanair è tenuta a pagare a BTS per almeno [...] voli al giorno, anche qualora ne operasse di meno. Secondo BTS, tale impegno assunto da Ryanair consente all'aeroporto di pianificare meglio gli investimenti a lungo termine. BTS afferma inoltre che grazie a Ryanair le entrate dell'aeroporto provenienti dalle attività non aeronautiche sono aumentate considerevolmente.
- (47) Per quanto riguarda il meccanismo di applicazione dello sconto previsto dall'accordo per le nuove destinazioni, BTS sottolinea che esso non può essere calcolato relativamente al primo anno di validità dell'accordo, bensì relativamente ai primi 12 mesi successivi all'inizio del servizio verso le destinazioni in questione.
- (48) In merito agli sconti per le «nuove destinazioni», BTS ritiene altresì che questi non rappresentino un vantaggio economico selettivo a favore di Ryanair poiché BTS è disposto a concedere le tariffe ridotte solamente per le destinazioni che soddisfano i relativi criteri definiti nell'accordo e che generano un profitto per l'aeroporto. BTS fa inoltre presente che il vettore può beneficiare delle tariffe scontate solo a condizione che si tratti di una destinazione servita regolarmente con almeno [...] voli a settimana. Con l'utilizzo minimo previsto della capacità degli aeromobili B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾, ciò significa almeno 90 000 nuovi passeggeri l'anno, che equivale a oltre il 6,5 % del numero totale di passeggeri serviti dall'aeroporto al momento della firma dell'accordo e che rappresenta ancora oltre il 4,3 % del totale dei passeggeri serviti dall'aeroporto nel 2007.
- (49) Allo stesso tempo, è necessario dire che, finora, solo una delle destinazioni aperte da Ryanair dalla firma dell'accordo soddisfa le condizioni necessarie per beneficiare dello sconto, quella di Francoforte-Hahn. Al momento della firma dell'accordo nessun altro vettore operava, né attualmente opera, voli regolari verso questa destinazione, quindi Ryanair non ha assorbito i passeggeri esistenti di un altro vettore.
- (50) BTS chiarisce inoltre che, se un vettore aereo soddisfa le condizioni relative a una «nuova destinazione», il profitto generato da tale destinazione, pur applicando lo sconto massimo durante il primo anno, è superiore a [...] l'anno, ovvero [...] in più rispetto a una destinazione media servita da un altro vettore che opera tre voli a settimana con tariffe AIP (cioè [...]) e quasi [...] come una destinazione servita da un altro vettore che opera cinque voli a settimana con le tariffe AIP (cioè [...]).
- (51) BTS ritiene che una nuova destinazione contribuisca significativamente alla crescita e allo sviluppo dell'aeroporto, in particolare grazie al maggiore utilizzo della sua capacità (il terminal aeroportuale e le piste), e che il profitto ottenuto dalle maggiori entrate generate dalla nuova destinazione superi di gran lunga gli sconti concessi e contribuisca significativamente a coprire i costi fissi esistenti ⁽¹²⁾ della società e, al tempo stesso, alla sostenibilità dei prezzi dei servizi forniti dall'aeroporto

⁽¹¹⁾ Secondo BTS il denunciante ipotizza erroneamente che il fattore di carico di Ryanair sia pari all'83 %. Né Ryanair né altri vettori aerei comparabili hanno mai raggiunto un tale fattore di carico all'aeroporto. Ryanair può essere unicamente confrontato con altri vettori low-cost che operano presso BTS (ad esempio, Sky Europe nel 2005) i quali, l'anno in cui è stato firmato l'accordo con Ryanair, hanno raggiunto un fattore di carico del 63 %.

⁽¹²⁾ BTS spiega inoltre che i costi della capacità operativa (il terminal, le piste e le altre aree, l'ammortamento, gli interessi, le riparazioni e la manutenzione, l'energia, i servizi, le licenze per i sistemi informatici, i costi del personale e per l'amministrazione), esclusi i costi per i servizi agli aeromobili, possono essere considerati (quasi al 100 % del loro importo) costi fissi per l'impresa, poco sensibili alle variazioni del numero di passeggeri serviti dall'aeroporto.

(si veda l'andamento delle tariffe AIP). BTS afferma che una nuova destinazione contribuisce anche ad aumentare la quota di traffico regolare dell'aeroporto, riducendo l'utilizzo non sistematico delle sue capacità dovuto ai voli estivi (charter). Questi rappresentano il principale fattore che influisce sull'esigenza di realizzare investimenti in nuova capacità aeroportuale, i quali gravano il bilancio dell'aeroporto con ammortamenti e interessi, determinando di conseguenza la necessità di aumentare i prezzi dei servizi forniti.

(52) BTS chiarisce inoltre che le nuove destinazioni, per beneficiare delle tariffe scontate, devono avere una frequenza di sette voli settimanali, condizione che Ryanair ha soddisfatto solo per Francoforte-Hahn. Ryanair ha tuttavia aperto varie «nuove» destinazioni per le quali non ha beneficiato di sconti a causa di un'insufficiente frequenza settimanale dei voli (ad esempio Stoccolma-Skavsta, East Midlands, Bristol e Brema).

(53) BTS afferma di non disporre delle informazioni relative alla redditività delle rotte, che può essere valutata solo dal vettore aereo. Da quando ha iniziato a operare a BTS, Ryanair ha cancellato solo una rotta (Bratislava-Brema), dopo otto mesi di operatività, nonostante Ryanair pagasse una tariffa negoziata (cioè inferiore a quella stabilita dall'AIP). BTS fa notare che questo esempio dimostra che la concessione di sconti per destinazioni in normali condizioni di mercato non è sufficiente per mantenere un collegamento non redditizio.

4.1.4. *Compatibilità dell'aiuto*

(54) BTS ritiene che l'accordo, basandosi su condizioni di mercato, non abbia conferito un vantaggio a Ryanair e non costituisca pertanto aiuto di Stato. BTS non fornisce, pertanto, spiegazioni sui criteri di compatibilità.

(55) BTS ritiene inoltre che gli orientamenti del 2005 non rappresentino un atto giuridicamente vincolante del diritto comunitario, cioè non obblighino gli Stati membri e le persone fisiche e giuridiche dell'UE. Solo i regolamenti, le direttive e le decisioni sono vincolanti, invece le raccomandazioni e i pareri non lo sono. BTS sostiene altresì che l'accordo era stato concluso il 5 dicembre 2005 mentre gli orientamenti del 2005 erano stati pubblicati il 9 dicembre 2005 e non sono applicabili retroattivamente al caso di specie.

4.2. **Ryanair**

(56) Nei commenti dell'8 agosto 2008, Ryanair ha affermato innanzitutto che a suo parere l'avvio di un procedimento d'indagine formale non era giustificato né necessario. Ha

anche affermato di rammaricarsi del fatto che la Commissione non le abbia dato la possibilità di partecipare all'esame preliminare.

(57) Nel merito, Ryanair ritiene che la Commissione avrebbe dovuto fondarsi su accordi commerciali normali, fra l'altro sui dati relativi ad aeroporti di riferimento forniti da Ryanair nell'indagine su Charleroi, e su questa base concludere che l'accordo in questione rispetta il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato e non costituisce pertanto un aiuto di Stato.

4.2.1. *Riconducibilità dell'accordo allo Stato*

(58) Per quanto riguarda il finanziamento dell'accordo mediante risorse statali e la sua imputabilità alle autorità slovacche, Ryanair è del parere che BTS abbia agito in maniera autonoma al momento della conclusione dell'accordo e che pertanto non si tratti di un aiuto di Stato.

(59) Secondo Ryanair, il denunciante ha erroneamente considerato come prove dell'esistenza di aiuto di Stato le obiezioni che essa ha sollevato in merito all'acquisizione di BTS da parte dell'aeroporto di Vienna e il momento in cui è stato concluso l'accordo e ha sovrastimato la portata del presunto vantaggio concesso a Ryanair.

(60) Sebbene confermi di aver espresso preoccupazioni sotto il profilo della concorrenza riguardo alla scelta dell'acquirente nel processo di privatizzazione di BTS ⁽¹³⁾, Ryanair ritiene che sulla base della sua posizione non si possa concludere che essa sia contraria alla privatizzazione dell'aeroporto o che si sia opposta all'acquisizione di BTS da parte dell'aeroporto di Vienna perché l'accordo avrebbe potuto funzionare solo se l'aeroporto fosse stato di proprietà pubblica, a causa della necessità di aiuti di Stato. Ryanair chiarisce inoltre che non era contraria alla privatizzazione di BTS di per sé, ma contestava la scelta dell'acquirente, l'aeroporto di Vienna, perché in tal modo sarebbe venuta meno la pressione concorrenziale che l'aeroporto di Bratislava esercitava su quello di Vienna e la possibilità di scelta per le compagnie aeree che intendevano servire il bacino d'utenza comprendente parte della Repubblica slovacca, dell'Austria, dell'Ungheria e della Repubblica ceca.

(61) Riguardo alla tempistica, Ryanair precisa che la conclusione dell'accordo è stata preceduta da una lunga fase di preparazione e contrattazione fra Ryanair e BTS, cominciata almeno nel dicembre 2003. L'accordo è stato infatti concluso il 5 dicembre 2005, mentre l'ultimo giorno per la presentazione delle offerte era il 24 gennaio 2006, cioè oltre un mese e mezzo più tardi.

⁽¹³⁾ Infine non riuscito.

(62) Ryanair precisa altresì che tra settembre 2005 e marzo 2006 dovevano esserle consegnati 20 aeromobili, di cui fino a quattro dovevano essere dedicati alle attività effettuate presso BTS. Per questi motivi di carattere operativo, la conclusione dell'accordo non poteva essere sospesa per oltre 10 mesi in attesa dell'esito della procedura di gara per la privatizzazione e dell'approvazione da parte dell'Ufficio antimonopolio della Repubblica slovacca (il primo termine era fissato al 15 agosto 2006, prorogato di 45 giorni fino a ottobre 2006).

4.2.2. Chiarimenti relativi all'AIP e alle sue tariffe per i servizi dell'aeroporto

(63) Riguardo all'AIP, Ryanair ritiene che tale pubblicazione fornisca solo indicazioni non vincolanti per le negoziazioni di BTS con le compagnie aeree. Oltre a questo aspetto, la stessa AIP prevede sconti speciali e deroghe dalle sue disposizioni, rendendo pubblica la possibilità per i gestori dell'aeroporto e le compagnie aeree di negoziare riduzioni delle tariffe caso per caso.

(64) Per quanto concerne la normale tassa di parcheggio, dovuta quando un aeromobile sosta per più di due ore, Ryanair precisa che questa non le si applica, per la particolarità delle sue attività e per il fatto che Bratislava non è una base Ryanair. Gli aeromobili di Ryanair non sono mai parcheggiati a BTS: grazie ai ridotti tempi di rotazione (turnaround) di Ryanair, infatti, i velivoli restano solo 25 minuti per volta nell'aeroporto senza mai occupare le aree specifiche destinate al parcheggio.

(65) Quanto all'introduzione di nuove tasse, Ryanair ritiene che l'interpretazione della Commissione sia fuorviante perché lascia intendere che queste non le verranno applicate. Tali tasse verranno invece semplicemente riscosse direttamente da BTS invece che da Ryanair. Ryanair precisa inoltre che queste tasse, se fossero da lei direttamente riscosse, inciderebbero negativamente sul suo modello commerciale e sul numero di passeggeri.

(66) Inoltre Ryanair afferma che non trarrebbe alcun vantaggio dall'abolizione o riduzione di talune tasse ordinarie applicabili nell'aeroporto perché la tassa complessiva di atterraggio, di partenza dall'aeroporto e per i servizi a terra stabilita dall'accordo non diminuisce quando le tasse ordinarie dell'aeroporto si abbassano. Quando è stato concluso l'accordo, Ryanair si è assunta questo rischio, che si è realmente verificato poiché nel gennaio 2008 la tassa di atterraggio dell'aeroporto è stata ridotta del 7,1 %. Per di più, l'accordo prevede un aumento annuo della tassa di servizio di [...].

4.2.3. L'accordo rispetta il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

(67) Ryanair contesta le conclusioni preliminari della Commissione secondo le quali il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato non è rispettato perché

le autorità slovacche hanno menzionato, fra i vantaggi derivanti dall'accordo, lo sviluppo economico regionale, eventuali investimenti in entrata e altri effetti economici secondari e terziari.

(68) Ryanair precisa inoltre che l'obiettivo principale di BTS era ottimizzare il suo volume di passeggeri e competere sul mercato dei servizi aeroportuali e che BTS ha preso la sua decisione in base ad analisi finanziarie costantemente aggiornate, come può essere confermato anche dallo scambio di corrispondenza intercorso fra BTS e Ryanair durante il lungo negoziato cominciato nel dicembre 2003. Ryanair afferma che, ad esempio, una lettera di BTS del 12 dicembre 2003, contenente un'offerta provvisoria di sconti, dimostra che l'aeroporto ha svolto analisi finanziarie sui costi/benefici. Secondo Ryanair, anche un messaggio di posta elettronica del 16 novembre 2004 attesta che BTS ha analizzato i rischi connessi all'accordo, poiché ad esempio ha accettato di comprendere nella tassa di servizio solo le tasse sotto il suo controllo (senza includervi ad esempio la tassa per il controllo del traffico aereo, fuori dalla sua autorità). Ryanair dimostra altresì di aver fornito a BTS una relazione UNISYS relativa alla possibilità per gli aeroporti secondari di attrarre parte del traffico degli aeroporti principali.

(69) Ryanair chiarisce che le tasse che paga a BTS sono analoghe o addirittura superiori a quelle dovute ad aeroporti comparabili (ad esempio l'aeroporto privato di Blackpool, nel Regno Unito). Ryanair sostiene inoltre di aver ripetutamente fornito alla Commissione, durante le fasi amministrative e giudiziarie del caso Charleroi, esempi di tasse applicate presso numerosi aeroporti di proprietà privata e finanziati da privati e per maggiori dettagli rimanda alle argomentazioni, ai dati e alle conclusioni relativi a quel caso. A suo parere non occorre procedere a una valutazione economica complessa: dovrebbe essere sufficiente un semplice confronto delle tasse aeroportuali applicate da vari aeroporti posseduti o finanziati da privati.

(70) Essendosi impegnata a operare almeno [...] rotte al giorno in partenza dall'aeroporto di Bratislava dal 1° luglio 2009 (equivalenti a oltre 2 milioni di passeggeri l'anno, ipotizzando un fattore di carico del 75 %), Ryanair ritiene inoltre di aver fornito all'aeroporto un flusso stabile di entrate. Ryanair sottolinea altresì che, in caso di mancato rispetto dell'impegno, tali entrate erano garantite da una penale di importo pari alle tasse per [...] rotte al giorno. A suo parere, la decisione dell'aeroporto di applicare tasse inferiori è stata adottata in considerazione di un vantaggio economico ed è pertanto conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(71) Inoltre, la tassa di servizio per le nuove destinazioni si basa su una frequenza di sette voli a settimana che equivale a oltre 100 000 passeggeri l'anno (ipotizzando un fattore di carico del 75 %). Ryanair chiarisce che, al momento dei suoi commenti, le tariffe ridotte a favore delle nuove destinazioni si applicavano esclusivamente alla

rotta Bratislava — Francoforte Hahn. Sostiene inoltre che gli sconti concessi da BTS per le nuove destinazioni sono conformi alla prassi del settore in quanto molti aeroporti privati o pubblici applicano uno sconto uguale o maggiore per le nuove destinazioni.

- (72) Ryanair precisa inoltre che, fornendo un elevato numero di passeggeri, contribuisce a massimizzare le entrate dell'aeroporto provenienti da attività non aeronautiche e l'utilizzo del terminal. Le entrate da attività non aeronautiche comprendono le tariffe di parcheggio applicate ai veicoli dei passeggeri, le entrate delle attività commerciali presso l'aeroporto quali i noleggi auto, i negozi, le banche, gli uffici postali e i ristoranti, le entrate dei servizi navetta che collegano le città circostanti e le entrate pubblicitarie. Ryanair ritiene inoltre che l'aeroporto possa ottenere entrate aggiuntive mediante le commissioni sulla vendita dei biglietti e i supplementi per i bagagli in sovrappeso e possa ridurre i suoi costi mediante procedure di check-in diverse.
- (73) Ryanair respinge le ipotesi del denunciante secondo le quali il fattore di carico dei suoi aeromobili sarebbe dell'84 % e il peso massimo al decollo sarebbe pari a 69,9 tonnellate per aereo. Queste ipotesi sono esagerate per accrescere l'entità del presunto vantaggio concesso a Ryanair. Ryanair precisa inoltre che, nel periodo di contrattazione con BTS, ipotizzava un fattore di carico per aeromobile del 75 %-80 %, successivamente confermato dalle statistiche. Il peso massimo al decollo dell'aeromobile Ryanair che vola da e verso l'aeroporto di Bratislava è di 67 tonnellate.
- (74) Secondo Ryanair già nel 2005 era prevedibile che l'accordo concluso con BTS avrebbe aumentato la redditività dell'aeroporto, fornendo in tal modo un valore aggiunto agli azionisti. Ryanair ha concluso contratti analoghi con altri aeroporti pubblici o privati, quali Londra-Stansted, Londra-Luton, Prestwick e Hahn.

4.2.4. Assenza di selettività

- (75) Ryanair ritiene che la misura non sia selettiva in quanto l'accordo è stato concluso su base non esclusiva e qualsiasi altro vettore aereo, assumendo gli stessi impegni, avrebbe potuto ottenere le stesse condizioni. Ritiene inoltre che l'accordo sia trasparente e non discriminatorio nell'applicare le condizioni finanziarie e operative offerte ad altre compagnie aeree.
- (76) Ryanair chiarisce altresì che al momento della conclusione dell'accordo l'aeroporto non utilizzava tutta la sua capacità operativa disponibile e sarebbe stato in grado di accogliere concorrenti di Ryanair. Afferma infine che Sky Europe beneficiava di condizioni almeno uguali visto che aveva assunto impegni comparabili.

4.2.5. Effetti sugli scambi tra Stati membri e distorsione della concorrenza

- (77) Ryanair contesta le conclusioni preliminari formulate dalla Commissione nell'avvio del procedimento relativamente alla distorsione della concorrenza e agli effetti sugli scambi tra Stati membri. Contesta soprattutto il fatto che la Commissione non abbia analizzato gli accordi fra altri aeroporti e compagnie aeree concorrenti.

5. COMMENTI DELLA SLOVACCHIA SULLE OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

- (78) Le autorità slovacche hanno iniziato le loro osservazioni dichiarando il loro pieno appoggio alle argomentazioni presentate da BTS e da Ryanair, secondo cui l'accordo non implica aiuti di Stato a favore di Ryanair ed è stato concluso a condizioni di mercato.
- (79) Per quanto riguarda la riconducibilità dell'accordo allo Stato, esse sottolineano in particolare che l'accordo è stato concluso solo al termine di un lungo processo di negoziazione fra la direzione dell'aeroporto e Ryanair. Secondo le autorità slovacche, se l'accordo fosse attribuibile allo Stato, i tempi di contrattazione sarebbero stati più rapidi. È invece evidente che l'accordo non è stato concluso precipitosamente. Le autorità slovacche sostengono inoltre che l'aeroporto è indipendente dalle autorità locali e regionali e che era in grado di finanziare i suoi costi operativi con le proprie entrate, senza l'intervento delle autorità pubbliche.
- (80) Le autorità slovacche sostengono altresì che BTS ha agito come un investitore operante sul mercato, cercando di ottenere le condizioni contrattuali più favorevoli per l'aeroporto. BTS ha di recente presentato al ministero delle Finanze della Repubblica slovacca una relazione redatta alla fine del 2003 da una società di consulenza e relativa alla strategia dell'aeroporto nei confronti delle compagnie low-cost. Lo scopo di questa relazione era descrivere le attività e le tendenze del settore del trasporto aereo low-cost a livello mondiale e dell'Europa centrale, onde fornire alla direzione dell'aeroporto delle raccomandazioni in termini di prezzi, aspetti commerciali e finanziari. Nell'aprile 2004 è stata svolta un'altra analisi per valutare la crescita dei passeggeri nell'aeroporto e le possibilità di tariffazione.
- (81) Le autorità slovacche confermano che BTS ha applicato o offerto sconti per le destinazioni di nuova programmazione anche ad altri vettori, quali Easyjet e Sky Europe, e che l'accordo con Ryanair non rappresentava una deroga speciale. Esse affermano inoltre che la definizione di «nuova destinazione» era comparabile a quella applicata ad altri vettori e Ryanair non era favorita in alcun modo.
- (82) Le autorità slovacche precisano inoltre che, sebbene ritengano che l'accordo con Ryanair non implichi aiuti di Stato, hanno chiesto all'aeroporto un'analisi ex post della redditività dell'accordo. Da questa analisi è emerso che nel 2006-2007 l'aeroporto ha ottenuto dall'accordo una redditività dell'8,5 %-10 %.

6. ESISTENZA DELL'AUTO

6.1. Aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

- (83) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, sono «incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.»
- (84) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se la misura in questione costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, devono configurarsi tutte le seguenti condizioni. In particolare il sostegno finanziario deve:
- essere concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali
 - favorire talune imprese o talune produzioni,
 - falsare o minacciare di falsare la concorrenza, e
 - incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (85) Nel caso di specie le autorità slovacche hanno affermato che BTS ha agito come avrebbe fatto in condizioni analoghe un investitore operante in un'economia di mercato. In tal caso, l'accordo non avrebbe favorito Ryanair e non avrebbe implicato aiuti di Stato.

6.2. Applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

- (86) Per valutare se l'accordo è stato concluso a normali condizioni di mercato, la Commissione deve esaminare se, in circostanze analoghe, un investitore privato che opera nelle normali condizioni di un'economia di mercato avrebbe concluso un accordo commerciale analogo o identico a quello concluso da BTS ⁽¹⁴⁾.
- (87) Entrambi gli interessati (BTS e Ryanair) affermano che anche altri aeroporti, pubblici e privati, concedono sconti in base al volume di passeggeri e per le nuove destinazioni, prevedendo un aumento della redditività e un migliore utilizzo dell'infrastruttura. Essi ritengono pertanto che la Commissione dovrebbe limitare la valutazione del principio dell'investitore privato in un'economia di mercato al raffronto tra le tasse contenute nell'accordo e le tasse aeroportuali applicate alle compagnie aeree low-cost in altri aeroporti europei. In particolare, Ryanair sostiene

che le tasse in vigore all'aeroporto di Bratislava siano analoghe o addirittura superiori a quelle di altri aeroporti comparabili (ad esempio l'aeroporto di Blackpool, nel Regno Unito).

- (88) A tale proposito la Commissione ritiene che le tasse aeroportuali applicate in altri aeroporti europei, sebbene possano fornire un riferimento molto generale per i prezzi dei servizi aeroportuali, non consentano di concludere che nel caso di specie BTS abbia agito come un investitore privato.
- (89) La struttura delle entrate e dei costi differisce da un aeroporto a un altro. Essa dipende in particolare dallo stato di sviluppo dell'aeroporto, specialmente in termini di numero di passeggeri, dalle compagnie aeree che volano da e verso l'aeroporto, dalla capacità disponibile (sovraccapacità, capacità limitata o necessità di nuovi investimenti a causa dell'incremento del volume di passeggeri), dalla vita utile delle infrastrutture, dall'esigenza di realizzare investimenti di sostituzione e dai livelli di ammortamento, dagli oneri normativi, che possono variare da uno Stato membro all'altro, e dalle passività e debiti arretrati. La Commissione osserva inoltre che ogni aeroporto può avere accordi diversi con le compagnie aeree che possono dipendere anche dall'attrattività della sua ubicazione per la compagnia aerea in questione e i suoi concorrenti, dalla dimensione del bacino d'utenza servito e dal livello dei servizi offerti.
- (90) La Commissione ritiene pertanto che, per stabilire se l'accordo determina un vantaggio a favore di Ryanair, occorre analizzare le condizioni in vigore all'aeroporto di Bratislava e non procedere a un semplice confronto delle tariffe applicate presso gli altri aeroporti europei, che possono avere caratteristiche differenti.
- (91) Conformemente ai principi stabiliti dalla giurisprudenza, la Commissione deve confrontare il comportamento di BTS con quello di un operatore guidato da prospettive di redditività ⁽¹⁵⁾. BTS afferma di aver agito in modo razionale, ma non ha fornito alla Commissione una relazione scritta formale.
- (92) Nella sentenza sulla causa Stardust Marine, la Corte ha dichiarato che «[...] per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva» ⁽¹⁶⁾.
- (93) Al fine di poter applicare il test dell'investitore privato, la Commissione deve porsi nel contesto dell'epoca in cui l'accordo è stato firmato. BTS ha firmato l'accordo con Ryanair il 5 dicembre 2005. La Commissione deve inoltre fondare la sua valutazione sulle informazioni e ipotesi a disposizione del gestore al momento della firma dell'accordo.

⁽¹⁴⁾ Ai fini di tale valutazione, la Commissione ha anche commissionato uno studio a Moore Stephens (in appresso «l'esperto della Commissione»). L'esperto della Commissione ha analizzato le ipotesi e i dati finanziari alla base dell'accordo Ryanair. Durante questo studio, BTS ha offerto la sua collaborazione e l'esperto ha potuto consultare tutti i necessari documenti forniti dall'aeroporto in una sala dati e incontrare la direzione di BTS. L'esperto della Commissione ha anche avuto accesso senza restrizioni alla documentazione finanziaria, contrattuale e di altro tipo dell'aeroporto.

⁽¹⁵⁾ Causa C-305/89, Italia/Commissione («ALFA Romeo»), Racc. 1991, pag. I-1603, punto 20 e causa T-296/97, Alitalia/Commissione, Racc. 2000, pag. II-3871, punto 84.

⁽¹⁶⁾ Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, C-482/99, Francia/Commissione (in appresso «sentenza Stardust Marine»), Racc. 2002, pag. I-04397, punto 71.

- (94) Secondo l'accordo (articolo 2.1), Ryanair si è impegnata a servire giornalmente almeno [...] destinazioni esistenti entro metà 2009. Nel periodo successivo era prevista una crescita molto più modesta. L'articolo 6.4 dell'accordo prevede che la tariffa per una destinazione ordinaria sia di [...] euro per turnaround (arrivo e partenza) e aumenti annualmente di [...].
- (95) Secondo l'articolo 6.3 dell'accordo, per un periodo di sei anni a decorrere dalla loro introduzione, alle nuove destinazioni sarebbe applicata una tassa ridotta di [...] euro per turnaround del velivolo, che aumenterebbe di [...] l'anno. Dalle informazioni fornite dall'aeroporto emerge inoltre che le nuove destinazioni rappresenterebbero al massimo il 20 % di tutte le destinazioni servite da Ryanair ⁽¹⁷⁾.
- (96) Su questa base l'aeroporto ha potuto stimare le entrate derivanti dall'accordo concluso con Ryanair. È da sottolineare che tali entrate prendono in considerazione solo quelle derivanti dalle attività di trasporto aereo e non quelle indirette.
- (97) La Commissione rileva inoltre che, grazie all'impegno assunto da Ryanair di servire almeno [...] rotte al giorno dall'aeroporto, BTS poteva attendersi entrate stabili e prevedibili per tutta la durata dell'accordo.
- (98) Le stime relative ai costi sostenuti dall'aeroporto nel periodo di validità dell'accordo sono state effettuate proiettando i costi effettivi ⁽¹⁸⁾ fino al 2016, in base al piano commerciale dell'aeroporto.
- (99) Una parte di ogni pertinente voce di costo è stata attribuita all'accordo, in base a chiavi di ripartizione che rappresentano la quota di passeggeri (29,38 % dei passeggeri nel 2007), le movimentazioni degli aeromobili nell'aeroporto (12,69 % nel 2007), il peso massimo al decollo (19,07 %), le esigenze amministrative relative all'accordo e anche il livello di servizi offerto a Ryanair. Le chiavi di ripartizione annuali previste sono indicate nella seguente tabella 4 dalla quale emerge che la quota di costi sostenuti da Ryanair aumenta in funzione dell'importanza acquisita dalla compagnia nell'attività dell'aeroporto.

Tabella 4

Chiavi di ripartizione dei costi per l'accordo Ryanair, 2008-2016

Chiavi di ripartizione dei costi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Massa massima al decollo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Movimentazioni degli aeromobili nell'aeroporto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) I costi sono stati successivamente proiettati fino al 2016 mediante le seguenti ipotesi fondamentali basate sul piano commerciale dell'aeroporto:
- l'ammortamento annuo si basa sul programma di investimenti, che comprende il costo di un nuovo terminal e aumenta notevolmente durante gli anni della costruzione di quest'ultimo (dal 2009 al 2012),
 - i costi del personale si basano sull'ipotesi che il numero di dipendenti aumenterà nella misura del 50 % dell'incremento annuo dei passeggeri, moltiplicato per il salario medio per dipendente e per il tasso annuo di inflazione,

⁽¹⁷⁾ Nel quadro di una possibile tassazione discriminatoria tra vettori aerei a BTS, la Commissione rileva che nel 2008 la tassa di servizio per passeggero applicata a Ryanair è paragonabile alla tassa per passeggero pagata da Sky Europe. Ad esempio, nel 2008 Sky Europe ha trasportato 892 939 passeggeri e ha pagato una tassa di [...] per passeggero, compresa anche la tassa di parcheggio dell'aeromobile all'aeroporto; per contro, Ryanair ha trasportato 762 541 passeggeri e ha pagato una tassa di [...] a passeggero, tassa di parcheggio dell'aeromobile esclusa. Pertanto le tasse in vigore a BTS variano solamente in base al livello del servizio fornito e al numero di passeggeri trasportati. Durante l'indagine formale la Commissione non ha ricevuto osservazioni contrarie dai concorrenti di Ryanair presso BTS.

⁽¹⁸⁾ Nel calcolo, la struttura dei costi considerata è quella relativa al 2007; nel 2005 i costi erano inferiori.

- il consumo di energia (gas, elettricità) e la spesa per l'acqua dovrebbero aumentare nella misura del 25 % dell'incremento del numero di passeggeri, moltiplicato per il tasso annuo di inflazione, maggiorato di un incremento *tantum del 35 %* nel 2010 corrispondente all'apertura della fase 1 del nuovo terminal. Non è previsto un incremento corrispondente per l'apertura della fase 2 del nuovo terminal nel 2012 perché tale fase consiste nella sostituzione di un edificio esistente con uno nuovo e non comporta pertanto un incremento netto del consumo energetico,
 - i costi delle riparazioni e della manutenzione si basano su un tasso di aumento stimato nella misura del 50 % del tasso di incremento del numero previsto di passeggeri, moltiplicato per il tasso annuo di inflazione,
 - l'inflazione annua è stimata in base alle previsioni del ministero delle Finanze slovacco,
 - il tasso di cambio utilizzato per convertire le corone slovacche in euro è quello in vigore alla data di firma dell'accordo (37,798 SKK/EUR).
- (101) La tabella seguente riassume le entrate e i costi relativi all'accordo e il contributo di quest'ultimo al profitto di BTS durante il periodo di validità. Questi calcoli si basano sul piano commerciale fornito dalla direzione di BTS e sulle ipotesi sopra elencate.

Tabella 5

Analisi della redditività dell'accordo Ryanair nel periodo 2005-2016

in migliaia di EUR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Entrate	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profitti/perdite	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine di profitto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
VAN ⁽¹⁾ del profitto	[...]										
Margine medio di profitto	[...]										

⁽¹⁾ Valore attuale netto (in appresso «VAN»), calcolato in base a un tasso di sconto del 6,9 %.

- (102) La Commissione rileva che l'accordo con Ryanair apporta, durante il periodo di validità, un contributo positivo ai risultati finanziari di BTS, con un VAN del profitto pari a [...] milioni di EUR. Era inoltre previsto che il VAN complessivo di BTS fosse positivo durante il periodo di validità dell'accordo.
- (103) La Commissione osserva altresì che l'accordo comprende tutti i costi che gli sono attribuibili. Il cosiddetto «metodo del costo pieno» nel caso in questione comprende i costi di ammortamento dell'infrastruttura aeroportuale e tutti gli altri costi operativi, nonché i costi per l'infrastruttura storica ⁽¹⁹⁾ e i costi per le misure di sicurezza e i controlli, che potrebbero rappresentare misure di competenza pubblica e non sarebbero un'attività economica ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Le entrate provenienti da attività non aeronautiche attribuibili all'accordo non sono state prese in considerazione. Il VAN del profitto sembra pertanto essere sottostimato e il contributo positivo dell'accordo dovrebbe essere maggiore.
- (104) La Commissione rileva altresì che nel 2010 e nel 2011, quando diventerà operativa la prima parte del nuovo terminal ⁽²⁰⁾ e sarà incrementata la capacità dell'aeroporto, i costi di quest'ultimo (soprattutto l'ammortamento e i costi energetici) registreranno un aumento compreso tra il 33 % e il 38 % rispetto al 2008 e incideranno negativamente sui risultati di questi primi due anni.

⁽¹⁹⁾ Investimenti in infrastrutture e relativi finanziamenti che erano impegnati irrevocabilmente prima che gli aeroporti venissero considerati imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE (alla data della prima sentenza relativa all'aeroporto di Parigi).

⁽²⁰⁾ La decisione di realizzare l'investimento di sostituzione del vecchio terminal è stata presa indipendentemente dalla decisione di stabilire un rapporto contrattuale con Ryanair e prima della firma dell'accordo con Ryanair. BTS non ha ricevuto aiuti di Stato per la costruzione del nuovo terminal.

- (105) Dalla tabella 5 risulta che il margine medio di profitto ⁽²¹⁾ (o la cosiddetta redditività delle vendite) dell'accordo ammonta a [...] ed è paragonabile ai margini medi di profitto registrati in altri aeroporti UE nel 2006 e 2007 (si veda la tabella seguente).

Tabella 6

Margine di profitto in altri aeroporti UE nel 2006 e 2007

(in %)

Aeroporto	Margine di profitto 2006	Margine di profitto 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Margine medio di profitto	7,31	8,61

- (106) L'esperto della Commissione ha inoltre effettuato un'analisi di sensibilità del valore attuale netto dell'accordo al fine di valutare l'impatto della variazione dell'ammortamento e dei costi energetici sulla redditività del contratto, qualora questi costi fossero stati sottostimati.

Tabella 7

Analisi di sensibilità (aumento dei costi energetici e di ammortamento) della redditività dell'accordo Ryanair

Ipotesi	Valore attuale netto del contratto Ryanair, in migliaia di euro
<i>Ipotesi base</i>	[...]
<i>Ipotesi alternativa n. 1: aumento dei costi energetici e di ammortamento del 10 % nel 2013 e del 15 % nel periodo 2014-2016</i>	[...]
<i>Ipotesi alternativa n. 2: aumento dei costi energetici e di ammortamento del 15 % nel 2013 e del 25 % nel periodo 2014-2016</i>	[...]

- (107) Nonostante l'analisi di sensibilità abbia preso in considerazione variazioni comprese fra il 10 % e il 25 %, il contributo dell'accordo al profitto netto di BTS rimane positivo ed è compreso fra [...] milioni di EUR e [...] milioni di EUR.
- (108) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene che la decisione di BTS di concludere un accordo con Ryanair fosse razionale in base all'analisi costi-benefici sopra descritta.

⁽²¹⁾ Il margine di profitto (anche chiamato redditività delle vendite) confronta il profitto netto con le vendite (entrate). Questo rapporto indica se un'impresa ha una sufficiente redditività delle vendite, poiché misura quanto profitto è generato da ogni euro di entrate dalle vendite; è un indicatore di redditività e di efficienza.

Altri aspetti dell'accordo e analisi del rischio per BTS

- (109) La Commissione ritiene importante inserire l'accordo nel contesto dell'attività precedente di BTS e della posizione che deteneva allora sul mercato.
- (110) La Commissione osserva inoltre che, in base alla sentenza Charleroi⁽²²⁾, nel valutare una misura si deve tenere conto di tutti gli elementi pertinenti della misura e del loro contesto.
- (111) Nel caso di specie, nel valutare i motivi che hanno indotto BTS a concludere l'accordo, oltre all'analisi costi-benefici occorre esaminare anche altri elementi quali la diversificazione delle compagnie aeree a partire dall'aeroporto, e quindi la riduzione del rischio, la migliore distribuzione delle risorse, nonché la riduzione della sovraccapacità.
- (112) Poiché la Repubblica slovacca attualmente non ha una compagnia di bandiera e il suo precedente vettore aereo aveva dimensioni modeste (6 % dei passeggeri di BTS nel 2005), mentre in altri Stati membri le compagnie aeree di bandiera comparabili trasportano ancora almeno il 40 % dei passeggeri in aeroporti comparabili, BTS era fortemente dipendente da una compagnia aerea privata, Sky Europe, che nel 2005 ha servito circa il 73 % dei passeggeri dell'aeroporto. È opportuno osservare che, grazie al contratto con Ryanair, BTS ha potuto infatti diversificare la sua clientela e di conseguenza ridurre il rischio che si è concretizzato nel 2009 quando Sky Europe è fallita.
- (113) BTS ha altresì limitato il rischio di creare sovraccapacità sostituendo il vecchio terminal con uno nuovo e più grande. L'utilizzo ottimizzato e sistematico delle infrastrutture ha anche consentito di abbassare le tariffe ordinarie AIP a partire dal 2008. BTS inoltre non ha incluso nella «tassa di servizio» le tasse che non erano sotto il suo controllo, come le tasse per il controllo del traffico aereo.
- (114) Inoltre, il sito Internet di Ryanair pubblicizza fra le sue destinazioni Bratislava. Tuttavia BTS non paga per questa pubblicità, anche se non si può escludere che abbia un certo valore.
- (115) La Commissione rileva che anche tutti questi elementi qualitativi hanno contribuito positivamente alla situazione operativa e finanziaria di BTS e ne hanno incrementato il valore di mercato per gli azionisti. Tali elementi integrano pertanto l'analisi costi-benefici sopra menzionata.

Conclusione

- (116) Alla luce di quanto sopra la Commissione conclude che, al momento della firma dell'accordo Ryanair, BTS ha ritenuto che l'accordo avrebbe aumentato la redditività dell'aeroporto. La Commissione può quindi ammettere che, in simili circostanze, un operatore che agisce in un'economia di mercato avrebbe deciso di concludere con Ryanair un accordo analogo a quello stipulato da BTS.
- (117) Poiché almeno uno dei criteri cumulativi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE non è soddisfatto, la Commissione ritiene che l'accordo non costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'accordo del 5 dicembre 2005, concluso fra Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a. s. e Ryanair ltd., non comporta aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Articolo 2

La Repubblica slovacca è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 gennaio 2010.

Per la Commissione

Antonio TAJANI

Vicepresidente

⁽²²⁾ Causa T-196/04 Ryanair/Commissione («Sentenza Charleroi»), Racc. 2008, punto 59.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 31 gennaio 2011

ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'adeguata protezione dei dati personali da parte dello Stato d'Israele in relazione al trattamento automatizzato di tali dati

[notificata con il numero C(2011) 332]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/61/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 25, paragrafo 6,

sentito il Garante europeo della protezione dei dati,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi della direttiva 95/46/CE, gli Stati membri devono far sì che il trasferimento di dati personali a un paese terzo abbia luogo solo se il paese in questione garantisce adeguati livelli di protezione e dopo aver accertato, prima del trasferimento, che siano osservate le norme degli Stati membri che attuano altre disposizioni della direttiva.
- (2) La Commissione può constatare che un paese terzo garantisca adeguati livelli di tutela. In tal caso, gli Stati membri possono trasferirvi dati personali senza la necessità di ulteriori garanzie.
- (3) Secondo la direttiva 95/46/CE è necessario accertare il livello di protezione dei dati alla luce di tutte le circostanze che accompagnano l'operazione, o le operazioni, di trasferimento dei dati, dando particolare rilievo agli elementi del trasferimento di cui all'articolo 25 della direttiva.
- (4) Data la diversità degli approcci alla tutela dei dati nei paesi terzi, è opportuno effettuare la valutazione dell'adeguatezza nonché adottare e applicare ogni decisione ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 6, della direttiva 95/46/CE senza discriminazioni ingiustificate o arbitrarie contro o tra paesi terzi in cui esistono condizioni simili e senza creare ostacoli mascherati al libero scambio, nel rispetto degli attuali impegni internazionali assunti dall'Unione europea.
- (5) Anche se l'ordinamento giuridico dello Stato d'Israele non dispone di una costituzione scritta, la Corte suprema dello Stato d'Israele ha attribuito rango costituzionale ad alcune «Leggi fondamentali». A queste si aggiunge un'ampia giurisprudenza, essendo il sistema giuridico di Israele in larga misura modellato sui principi di common law. Il diritto alla riservatezza è sancito alla sezione 7 della «Legge fondamentale sulla dignità umana e la libertà».
- (6) Nello Stato d'Israele, le norme giuridiche a tutela dei dati personali sono ampiamente basate sulle disposizioni della direttiva 95/46/CE e sono iscritte nella legge 5741-1981 sulla protezione della vita privata, modificata da ultimo nel 2007 al fine di stabilire nuovi criteri per il trattamento dei dati personali e predisporre l'organizzazione dettagliata dell'autorità di controllo.
- (7) Detta legislazione in materia di protezione dei dati è inoltre completata da decisioni governative concernenti l'attuazione della legge 5741-1981 sulla protezione della vita privata e l'organizzazione e il funzionamento dell'autorità di controllo, basate in gran parte su raccomandazioni formulate nella relazione del Comitato per l'esame della legislazione relativa alle banche dati al ministero della Giustizia (relazione Schoffman).
- (8) Disposizioni relative alla protezione dei dati figurano anche in numerosi strumenti giuridici che disciplinano diversi settori, quali la legislazione del settore finanziario, la normativa sanitaria e i registri pubblici.
- (9) Le norme giuridiche applicabili nello Stato d'Israele in materia di protezione dei dati contengono tutti i principi di un adeguato livello di tutela delle persone fisiche relativamente al trattamento dei dati personali nelle banche dati automatizzate. Il capo 2 della legge 5741-1981 sulla protezione della vita privata, in cui sono contenuti i principi che sottendono al trattamento dei dati personali, non si applica al trattamento di dati personali contenuti in banche dati non automatizzate (banche dati manuali).
- (10) L'applicazione di tali norme è garantita da mezzi di ricorso amministrativi e giurisdizionali e dal controllo indipendente esercitato dall'autorità di controllo, l'autorità israeliana in materia di diritto, informazione e tecnologia (ILITA), dotata di poteri d'indagine e d'intervento e che opera in piena indipendenza.

⁽¹⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (11) Le autorità israeliane competenti per la protezione dei dati hanno fornito spiegazioni e garanzie relative all'interpretazione della legislazione di Israele e hanno assicurato che la legislazione in materia di protezione dei dati è applicata conformemente a tale interpretazione. La presente decisione tiene conto di tali spiegazioni e garanzie, dalle quali di conseguenza dipende.
- (12) È pertanto opportuno considerare che lo Stato d'Israele fornisce adeguati livelli di protezione dei dati personali ai sensi della direttiva 95/46/CE relativamente ai trasferimenti internazionali automatizzati di dati personali dall'Unione europea verso lo Stato d'Israele e, in caso di trasferimenti non automatizzati, ai dati che siano sottoposti a ulteriore trattamento automatizzato nello Stato d'Israele. Per contro, la presente decisione non dovrebbe applicarsi ai trasferimenti internazionali di dati personali dall'UE nello Stato d'Israele qualora il trasferimento e il successivo trattamento dei dati siano effettuati esclusivamente tramite strumenti non automatizzati.
- (13) Per salvaguardare la trasparenza e la capacità delle competenti autorità degli Stati membri di garantire la tutela delle persone riguardo al trattamento dei dati personali di queste ultime, è necessario precisare le circostanze eccezionali che giustificano la sospensione di particolari flussi di dati, nonostante l'esistenza di un'adeguata tutela.
- (14) I riscontri relativi all'adeguatezza riguardanti la presente decisione si riferiscono allo Stato d'Israele, come definito ai sensi del diritto internazionale. I trasferimenti successivi verso un destinatario situato fuori dallo Stato d'Israele, come definito ai sensi del diritto internazionale, dovrebbero essere considerati trasferimenti di dati personali verso un paese terzo.
- (15) Il gruppo per la tutela delle persone con riguardo al trattamento dei dati personali, istituito in forza dell'articolo 29 della direttiva 95/46/CE, ha espresso un parere favorevole sul livello di adeguatezza della protezione dei dati personali per quanto attiene alla protezione dei dati relativamente ai trasferimenti internazionali automatizzati di dati personali dall'Unione europea e, in caso di trasferimenti non automatizzati, ai dati che siano sottoposti a ulteriore trattamento automatizzato nello Stato d'Israele. In tale parere, il gruppo ha incoraggiato le autorità israeliane ad adottare ulteriori disposizioni che estendano l'applicazione della legislazione dello Stato d'Israele alle banche dati manuali, riconoscano espressamente l'applicazione del principio di proporzionalità al trattamento dei dati personali nel settore privato e interpretino le deroghe nell'ambito dei trasferimenti internazionali di dati conformemente ai criteri fissati nel «Documento di lavoro su un'interpretazione comune dell'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 95/46/CE»⁽¹⁾.

Nella preparazione della presente decisione si è tenuto conto del parere del gruppo⁽²⁾.

- (16) Il comitato istituito ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva 95/46/CE non ha formulato un parere entro il termine stabilito dal suo presidente,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Per le finalità di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva 95/46/CE, si ritiene che lo Stato d'Israele fornisca un adeguato livello di protezione dei dati personali trasferiti dall'Unione europea per quanto attiene ai trasferimenti internazionali automatizzati di dati personali dall'Unione europea e, in caso di trasferimenti non automatizzati, ai dati che siano sottoposti a ulteriore trattamento automatizzato nello Stato d'Israele.

2. L'autorità di controllo israeliana competente per l'applicazione delle norme in materia di protezione dei dati nello Stato d'Israele è la «Israeli Law, Information and Technology Authority (ILITA)» (autorità israeliana competente per il diritto, l'informazione e la tecnologia), di cui all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

1. La presente decisione riguarda soltanto l'adeguatezza della protezione fornita nello Stato d'Israele, come definito ai sensi del diritto internazionale, al fine di soddisfare i requisiti di cui all'articolo 25, paragrafo 1, della direttiva 95/46/CE e non produce alcun effetto su altre condizioni o restrizioni conseguenti all'attuazione di altre disposizioni della direttiva riguardanti il trattamento dei dati personali all'interno degli Stati membri.

2. La presente decisione deve essere applicata conformemente al diritto internazionale. Essa non pregiudica lo status delle alture del Golan, della striscia di Gaza, della Cisgiordania e di Gerusalemme est, ai sensi del diritto internazionale.

Articolo 3

1. Fatti salvi i poteri di intervento al fine di garantire il rispetto dei provvedimenti nazionali adottati in applicazione di disposizioni diverse dall'articolo 25 della direttiva 95/46/CE, le autorità competenti degli Stati membri hanno facoltà di sospendere i trasferimenti di dati verso destinatari nello Stato d'Israele al fine di tutelare i cittadini nell'ambito del trattamento dei loro dati personali nei casi in cui:

- a) un'autorità competente israeliana abbia constatato che il destinatario non rispetta le norme applicabili relative alla protezione; oppure

⁽¹⁾ Documento WP114 del 25 novembre 2005, consultabile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_it.pdf

⁽²⁾ Parere 6/2009 sul livello di protezione dei dati personali in Israele, consultabile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_it.pdf

b) sia fortemente probabile una violazione delle norme di protezione; vi siano motivi ragionevoli di ritenere che le autorità competenti israeliane non adottino o non intendano adottare misure adeguate e tempestive per risolvere il caso in questione; la continuazione del trasferimento dei dati comporti un rischio imminente di grave pregiudizio per le persone interessate e le autorità competenti degli Stati membri abbiano fatto il possibile, date le circostanze, per avvertire il responsabile del trattamento nello Stato d'Israele e dargli la possibilità di replicare.

2. La sospensione cessa non appena sia garantito il rispetto delle norme di protezione e ne sia informata l'autorità competente dello Stato membro interessato.

Articolo 4

1. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione dell'adozione di provvedimenti ai sensi dell'articolo 3.

2. Gli Stati membri e la Commissione si informano reciprocamente dei casi in cui l'azione degli organismi israeliani responsabili per il rispetto delle norme di protezione non sia sufficiente a garantire tale rispetto.

3. Ove risulti provato, dalle informazioni di cui all'articolo 3 e ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, che gli organismi israeliani incaricati di garantire il rispetto delle norme di protezione non svolgono la loro funzione in modo efficace, la Commissione avverte le autorità israeliane competenti e, se necessario, presenta progetti di misure, con la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, della direttiva 95/46/CE, al fine di

abrogare o sospendere la presente decisione o di limitarne il campo d'applicazione.

Articolo 5

La Commissione verifica l'applicazione della presente decisione e comunica qualsiasi informazione utile al comitato istituito dall'articolo 31 della direttiva 95/46/CE, in particolare ogni elemento rilevante ai fini della valutazione di cui all'articolo 1 della presente decisione, circa l'adeguatezza della protezione nello Stato d'Israele ai sensi dell'articolo 25 della direttiva 95/46/CE e ogni elemento che dimostri che la presente decisione è applicata in modo discriminatorio. Verifica in particolare il trattamento dei dati personali nelle banche dati manuali.

Articolo 6

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per conformarsi alla presente decisione entro tre mesi dalla notifica della stessa.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 31 gennaio 2011.

Per la Commissione

Viviane REDING

Vicepresidente

ALLEGATO

Autorità di controllo competente di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della presente decisione:

The Israeli Law, Information and Technology Authority

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

Israel

Indirizzo:

P.O. Box 7360

Tel Aviv, 61072

Tel. + 972-3-7634050

Fax + 972-2-6467064

E-mail: ILITA@justice.gov.il

Sito internet: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/default.htm>

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

