

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 246



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

62° anno

26 settembre 2019

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2019/1582 della Commissione, del 25 settembre 2019, che modifica gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 396/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i livelli massimi di residui di imazalil in o su determinati prodotti ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 della Commissione, del 25 settembre 2019, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, per quanto riguarda le misure di cibersicurezza ⁽¹⁾ 15**
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1584 della Commissione, del 25 settembre 2019, che apre un'inchiesta sulla possibile elusione delle misure antidumping istituite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1343/2013 del Consiglio sulle importazioni di perossisolfati (persolfati) originari della Repubblica popolare cinese, e che dispone la registrazione di tali importazioni 19**

DECISIONI

- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2019/1585 della Commissione, del 24 settembre 2019, relativa all'istituzione di norme di distribuzione del traffico per gli aeroporti di Amsterdam Schiphol e Amsterdam Lelystad ai sensi dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2019) 6816] ⁽¹⁾ 24**

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2019/1582 DELLA COMMISSIONE

del 25 settembre 2019

che modifica gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 396/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i livelli massimi di residui di imazalil in o su determinati prodotti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 396/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 febbraio 2005, concernente i livelli massimi di residui di antiparassitari nei o sui prodotti alimentari e mangimi di origine vegetale e animale e che modifica la direttiva 91/414/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 49, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Per l'imazalil sono stati fissati livelli massimi di residui (LMR) nell'allegato II e nell'allegato III, parte B, del regolamento (CE) n. 396/2005.
- (2) L'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») ha presentato un parere motivato sugli LMR esistenti per l'imazalil, in conformità all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 396/2005 ⁽²⁾. Ha raccomandato di ridurre gli LMR per patate, pomodori, chicchi di orzo, chicchi di avena, chicchi di segale e chicchi di frumento. Per determinati altri prodotti ha raccomandato di aumentare gli LMR esistenti.
- (3) Per quanto concerne taluni LMR, l'Autorità ha concluso che mancavano alcune informazioni e che era necessario un ulteriore esame a cura dei responsabili della gestione dei rischi. Dal punto di vista della gestione dei rischi è opportuno fissare gli LMR nell'allegato II del regolamento (CE) n. 396/2005 al livello esistente o al livello individuato dall'Autorità per agrumi, fragole, more di rovo, lamponi, zucchine, meloni, e per muscolo, grasso, fegato e rene di suini, bovini ed equidi, così come per il latte bovino ed equino, dal momento che per tali prodotti erano disponibili soltanto informazioni limitate e che l'Autorità ha definito LMR che non destano preoccupazioni in merito alla protezione dei consumatori. Tali LMR saranno riveduti, tenendo conto delle informazioni disponibili, entro un termine di due anni a decorrere dalla pubblicazione del presente regolamento. Dal punto di vista della gestione dei rischi è opportuno fissare gli LMR nell'allegato II del regolamento (CE) n. 396/2005 allo specifico limite di determinazione oppure all'LMR di base di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 396/2005 per pomacee, cachi, banane e peperoni, dal momento che per tali prodotti non erano disponibili informazioni sulla base delle quali l'Autorità potrebbe definire LMR che non destino preoccupazioni in merito alla protezione dei consumatori.
- (4) L'Autorità ha indicato che gli LMR definiti per l'imazalil in pompelmi, arance, mele, pere, banane, patate e fegato bovino, così come il limite massimo di residui del Codex (CXL) alla base dell'LMR dell'UE per le nespole, possono destare preoccupazioni in merito alla protezione dei consumatori. Tenendo conto delle informazioni supplementari disponibili per pompelmi, arance e patate, ha definito LMR alternativi per pompelmi, arance, patate e fegato bovino che non destano tali preoccupazioni. Per quanto riguarda gli LMR per mele, pere, nespole e banane, l'Autorità ha indicato che i responsabili della gestione dei rischi possono considerare di fissarli allo specifico limite di determinazione o all'LMR di base di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 396/2005.

⁽¹⁾ GUL 70 del 16.3.2005, pag. 1.

⁽²⁾ Autorità europea per la sicurezza alimentare; *Review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005* [Riesame dei livelli massimi di residui esistenti per l'imazalil in conformità all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 396/2005]. *EFSA Journal* 2017; 15(9):4977.

- (5) L'Autorità ha proposto definizioni di residui rivedute. È opportuno modificare di conseguenza le definizioni dei residui.
- (6) Indipendentemente dal riesame degli LMR effettuato in conformità all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 396/2005, è stata presentata una domanda di modifica degli LMR esistenti per l'imazalil in agrumi, mele, pere, banane e patate e in prodotti di origine animale in conformità all'articolo 6 di detto regolamento.
- (7) A norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 396/2005 questa domanda è stata valutata dallo Stato membro interessato e la relazione di valutazione è stata trasmessa alla Commissione.
- (8) In conformità all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 396/2005 l'Autorità ha esaminato la domanda e la relazione di valutazione, con particolare riguardo ai rischi per i consumatori e se del caso per gli animali, e ha emesso un parere motivato ⁽³⁾ sugli LMR proposti. L'Autorità ha trasmesso tale parere ai richiedenti, alla Commissione e agli Stati membri e lo ha reso disponibile al pubblico.
- (9) Nel suo parere motivato l'Autorità ha concluso, in conformità all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 396/2005, che gli LMR per gli usi previsti non potevano essere modificati fino a quando non fosse completata la valutazione dei rischi per i metaboliti vegetali R014821, FK-772 e FK-284 per quanto riguarda la genotossicità e la tossicità generale. Ha inoltre concluso che determinate informazioni, indicate come non disponibili nel riesame dell'LMR effettuato in conformità all'articolo 12, paragrafo 1, di detto regolamento, sono state presentate insieme alla domanda conformemente all'articolo 6 di tale regolamento.
- (10) Poiché il parere motivato a norma dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 396/2005 è stato adottato dopo l'adozione del parere motivato emesso a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, di tale regolamento, e data la natura orizzontale delle preoccupazioni relative alla tossicità individuate per i metaboliti dell'imazalil R014821, FK-772 e FK-284, la Commissione ha chiesto all'Autorità di aggiornare il suo parere motivato sugli LMR esistenti per l'imazalil in conformità all'articolo 43 del regolamento (CE) n. 396/2005.
- (11) L'Autorità ha presentato un parere motivato ⁽⁴⁾ che aggiorna il riesame degli LMR esistenti per l'imazalil sulla base delle nuove informazioni tossicologiche.
- (12) In tale parere motivato l'Autorità ha definito gli stessi LMR del suo parere motivato emesso in conformità all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 396/2005, tranne per agrumi, meloni e prodotti di origine animale. Per tali prodotti non ha proposto LMR dato che non ha potuto completare la valutazione delle proprietà tossicologiche del metabolita R014821.
- (13) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 705/2011 della Commissione ⁽⁵⁾ ha rinnovato l'approvazione dell'imazalil in conformità all'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾. Mentre nella valutazione dei rischi precedente l'adozione di tale regolamento l'Autorità aveva individuato incertezze riguardo alle proprietà tossicologiche del metabolita R014821 ⁽⁷⁾, le condizioni di approvazione non contenevano restrizioni a tal proposito nella fase di gestione dei rischi. Le informazioni supplementari sulle proprietà tossicologiche del metabolita R014821 presentate con la domanda in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 396/2005 non hanno dissipato completamente tali incertezze, ma non hanno nemmeno aumentato il livello di preoccupazione. Dal punto di vista della gestione dei rischi è coerente e opportuno fissare LMR per i prodotti per i quali, nel suo parere motivato in conformità all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 396/2005, l'Autorità ha definito LMR che non destano preoccupazioni in merito alla protezione dei consumatori nell'allegato II del regolamento (CE) n. 396/2005 al livello esistente o a quello individuato dall'Autorità.
- (14) Nei pareri motivati l'Autorità ha tenuto conto dei CXL esistenti. Nella definizione degli LMR sono stati considerati CXL sicuri per i consumatori dell'Unione.
- (15) Per quanto riguarda i prodotti sui quali l'impiego del prodotto fitosanitario in questione non è autorizzato e per i quali non esistono tolleranze all'importazione o CXL, gli LMR dovrebbero essere fissati allo specifico limite di determinazione o all'LMR di base, conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 396/2005.

⁽³⁾ Autorità europea per la sicurezza alimentare; *Modification of the existing maximum residue levels for imazalil in various commodities* (Modifica dei livelli massimi di residui esistenti per l'imazalil in vari prodotti) *EFSA Journal* 2018; 16(6):5329.

⁽⁴⁾ Autorità europea per la sicurezza alimentare; *Reasoned opinion on the review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005* [Parere motivato sul riesame dei livelli massimi di residui esistenti per l'imazalil conformemente all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 396/2005]. *EFSA Journal* 2018; 16(10):5453.

⁽⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 705/2011 della Commissione, del 20 luglio 2011, che approva la sostanza attiva imazalil a norma del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione (GU L 190 del 21.7.2011, pag. 43).

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che abroga le direttive del Consiglio 79/117/CEE e 91/414/CEE (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 1).

⁽⁷⁾ Autorità europea per la sicurezza alimentare; *Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance imazalil* (Conclusioni sulla revisione inter pares della valutazione dei rischi della sostanza attiva imazalil come antiparassitario). *EFSA Journal* 2010; 8(3):1526.

- (16) La Commissione ha consultato i laboratori di riferimento dell'Unione europea per i residui di antiparassitari circa la necessità di adeguare alcuni limiti di determinazione. Tali laboratori sono giunti alla conclusione che per alcuni prodotti gli sviluppi della tecnica richiedono la fissazione di specifici limiti di determinazione.
- (17) Tenuto conto dei pareri motivati dell'Autorità e dei fattori pertinenti alla materia in esame, le opportune modifiche degli LMR sono conformi alle prescrizioni dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 396/2005.
- (18) I partner commerciali dell'Unione sono stati consultati in merito ai nuovi LMR tramite l'Organizzazione mondiale del commercio e le loro osservazioni sono state prese in considerazione.
- (19) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 396/2005.
- (20) Per consentire condizioni normali di commercializzazione, trasformazione e consumo dei prodotti, il presente regolamento dovrebbe stabilire disposizioni transitorie per i prodotti fabbricati prima della modifica degli LMR e per i quali le informazioni dimostrano il mantenimento di un elevato livello di protezione dei consumatori.
- (21) Prima dell'applicazione degli LMR modificati dovrebbe essere concesso un periodo di tempo ragionevole per consentire agli Stati membri, ai paesi terzi e agli operatori del settore alimentare di prepararsi a ottemperare alle nuove prescrizioni derivanti dalla modifica degli LMR.
- (22) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 396/2005 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 396/2005, nella versione antecedente le modifiche introdotte dal presente regolamento, continua ad applicarsi ai prodotti fabbricati o importati nell'Unione in conformità alla normativa vigente prima del 16 aprile 2020, tranne per pompelmi, arance, mele, pere, nespole, banane, patate e fegato bovino.

Articolo 3

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

Esso si applica a partire dal 16 aprile 2020.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 settembre 2019

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 396/2005 sono così modificati:

1) nell'allegato II, la colonna relativa all'imazalil è sostituita dalla seguente:

«Residui e livelli massimi di residui (mg/kg) di antiparassitari

Numero di codice	Gruppi ed esempi di singoli prodotti ai quali si applicano gli LMR ^(a)	Imazalil (qualsiasi percentuale di isomeri costituenti) (R)
(1)	(2)	(3)
0100000	FRUTTA FRESCA O CONGELATA; FRUTTA A GUSCIO	
0110000	Agrumi	
0110010	Pompelmi	4 (+)
0110020	Arance dolci	4 (+)
0110030	Limoni	5 (+)
0110040	Limette/lime	5 (+)
0110050	Mandarini	5 (+)
0110990	Altri (2)	0,01 (*)
0120000	Frutta a guscio	0,01 (*)
0120010	Mandorle dolci	
0120020	Noci del Brasile	
0120030	Noci di anacardi	
0120040	Castagne e marroni	
0120050	Noci di cocco	
0120060	Nocciole	
0120070	Noci del Queensland	
0120080	Noci di pecan	
0120090	Pinoli	
0120100	Pistacchi	
0120110	Noci comuni	
0120990	Altri (2)	
0130000	Pomacee	0,01 (*)
0130010	Mele	
0130020	Pere	
0130030	Cotogne	
0130040	Nespole	
0130050	Nespole del Giappone	
0130990	Altri (2)	
0140000	Drupacee	0,01 (*)
0140010	Albicocche	
0140020	Ciliegie (dolci)	
0140030	Pesche	

(1)	(2)	(3)
0140040	Prugne	
0140990	Altri (2)	
0150000	Bacche e piccola frutta	
0151000	a) <i>Uve</i>	0,01 (*)
0151010	Uve da tavola	
0151020	Uve da vino	
0152000	b) <i>Fragole</i>	2
0153000	c) <i>Frutti di piante arbustive</i>	
0153010	More di rovo	2
0153020	More selvatiche	0,01 (*)
0153030	Lamponi (rossi e gialli)	2
0153990	Altri (2)	0,01 (*)
0154000	d) <i>Altra piccola frutta e bacche</i>	0,01 (*)
0154010	Mirtilli	
0154020	Mirtilli giganti americani	
0154030	Ribes a grappoli (nero, rosso e bianco)	
0154040	Uva spina/grossularia (verde, rossa e gialla)	
0154050	Rosa canina (cinorrodonti)	
0154060	More di gelso (nero e bianco)	
0154070	Azzeruoli	
0154080	Bacche di sambuco	
0154990	Altri (2)	
0160000	Frutta varia con	0,01 (*)
0161000	a) <i>Frutta con buccia commestibile</i>	
0161010	Datteri	
0161020	Fichi	
0161030	Olive da tavola	
0161040	Kumquat	
0161050	Carambole	
0161060	Cachi	
0161070	Jambul/jambolan	
0161990	Altri (2)	
0162000	b) <i>Frutti piccoli con buccia non commestibile</i>	
0162010	Kiwi (verdi, rossi, gialli)	
0162020	Litci	
0162030	Frutti della passione/maracuja	
0162040	Fichi d'India/fichi di cactus	
0162050	Melastelle/cainette	
0162060	Cachi di Virginia	
0162990	Altri (2)	
0163000	c) <i>Frutti grandi con buccia non commestibile</i>	
0163010	Avocado	
0163020	Banane	

(1)	(2)	(3)
0163030	Manghi	
0163040	Papaie	
0163050	Melograni	
0163060	Cerimolia/cherimolia	
0163070	Guaiave/guave	
0163080	Ananas	
0163090	Frutti dell'albero del pane	
0163100	Durian	
0163110	Anona/graviola/guanabana	
0163990	Altri (2)	
0200000	ORTAGGI FRESCHI O CONGELATI	
0210000	Ortaggi a radice e tubero	0,01 (*)
0211000	a) <i>Patate</i>	
0212000	b) <i>Ortaggi a radice e tubero tropicali</i>	
0212010	Radici di cassava/manioca	
0212020	Patate dolci	
0212030	Ignami	
0212040	Maranta/arrowroot	
0212990	Altri (2)	
0213000	c) <i>Altri ortaggi a radice e tubero, eccetto le barbabietole da zucchero</i>	
0213010	Bietole	
0213020	Carote	
0213030	Sedano rapa	
0213040	Barbaforte/rafano/cren	
0213050	Topinambur	
0213060	Pastinaca	
0213070	Prezzemolo a grossa radice/ prezzemolo di Amburgo	
0213080	Ravanelli	
0213090	Salsefrica	
0213100	Rutabaga	
0213110	Rape	
0213990	Altri (2)	
0220000	Ortaggi a bulbo	0,01 (*)
0220010	Aglione	
0220020	Cipolle	
0220030	Scalogni	
0220040	Cipolline/cipolle verdi e cipollette	
0220990	Altri (2)	
0230000	Ortaggi a frutto	
0231000	a) <i>Solanacee e malvacee</i>	
0231010	Pomodori	0,3
0231020	Peperoni	0,01 (*)
0231030	Melanzane	0,01 (*)
0231040	Gombi	0,01 (*)
0231990	Altri (2)	0,01 (*)

(1)	(2)	(3)
0232000	b) <i>Cucurbitacee con buccia commestibile</i>	
0232010	Cetrioli	0,5
0232020	Cetriolini	0,5
0232030	Zucchine	0,1 (+)
0232990	Altri (2)	0,01 (*)
0233000	c) <i>Cucurbitacee con buccia non commestibile</i>	
0233010	Meloni	2 (+)
0233020	Zucche	0,01 (*)
0233030	Cocomeri/angurie	0,01 (*)
0233990	Altri (2)	0,01 (*)
0234000	d) <i>Mais dolce</i>	0,01 (*)
0239000	e) <i>Altri ortaggi a frutto</i>	0,01 (*)
0240000	Cavoli (escluse le radici di brassica e i prodotti baby leaf di brassica)	0,01 (*)
0241000	a) <i>Cavoli a infiorescenza</i>	
0241010	Cavoli broccoli	
0241020	Cavolfiori	
0241990	Altri (2)	
0242000	b) <i>Cavoli a testa</i>	
0242010	Cavoletti di Bruxelles	
0242020	Cavoli cappucci	
0242990	Altri (2)	
0243000	c) <i>Cavoli a foglia</i>	
0243010	Cavoli cinesi/pe-tsai	
0243020	Cavoli ricci	
0243990	Altri (2)	
0244000	d) <i>Cavoli rapa</i>	
0250000	Ortaggi a foglia, erbe fresche e fiori commestibili	
0251000	a) <i>Lattughe e insalate</i>	0,01 (*)
0251010	Dolcetta/valerianella/gallinella	
0251020	Lattughe	
0251030	Scarole/indivia a foglie larghe	
0251040	Crescione e altri germogli e gemme	
0251050	Barbarea	
0251060	Rucola	
0251070	Senape juncea	
0251080	Prodotti baby leaf (comprese le brassicacee)	
0251990	Altri (2)	
0252000	b) <i>Foglie di spinaci e simili</i>	0,01 (*)
0252010	Spinaci	
0252020	Portulaca/porcellana	

(1)	(2)	(3)
0252030	Bietole da foglia e da costa	
0252990	Altri (2)	
0253000	c) <i>Foglie di vite e specie simili</i>	0,01 (*)
0254000	d) <i>Crescione acquatico</i>	0,01 (*)
0255000	e) <i>Cicoria Witloof/cicoria belga</i>	0,01 (*)
0256000	f) <i>Erbe fresche e fiori commestibili</i>	0,02 (*)
0256010	Cerfoglio	
0256020	Erba cipollina	
0256030	Foglie di sedano	
0256040	Prezzemolo	
0256050	Salvia	
0256060	Rosmarino	
0256070	Timo	
0256080	Basilico e fiori commestibili	
0256090	Foglie di alloro/lauro	
0256100	Dragoncello	
0256990	Altri (2)	
0260000	Legumi	0,01 (*)
0260010	Fagioli (con baccello)	
0260020	Fagioli (senza baccello)	
0260030	Piselli (con baccello)	
0260040	Piselli (senza baccello)	
0260050	Lenticchie	
0260990	Altri (2)	
0270000	Ortaggi a stelo	0,01 (*)
0270010	Asparagi	
0270020	Cardi	
0270030	Sedani	
0270040	Finocchi dolci/finocchini/finocchi di Firenze	
0270050	Carciofi	
0270060	Porri	
0270070	Rabarbaro	
0270080	Germogli di bambù	
0270090	Cuori di palma	
0270990	Altri (2)	
0280000	Funghi, muschi e licheni	0,01 (*)
0280010	Funghi coltivati	
0280020	Funghi selvatici	
0280990	Muschi e licheni	
0290000	Alghe e organismi procarioti	0,01 (*)
0300000	LEGUMI SECCHI	0,01 (*)
0300010	Fagioli	
0300020	Lenticchie	

(1)	(2)	(3)
0300030	Piselli	
0300040	Lupini/semi di lupini	
0300990	Altri (2)	
0400000	SEMI E FRUTTI OLEAGINOSI	0,01 (*)
0401000	Semi oleaginosi	
0401010	Semi di lino	
0401020	Semi di arachide	
0401030	Semi di papavero	
0401040	Semi di sesamo	
0401050	Semi di girasole	
0401060	Semi di colza	
0401070	Semi di soia	
0401080	Semi di senape	
0401090	Semi di cotone	
0401100	Semi di zucca	
0401110	Semi di cartamo	
0401120	Semi di borragine	
0401130	Semi di camelina/dorella	
0401140	Semi di canapa	
0401150	Semi di ricino	
0401990	Altri (2)	
0402000	Frutti oleaginosi	
0402010	Olive da olio	
0402020	Semi di palma	
0402030	Frutti di palma	
0402040	Capoc	
0402990	Altri (2)	
0500000	CEREALI	0,01 (*)
0500010	Orzo	
0500020	Grano saraceno e altri pseudo-cereali	
0500030	Mais/granturco	
0500040	Miglio	
0500050	Avena	
0500060	Riso	
0500070	Segale	
0500080	Sorgo	
0500090	Frumento	
0500990	Altri (2)	
0600000	TÈ, CAFFÈ, INFUSIONI DI ERBE, CACAO E CARRUBE	0,05 (*)
0610000	Tè	
0620000	Chicchi di caffè	
0630000	Infusioni di erbe da	
0631000	a) <i>Fiori</i>	
0631010	Camomilla	
0631020	Ibisco/rosella	

(1)	(2)	(3)
0631030	Rosa	
0631040	Gelsomino	
0631050	Tiglio	
0631990	Altri (2)	
0632000	b) <i>Foglie ed erbe</i>	
0632010	Fragola	
0632020	Foglie di rooibos (Foglie di ginkgo)	
0632030	Mate	
0632990	Altri (2)	
0633000	c) <i>Radici</i>	
0633010	Valeriana	
0633020	Radici di ginseng	
0633990	Altri (2)	
0639000	d) <i>Altre parti della pianta</i>	
0640000	Semi di cacao	
0650000	Carrube/pane di san Giovanni	
0700000	LUPPOLO	0,05 (*)
0800000	SPEZIE	
0810000	Semi	0,05 (*)
0810010	Anice verde	
0810020	Grano nero/cumino nero	
0810030	Sedano	
0810040	Coriandolo	
0810050	Cumino	
0810060	Aneto	
0810070	Finocchio	
0810080	Fieno greco	
0810090	Noce moscata	
0810990	Altri (2)	
0820000	Frutta	0,05 (*)
0820010	Pimenti (della Giamaica)/pepe garofanato	
0820020	Pepe di Sichuan	
0820030	Carvi	
0820040	Cardamomo	
0820050	Bacche di ginepro	
0820060	Pepe (nero, verde e bianco)	
0820070	Vaniglia	
0820080	Tamarindo	
0820990	Altri (2)	
0830000	Spezie da corteccia	0,05 (*)
0830010	Cannella	
0830990	Altri (2)	

(1)	(2)	(3)
0840000	Spezie da radici e rizomi	
0840010	Liquirizia	0,05 (*)
0840020	Zenzero (10)	0,05 (*)
0840030	Curcuma	0,05 (*)
0840040	Barbaforte/rafano/cren (11)	
0840990	Altri (2)	0,05 (*)
0850000	Spezie da boccioli	0,05 (*)
0850010	Chiodi di garofano	
0850020	Capperi	
0850990	Altri (2)	
0860000	Spezie da pistilli di fiori	0,05 (*)
0860010	Zafferano	
0860990	Altri (2)	
0870000	Spezie da arilli	0,05 (*)
0870010	Macis	
0870990	Altri (2)	
0900000	PIANTE DA ZUCCHERO	0,01 (*)
0900010	Barbabietole da zucchero	
0900020	Canne da zucchero	
0900030	Radici di cicoria	
0900990	Altri (2)	
1000000	PRODOTTI DI ORIGINE ANIMALE - ANIMALI TERRESTRI	
1010000	Prodotti ottenuti da	
1011000	a) <i>Suini</i>	0,02 (*)
1011010	Muscolo	(+)
1011020	Grasso	(+)
1011030	Fegato	(+)
1011040	Rene	(+)
1011050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	
1011990	Altri (2)	
1012000	b) <i>Bovini</i>	
1012010	Muscolo	0,02 (*) (+)
1012020	Grasso	0,02 (*) (+)
1012030	Fegato	0,03 (+)
1012040	Rene	0,02 (*) (+)
1012050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	0,02 (*)
1012990	Altri (2)	0,02 (*)
1013000	c) <i>Ovini</i>	0,01 (*)
1013010	Muscolo	
1013020	Grasso	
1013030	Fegato	

(1)	(2)	(3)
1013040	Rene	
1013050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	
1013990	Altri (2)	
1014000	d) <i>Caprini</i>	0,01 (*)
1014010	Muscolo	
1014020	Grasso	
1014030	Fegato	
1014040	Rene	
1014050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	
1014990	Altri (2)	
1015000	e) <i>Equidi</i>	
1015010	Muscolo	0,02 (*) (+)
1015020	Grasso	0,02 (*) (+)
1015030	Fegato	0,03 (+)
1015040	Rene	0,02 (*) (+)
1015050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	0,02 (*)
1015990	Altri (2)	0,02 (*)
1016000	f) <i>Pollame</i>	0,01 (*)
1016010	Muscolo	
1016020	Grasso	
1016030	Fegato	
1016040	Rene	
1016050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	
1016990	Altri (2)	
1017000	g) <i>Altri animali terrestri d'allevamento</i>	0,01 (*)
1017010	Muscolo	
1017020	Grasso	
1017030	Fegato	
1017040	Rene	
1017050	Frattaglie commestibili (diverse da fegato e rene)	
1017990	Altri (2)	
1020000	Latte	
1020010	Bovini	0,02 (*) (+)
1020020	Ovini	0,01 (*)
1020030	Caprini	0,01 (*)
1020040	Equini	0,02 (*) (+)
1020990	Altri (2)	0,01 (*)
1030000	Uova di volatili	0,01 (*)
1030010	Galline	
1030020	Anatra	
1030030	Oca	
1030040	Quaglia	
1030990	Altri (2)	

(1)	(2)	(3)
1040000	Miele e altri prodotti dell'apicoltura (7)	0,05 (*)
1050000	Anfibi e rettili	0,01 (*)
1060000	Animali invertebrati terrestri	0,01 (*)
1070000	Animali vertebrati terrestri selvatici	0,01 (*)
1100000	PRODOTTI DI ORIGINE ANIMALE - PESCI, PRODOTTI ITTICI E ALTRI PRODOTTI ALIMENTARI D'ACQUA MARINA E D'ACQUA DOLCE (8)	
1200000	PRODOTTI O LORO PARTI DESTINATI ESCLUSIVAMENTE ALLA PRODUZIONE DI MANGIMI (8)	
1300000	PRODOTTI ALIMENTARI TRASFORMATI (9)	

(*) Limite di determinazione analitica

(**) Combinazione di antiparassitario e codice alla quale si applica l'LMR fissato nell'allegato III, parte B.

(+) Per l'elenco completo dei prodotti di origine vegetale e animale ai quali si applicano gli LMR occorre fare riferimento all'allegato I.

Imazalil (qualsiasi percentuale di isomeri costituenti) (R)

(R) = La definizione del residuo è diversa per le seguenti combinazioni di antiparassitari e numeri di codice: imazalil - codice 1000000 eccetto 1040000: somma di imazalil e del metabolita FK-772 (qualsiasi percentuale di isomeri costituenti), espressa come imazalil

(+) L'Autorità europea per la sicurezza alimentare ha riscontrato la mancanza di alcune informazioni relative alla tossicità dei metaboliti. Al momento del riesame degli LMR la Commissione terrà conto delle informazioni indicate nella prima frase se tali informazioni saranno presentate entro il 26 settembre 2021 oppure, qualora tali informazioni non siano presentate entro tale termine, della mancanza delle stesse.

0110010 Pompelmi

0110020 Arance dolci

0110030 Limoni

0110040 Limette/lime

0110050 Mandarinini

(+) L'Autorità europea per la sicurezza alimentare ha riscontrato la mancanza di alcune informazioni relative alle sperimentazioni sui residui. Al momento del riesame degli LMR la Commissione terrà conto delle informazioni indicate nella prima frase se tali informazioni saranno presentate entro il 26 settembre 2021 oppure, qualora tali informazioni non siano presentate entro tale termine, della mancanza delle stesse.

0232030 Zucchine

(+) L'Autorità europea per la sicurezza alimentare ha riscontrato la mancanza di alcune informazioni relative alla tossicità dei metaboliti. Al momento del riesame degli LMR la Commissione terrà conto delle informazioni indicate nella prima frase se tali informazioni saranno presentate entro il 26 settembre 2021 oppure, qualora tali informazioni non siano presentate entro tale termine, della mancanza delle stesse.

0233010 Meloni

(+) L'Autorità europea per la sicurezza alimentare ha riscontrato la mancanza di alcune informazioni relative alla tossicità dei metaboliti e alla stabilità all'immagazzinamento. Al momento del riesame degli LMR la Commissione terrà conto delle informazioni indicate nella prima frase se tali informazioni saranno presentate entro il 26 settembre 2021 oppure, qualora tali informazioni non siano presentate entro tale termine, della mancanza delle stesse.

1011010 Muscolo

1011020 Grasso

1011030 Fegato

1011040 Rene

1012010 Muscolo

1012020 Grasso

1012030 Fegato

1012040 Rene

1015010 Muscolo

1015020	Grasso
1015030	Fegato
1015040	Rene
1020010	Bovini
1020040	Equini»

2) nell'allegato III, parte B, la colonna relativa all'imazalil è soppressa.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1583 DELLA COMMISSIONE**del 25 settembre 2019****che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, per quanto riguarda le misure di cibersicurezza****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 1 e l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Uno dei principali obiettivi del regolamento (CE) n. 300/2008 è definire i criteri per un'interpretazione comune dell'annesso 17 (annesso sulla sicurezza) della Convenzione internazionale per l'aviazione civile ⁽²⁾, del 7 dicembre 1944, 10^a edizione, 2017, di cui tutti gli Stati membri dell'UE sono firmatari.
- (2) I mezzi per conseguire gli obiettivi sono: a) la definizione di regole e di norme fondamentali comuni in relazione alla sicurezza aerea; b) meccanismi di controllo della conformità.
- (3) Alla base della modifica della legislazione di esecuzione vi è l'intento di aiutare gli Stati membri a garantire il pieno rispetto della modifica più recente (modifica 16) dell'annesso 17 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile, con cui sono state introdotte nuove norme ai capitoli 3.1.4, relativo all'organizzazione nazionale e all'autorità competente, e 4.9.1, concernente le misure preventive di cibersicurezza.
- (4) Recependo tali norme nella legislazione di esecuzione dell'UE riguardante la sicurezza aerea sarà fatto in modo che le autorità competenti stabiliscano e attuino procedure per la condivisione, ove opportuna, tempestiva e pratica delle informazioni pertinenti di ausilio ad altre autorità e agenzie nazionali, agli operatori aeroportuali, ai vettori aerei e ad altri soggetti interessati, di modo che possano eseguire efficaci valutazioni dei rischi per la sicurezza in relazione alle loro operazioni ed anche, fra l'altro, alla cibersicurezza e all'attuazione di misure volte a contrastare le minacce informatiche.
- (5) La direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione (direttiva NIS), stabilisce misure volte a conseguire un livello comune elevato di sicurezza della rete e dei sistemi informativi nell'Unione al fine di migliorare il funzionamento del mercato interno. Le misure derivanti dalla direttiva NIS e dal presente regolamento dovrebbero essere coordinate a livello nazionale per evitare lacune e duplicazioni degli obblighi.
- (6) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione ⁽⁴⁾.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile istituito dall'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

⁽¹⁾ GUL 97 del 9.4.2008, pag. 72.⁽²⁾ <https://icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>⁽³⁾ Direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione (GUL 194 del 19.7.2016, pag. 1).⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GUL 299 del 14.11.2015, pag. 1).

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 31 dicembre 2020.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 settembre 2019

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNKER

ALLEGATO

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è così modificato:

1) è aggiunto il seguente punto 1.0.6:

«1.0.6. L'autorità competente deve stabilire e attuare procedure per la condivisione, ove opportuna, tempestiva e pratica delle informazioni pertinenti di ausilio ad altre autorità e agenzie nazionali, agli operatori aeroportuali, ai vettori aerei e ad altri soggetti interessati, di modo che possano eseguire efficaci valutazioni dei rischi per la sicurezza in relazione alle loro operazioni.»;

2) è aggiunto il seguente punto 1.7:

«1.7 INDIVIDUAZIONE DEI DATI E DEI SISTEMI DI TECNOLOGIA DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE FONDAMENTALI PER L'AVIAZIONE CIVILE E LORO PROTEZIONE DALLE MINACCE INFORMATICHE

1.7.1. L'autorità competente deve fare in modo che gli operatori aeroportuali, i vettori aerei e gli altri soggetti definiti nel programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile individuino e proteggano i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione da attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'aviazione civile.

1.7.2. Operatori aeroportuali, vettori aerei ed altri soggetti devono individuare nel proprio programma di sicurezza, o in qualsiasi documento pertinente cui sia fatto riferimento nel programma di sicurezza, i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione di cui al punto 1.7.1.

Nel programma di sicurezza, ovvero nel documento pertinente eventualmente indicato nel programma di sicurezza, devono essere descritte in dettaglio le misure protettive predisposte nei confronti degli attacchi informatici, oltre alle misure per il riconoscimento di tali attacchi, come descritto al punto 1.7.1.

1.7.3. Le misure di protezione dettagliate di tali dati e sistemi dalle interferenze illecite devono essere individuate, elaborate e attuate in conformità a una valutazione del rischio effettuata dall'operatore aeroportuale, dal vettore aereo o dal soggetto in questione, a seconda dei casi.

1.7.4. Negli Stati membri in cui la competenza per le misure relative alle minacce informatiche spetta a un'autorità o a un'agenzia specifica, tale autorità o agenzia può essere designata come l'ente preposto al coordinamento e/o al controllo delle disposizioni concernenti la cbersicurezza di cui al presente regolamento.

1.7.5. Nel caso in cui determinati operatori aeroportuali, vettori aerei e altri soggetti definiti nel programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile soggiacciano ad obblighi di cbersicurezza a parte, derivanti da altre normative dell'UE o nazionali, l'autorità competente può stabilire che al posto delle prescrizioni del presente regolamento debbano essere rispettate le prescrizioni di tali altre normative dell'UE o nazionali. L'autorità competente è tenuta a coordinarsi con le altre autorità competenti al fine di stabilire regimi di controllo coordinati o compatibili.»;

3) il punto 11.1.2 è sostituito dal seguente:

«11.1.2. Il personale seguente deve aver superato un controllo rafforzato o standard dei precedenti personali:

- a) le persone selezionate per effettuare o far effettuare sotto la propria responsabilità controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in una zona diversa da un'area sterile;
- b) le persone che hanno accesso senza scorta alla merce e alla posta aerea, alla posta e al materiale del vettore aereo, alle provviste di bordo e alle forniture per l'aeroporto che sono stati sottoposti ai controlli di sicurezza prescritti;
- c) le persone che dispongono di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui al punto 1.7.1, in conformità al programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile, o che sono state altrimenti individuate nella valutazione dei rischi a norma del punto 1.7.3.

Salvo diversamente indicato nel presente regolamento, a stabilire se sia necessario effettuare un controllo rafforzato oppure standard dei precedenti personali deve essere l'autorità competente, conformemente alle norme nazionali applicabili.»;

4) è aggiunto il seguente punto 11.2.8:

«11.2.8. Addestramento delle persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche

- 11.2.8.1. Le persone che attuano le misure di cui al punto 1.7.2 devono possedere le competenze e le attitudini necessarie ad eseguire in modo efficace i compiti loro assegnati e devono essere messe a conoscenza dei rischi informatici pertinenti limitatamente a quanto è necessario che sappiano in funzione del proprio incarico (principio della “necessità di conoscere”).
- 11.2.8.2. Le persone che hanno accesso a dati o sistemi devono ricevere un addestramento adeguato e specifico per il loro ruolo, commisurato alle loro mansioni e alle loro responsabilità, e devono essere sensibilizzate riguardo ai rischi qualora ciò sia reso necessario dalla funzione che rivestono. L'autorità competente, oppure l'autorità o l'agenzia di cui al punto 1.7.4, deve indicare o approvare i contenuti del corso.».
-

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1584 DELLA COMMISSIONE**del 25 settembre 2019****che apre un'inchiesta sulla possibile elusione delle misure antidumping istituite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1343/2013 del Consiglio sulle importazioni di perossisolfati (persolfati) originari della Repubblica popolare cinese, e che dispone la registrazione di tali importazioni**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾ («il regolamento di base»), in particolare l'articolo 13, paragrafo 3, e l'articolo 14, paragrafo 5,

dopo aver informato gli Stati membri,

considerando quanto segue:

A. INCHIESTA D'UFFICIO

- (1) La Commissione europea («la Commissione») ha deciso di propria iniziativa, conformemente all'articolo 13, paragrafo 3, e all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2016/1036 («il regolamento di base»), di aprire un'inchiesta sulla possibile elusione delle misure antidumping istituite sulle importazioni di perossisolfati (persolfati) originari della Repubblica popolare cinese e di disporre la registrazione di tali importazioni.

B. PRODOTTO

- (2) Il prodotto oggetto della possibile elusione è costituito da perossisolfati (persolfati), compreso il perossimono-solfato solfato di potassio, attualmente classificati con i codici NC 2833 40 00 ed ex 2842 90 80 (codice TARIC 2842 90 80 20) e originari della Repubblica popolare cinese («il prodotto in esame»).
- (3) Il prodotto oggetto dell'inchiesta a causa di una possibile elusione è lo stesso descritto nel considerando precedente, attualmente classificato con gli stessi codici del prodotto in esame, importato con il codice aggiuntivo TARIC A820 («il prodotto oggetto dell'inchiesta»).

C. MISURE IN VIGORE

- (4) Le misure attualmente in vigore e potenzialmente oggetto di elusione sono le misure antidumping istituite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1343/2013 del Consiglio ⁽²⁾. Un riesame in previsione della scadenza relativo a tali misure è stato avviato il 17 dicembre 2018 ed è tuttora in corso ⁽³⁾.

D. MOTIVAZIONE

- (5) La presente inchiesta sulla possibile elusione delle misure antidumping in vigore si basa su elementi di prova sufficienti a dimostrare che tali misure vengono eluse tramite una riorganizzazione dei modelli e dei canali di vendita del prodotto in esame.
- (6) Le misure in vigore variano tra il 24,5 % e il 71,8 %. Uno dei produttori esportatori, la società ABC Chemicals Co. Ltd Shanghai («ABC»), è soggetto a un dazio dello 0 %. Le statistiche sulle importazioni indicano una modificazione della configurazione degli scambi in seguito all'istituzione del dazio antidumping definitivo sul prodotto in esame. Tali statistiche indicano anche che le importazioni cinesi entrano attualmente nell'Unione soprattutto attraverso la società ABC. Dagli elementi di prova in possesso della Commissione emerge però che ABC non produce più il prodotto in esame. Risulta inoltre che la licenza di produzione di ABC è stata revocata nel luglio 2017, che non è stata rilasciata alcuna nuova licenza e che la società è classificata come impresa di distribuzione e non come fabbricante.

⁽¹⁾ GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1343/2013 del Consiglio, del 12 dicembre 2013, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di perossisolfati (persolfati) originari della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 (GUL 338 del 17.12.2013, pag. 11).

⁽³⁾ Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di perossisolfati (persolfati) originari della Repubblica popolare cinese (2018/C 454/06) (GU C 454 del 17.12.2018, pag. 7).

- (7) Non sembra che vi sia alcuna motivazione o giustificazione economica per questo transito delle esportazioni a parte il dazio dello 0 % in vigore per ABC.
- (8) La Commissione dispone inoltre di sufficienti elementi di prova del fatto che gli effetti riparatori delle misure antidumping in vigore sul prodotto in esame risultano indeboliti in termini quantitativi e di prezzo. Volumi considerevoli di importazioni del prodotto oggetto dell'inchiesta sembrano aver sostituito le importazioni del prodotto in esame. La Commissione dispone inoltre di sufficienti elementi di prova del fatto che le importazioni del prodotto oggetto dell'inchiesta sono effettuate a prezzi inferiori al prezzo non pregiudizievole stabilito nell'inchiesta che ha determinato l'istituzione delle misure in vigore.
- (9) Infine, la Commissione ha raccolto sufficienti elementi che comprovano che i prezzi del prodotto oggetto dell'inchiesta sono oggetto di dumping rispetto al valore normale stabilito in precedenza.
- (10) Qualora nel corso dell'inchiesta siano individuate altre pratiche di elusione contemplate all'articolo 13 del regolamento di base, oltre a quella sopra menzionata, l'inchiesta potrà riguardare anche tali pratiche.

E. PROCEDURA

- (11) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che esistono elementi di prova sufficienti per giustificare l'apertura di un'inchiesta a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento di base e per disporre la registrazione delle importazioni dei prodotti oggetto dell'inchiesta in conformità all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base.
- (12) Le autorità della Repubblica popolare cinese saranno informate dell'apertura dell'inchiesta.

a) **Termini**

- (13) Ai fini di una buona amministrazione è opportuno precisare i termini entro cui:
 - le parti possono manifestarsi alla Commissione, presentare osservazioni per iscritto e inviare le risposte al questionario o qualsiasi altra informazione di cui occorre tener conto nel corso dell'inchiesta,
 - le parti possono chiedere per iscritto di essere sentite dalla Commissione.
- (14) Si ricorda che le parti potranno esercitare i diritti procedurali stabiliti nel regolamento di base unicamente se si manifestano entro i termini indicati all'articolo 3 del presente regolamento.

b) **Questionari**

- (15) Per ottenere le informazioni ritenute necessarie all'inchiesta, la Commissione invierà un questionario alla società ABC, la quale è invitata a rispondervi entro il termine fissato all'articolo 3, paragrafo 2, del presente regolamento.

c) **Raccolta di informazioni e audizioni**

- (16) Le parti interessate devono manifestarsi contattando la Commissione entro il termine fissato all'articolo 3, paragrafo 1, del presente regolamento.
- (17) Tutte le parti, compresi l'industria dell'Unione, gli importatori e qualsiasi associazione pertinente, sono invitate a comunicare le loro osservazioni per iscritto e a fornire elementi di prova, a condizione che tali comunicazioni pervengano entro il termine fissato all'articolo 3, paragrafo 2. La Commissione può inoltre sentire le parti, a condizione che ne facciano richiesta per iscritto e che dimostrino di avere particolari motivi per chiedere un'audizione.

F. REGISTRAZIONE

- (18) In conformità all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base, le importazioni del prodotto oggetto dell'inchiesta sono sottoposte a registrazione al fine di garantire, qualora i risultati dell'inchiesta confermino l'elusione, che dazi antidumping per un importo adeguato possano essere riscossi a decorrere dalla data in cui è stata disposta la registrazione di tali importazioni.

- (19) L'eventuale pagamento di futuri dazi dipenderà dai risultati dell'inchiesta. In base alle informazioni disponibili nella fase attuale, in particolare le indicazioni secondo cui alcune società attualmente soggette al dazio residuo del 71,8 % (codice aggiuntivo TARIC A999) o le società soggette a un'aliquota del dazio individuale vendono i propri prodotti attraverso la società ABC (soggetta ad un dazio dello 0 %), l'importo dell'eventuale dazio futuro è fissato al livello del dazio residuo, vale a dire il 71,8 % ad valorem sul valore cif all'importazione del prodotto oggetto dell'inchiesta, importato con il codice aggiuntivo TARIC A820.

G. OMESSA COLLABORAZIONE

- (20) Qualora una parte interessata neghi l'accesso alle informazioni necessarie, non le comunichi entro i termini stabiliti oppure ostacoli gravemente l'inchiesta, possono essere stabilite conclusioni, positive o negative, in base ai dati disponibili, in conformità all'articolo 18 del regolamento di base.
- (21) Se le informazioni fornite da una parte interessata risultano false o fuorvianti, tali informazioni non sono prese in considerazione e possono essere utilizzati i dati disponibili in conformità all'articolo 18 del regolamento di base.
- (22) Se una parte interessata non collabora o collabora solo parzialmente e le conclusioni si basano quindi sui dati disponibili in conformità all'articolo 18 del regolamento di base, l'esito dell'inchiesta può essere per tale parte meno favorevole di quanto sarebbe stato se avesse collaborato.

H. CALENDARIO DELL'INCHIESTA

- (23) A norma dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento di base, l'inchiesta sarà conclusa entro nove mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

I. TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

- (24) Si ricorda che i dati personali raccolti nel corso della presente inchiesta saranno trattati in conformità al regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati.
- (25) Un'informativa sulla protezione dei dati per tutti gli interessati riguardante il trattamento dei dati personali nell'ambito delle attività di difesa commerciale della Commissione è disponibile sul sito web della DG Commercio: <http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/>.

J. CONSIGLIERE-AUDITORE

- (26) Per i procedimenti in materia commerciale le parti possono chiedere l'intervento del consigliere-auditore, che esamina le richieste di accesso al fascicolo, le controversie sulla riservatezza dei documenti, le richieste di proroga dei termini e qualsiasi altra richiesta concernente i diritti di difesa delle parti e di terzi che possono emergere nel corso del procedimento.
- (27) Il consigliere-auditore può organizzare audizioni e mediare tra le parti e i servizi della Commissione al fine di garantire il pieno esercizio dei diritti di difesa delle parti.
- (28) Le domande di audizione con il consigliere-auditore devono essere motivate e presentate per iscritto. Il consigliere-auditore esamina i motivi delle domande. Tali audizioni dovrebbero aver luogo solo se le questioni non sono state risolte a tempo debito con i servizi della Commissione.
- (29) Le domande devono essere presentate in tempo utile e senza indugio, in modo da non compromettere il regolare svolgimento del procedimento. A tal fine le parti dovrebbero chiedere l'intervento del consigliere-auditore il prima possibile dopo il verificarsi dell'evento che giustifichi tale intervento. In linea di principio i calendari indicati all'articolo 3 del presente regolamento per le domande di audizione con i servizi della Commissione si applicano mutatis mutandis alle domande di audizione con il consigliere-auditore. Se le domande di audizione non vengono presentate entro i calendari pertinenti, il consigliere-auditore esamina anche i motivi di tali domande tardive, la natura delle questioni sollevate e i loro effetti sui diritti di difesa, tenendo in debito conto l'interesse a una buona amministrazione e alla tempestiva conclusione dell'inchiesta.

(*) Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

- (30) Per ulteriori informazioni e per le modalità di contatto, le parti possono consultare le pagine dedicate al consigliere-auditore sul sito web della direzione generale del Commercio: <http://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/hearing-officer/>,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È aperta un'inchiesta a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, al fine di stabilire se le importazioni nell'Unione di perossolfati (persolfati), compreso il perossimonosolfato solfato di potassio, attualmente classificati con i codici NC 2833 40 00 ed ex 2842 90 80 (codice TARIC 2842 90 80 20) e originari della Repubblica popolare cinese, importati con il codice aggiuntivo TARIC A820, eludano le misure istituite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1343/2013 del Consiglio.

Articolo 2

1. Le autorità doganali degli Stati membri adottano, a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, e dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base, le opportune disposizioni per registrare le importazioni nell'Unione di cui all'articolo 1 del presente regolamento.
2. L'obbligo di registrazione scade dopo un periodo di nove mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 3

1. Le parti devono manifestarsi contattando la Commissione entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
2. Affinché le loro osservazioni siano prese in considerazione durante l'inchiesta, le parti devono presentarle per iscritto e fornire qualsiasi altra informazione entro 37 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, salvo diverse disposizioni.
3. Le parti possono inoltre chiedere di essere sentite dalla Commissione entro tale termine di 37 giorni.
4. Le informazioni trasmesse alla Commissione ai fini delle inchieste di difesa commerciale devono essere esenti da diritti d'autore. Prima di presentare alla Commissione informazioni e/o dati oggetto di diritti d'autore di terzi, le parti devono chiedere un'autorizzazione specifica al titolare del diritto d'autore, che consenta esplicitamente alla Commissione a) di utilizzare le informazioni e i dati ai fini del presente procedimento di difesa commerciale e b) di fornire le informazioni e/o i dati alle parti dell'inchiesta in una forma che consenta loro di esercitare il proprio diritto di difesa.
5. Tutte le comunicazioni scritte delle parti, comprese le informazioni richieste nel presente regolamento, i questionari compilati e la corrispondenza, per le quali viene chiesto un trattamento riservato devono essere contrassegnate dalla dicitura «*Limited*» («Diffusione limitata») ⁽¹⁾. Le parti che presentano informazioni nel corso della presente inchiesta sono invitate a motivare la loro richiesta di trattamento riservato.
6. Le parti che trasmettono informazioni a «diffusione limitata» sono tenute a presentare, a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento di base, un riassunto non riservato delle stesse, contrassegnato dalla dicitura «*For inspection by interested parties*» («Consultabile dalle parti interessate»). Il riassunto deve essere sufficientemente dettagliato, in modo da consentire una comprensione adeguata della sostanza delle informazioni presentate a titolo riservato.
7. Se una parte che trasmette informazioni riservate non è in grado di motivare debitamente la richiesta di trattamento riservato o non fornisce un riassunto non riservato nel formato richiesto e della qualità richiesta, la Commissione potrà non prendere in considerazione tali informazioni, a meno che non possa essere dimostrato in modo convincente in base a fonti attendibili che tali informazioni sono corrette.
8. Le parti interessate sono invitate a presentare tutte le comunicazioni e le richieste tramite la piattaforma TRON.tdi (<https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>), comprese le deleghe e certificazioni in forma scannerizzata, ad eccezione delle risposte voluminose che devono essere fornite su CD-R o DVD, a mano o per posta raccomandata.

Per poter accedere a TRON.tdi, le parti interessate devono disporre di un account EU Login. Le istruzioni complete per la registrazione e l'uso di TRON.tdi sono disponibili all'indirizzo <https://webgate.ec.europa.eu/tron/resources/documents/gettingStarted.pdf>.

⁽¹⁾ Un documento a «diffusione limitata» è un documento considerato riservato a norma dell'articolo 19 del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21) e dell'articolo 6 dell'accordo dell'OMC sull'attuazione dell'articolo VI del GATT 1994 (accordo antidumping). Tale tipo di documento è anche protetto a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).

Utilizzando TRON.tdi o la posta elettronica, le parti interessate esprimono la propria accettazione delle norme applicabili alle comunicazioni in forma elettronica contenute nel documento «CORRISPONDENZA CON LA COMMISSIONE EUROPEA NEI CASI DI DIFESA COMMERCIALE» pubblicato sul sito della direzione generale del Commercio: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/june/tradoc_152574.pdf. Le parti interessate devono indicare il proprio nome, indirizzo postale, numero di telefono e un indirizzo di posta elettronica valido e assicurarsi che l'indirizzo di posta elettronica fornito sia un indirizzo ufficiale di lavoro, attivo e controllato quotidianamente. Una volta ricevuti i recapiti, la Commissione comunicherà con le parti interessate unicamente per posta elettronica, a meno che queste ultime non richiedano esplicitamente di ricevere dalla Commissione tutti i documenti tramite un altro mezzo di comunicazione o a meno che la natura del documento da inviare non richieda l'utilizzo della posta raccomandata. Per ulteriori regole e informazioni riguardanti la corrispondenza con la Commissione, compresi i principi che si applicano alle comunicazioni per posta elettronica, si invitano le parti interessate a consultare le istruzioni sopraindicate relative alla comunicazione con le parti interessate.

Indirizzo della Commissione per l'invio della corrispondenza:

Commissione europea

Direzione generale del Commercio

Direzione H

Ufficio: CHAR 04/039

1049 Bruxelles/Brussel

BELGIO

TRON.tdi: <https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>

E-mail: TRADE-R707@ec.europa.eu

Articolo 4

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 25 settembre 2019

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2019/1585 DELLA COMMISSIONE

del 24 settembre 2019

relativa all'istituzione di norme di distribuzione del traffico per gli aeroporti di Amsterdam Schiphol e Amsterdam Lelystad ai sensi dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2019) 6816]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 19, paragrafo 3,

previa consultazione del comitato di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

- (1) A seguito di una precedente notifica, successivamente ritirata ⁽²⁾, le autorità dei Paesi Bassi hanno informato la Commissione con messaggio di posta elettronica del 25 marzo 2019 ⁽³⁾, a norma dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008, della loro intenzione di istituire talune norme di distribuzione del traffico per gli aeroporti di Amsterdam Schiphol e Amsterdam Lelystad nei Paesi Bassi (in appresso denominati rispettivamente «aeroporto di Schiphol» o «Schiphol» o «aeroporto di Lelystad» o «Lelystad»), adottando il progetto di decreto ministeriale e il progetto di ordinanza del ministro delle Infrastrutture e delle risorse idriche. Con messaggio di posta elettronica del 29 marzo 2019 ⁽⁴⁾, le autorità dei Paesi Bassi hanno presentato una versione modificata del progetto di decreto ministeriale e del progetto di ordinanza del ministro delle Infrastrutture e delle risorse idriche ⁽⁵⁾, unitamente ad altri elementi già contenuti nella notifica del 25 marzo 2019.
- (2) Le informazioni così presentate dalle autorità dei Paesi Bassi comprendevano in allegato quattro studi: 1) domanda di capacità presso Schiphol nel 2023; 2) domanda di capacità presso Schiphol nel 2030; 3) negoziazione sui mercati secondari presso Schiphol ⁽⁶⁾ e 4) operazioni di scissione di compagnie aeree.
- (3) La Commissione ha pubblicato una sintesi delle norme di distribuzione del traffico previste nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 12 aprile 2019 ⁽⁷⁾ e ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni.
- (4) Con lettere del 3 luglio 2019 ⁽⁸⁾ e dell'11 luglio 2019 ⁽⁹⁾, le autorità dei Paesi Bassi hanno presentato una modifica della notifica, destinata a tener conto delle preoccupazioni espresse dai servizi della Commissione. Con la stessa lettera dell'11 luglio 2019 e con messaggio di posta elettronica del 16 luglio 2019 ⁽¹⁰⁾, le autorità dei Paesi Bassi hanno notificato ulteriori dati pertinenti ai fini della notifica concernenti l'accessibilità degli aeroporti, nonché le intenzioni di dette autorità in merito ai tempi previsti per l'avvio delle operazioni commerciali presso l'aeroporto di Lelystad.

⁽¹⁾ GUL 293 del 31.10.2008, pag. 3.

⁽²⁾ Il 12 luglio 2018 le autorità dei Paesi Bassi hanno notificato alla Commissione una prima serie di norme di distribuzione del traffico per gli aeroporti di Schiphol e Lelystad. Il 4 dicembre 2018 le autorità dei Paesi Bassi hanno ritirato tale notifica.

⁽³⁾ Registrato con il numero di riferimento Ares (2019)2057632.

⁽⁴⁾ Registrato con il numero di riferimento Ares (2019)2256246.

⁽⁵⁾ Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.

⁽⁶⁾ I tre studi sono stati condotti dal consulente Seo Amsterdam Economics.

⁽⁷⁾ GU C 136 del 12.4.2019, pag. 26.

⁽⁸⁾ Registrata con il numero di riferimento Ares (2019)4236859.

⁽⁹⁾ Registrata con il numero di riferimento Ares (2019)4595066.

⁽¹⁰⁾ Registrata con il numero di riferimento Ares (2019) 4595552.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA E DELL'OBIETTIVO FISSATO DALLE AUTORITÀ DEI PAESI BASSI

2.1. Descrizione dettagliata della misura

- (5) Il progetto di norme di distribuzione del traffico tra gli aeroporti di Schiphol e Lelystad è costituito dai seguenti elementi:
- a) l'aeroporto di Lelystad, presso il quale il governo neerlandese prevede di avviare operazioni commerciali entro la fine del 2020, sarà designato quale aeroporto coordinato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio ⁽¹¹⁾ («regolamento sulle bande orarie») a decorrere dall'entrata in vigore del decreto ministeriale concernente l'aeroporto di Lelystad;
 - b) fatto salvo il regolamento sulle bande orarie, un vettore aereo avrà priorità nell'ottenere una banda oraria presso l'aeroporto di Lelystad per il decollo o l'atterraggio nella misura in cui tale vettore aereo:
 - ha trasferito bande orarie precedentemente operate presso l'aeroporto di Schiphol ad un altro vettore aereo o le ha restituite al coordinatore delle bande orarie; oppure
 - si impegna ad utilizzare da tale momento in poi le bande orarie precedentemente operate presso l'aeroporto di Schiphol per operare voli di trasferimento;
 - c) la norma di cui alla precedente lettera b) si applica soltanto alle bande orarie presso l'aeroporto di Schiphol utilizzate nel precedente periodo di validità degli orari corrispondente o in almeno tre dei quattro precedenti periodi di validità degli orari corrispondenti per effettuare voli di collegamento diretto (*point-to-point*).
- (6) I «voli di trasferimento» e i «voli di collegamento diretto» devono essere definiti da un decreto del ministro delle Infrastrutture e delle risorse idriche. È inoltre opportuno stabilire norme relative ai criteri che tali voli devono soddisfare. I voli dovrebbero essere classificati ogni due anni in base a tali criteri e ogni nuova classificazione dovrebbe essere annunciata almeno un anno prima della sua entrata in vigore. Un progetto di ordinanza basato su tale conferimento di responsabilità costituisce parte della misura notificata (cfr. considerando da 13 a 21).
- (7) Il progetto di norme di distribuzione del traffico non impone che debbano corrispondere i giorni e gli orari della capacità utilizzata presso l'aeroporto di Lelystad, da un lato, e delle pertinenti bande orarie presso l'aeroporto di Schiphol, dall'altro, trasferiti, restituiti o destinati ad un uso diverso secondo la norma di cui al considerando 5, lettera b).
- (8) Un vettore aereo che si avvalga dell'articolo 2, paragrafo 2, del progetto di decreto [ossia la norma di cui al considerando 5, lettera b)] deve informarne il ministro, il coordinatore delle bande orarie e, se del caso, il vettore aereo beneficiario, indicando quali sono le bande orarie presso l'aeroporto di Schiphol interessate. Nell'informare il ministro il vettore aereo deve dimostrare di soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 5, del progetto di decreto [considerando 5, lettera c)].
- (9) Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del progetto di decreto, le bande orarie precedentemente operate di cui all'articolo 2, paragrafo 2 [descritte al considerando 5, lettera b)] devono essere utilizzate esclusivamente per voli di trasferimento.
- (10) All'articolo 3, paragrafi 2, 3 e 4, del progetto di decreto ministeriale sono aggiunte le seguenti disposizioni:
- «2) Nel periodo di applicazione del presente decreto, un vettore aereo titolare di bande orarie precedentemente operate di cui al paragrafo 1 deve assicurare almeno il medesimo numero di voli di trasferimento nel corrispondente periodo di validità degli orari che effettuava prima di aver ottenuto tali bande orarie, in seguito al loro trasferimento a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), o prima dell'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera b) a tali bande orarie, a seconda dei casi, aumentato di un numero pari a quello di tali bande orarie.
- In deroga al primo comma e alle condizioni di cui al paragrafo 3, tale vettore può ridurre il numero di voli di trasferimento qualora il numero complessivo delle bande orarie che detiene diminuisca.
- 3) Un vettore aereo titolare di bande orarie precedentemente operate di cui al paragrafo 1, e fatto salvo tale paragrafo, non può mai diminuire la percentuale di voli di trasferimento tra tutti i voli operati grazie ad altre bande orarie presso l'aeroporto di Schiphol rispetto alla percentuale esistente prima che il vettore ottenesse le bande orarie precedentemente operate in questione, a seguito del loro trasferimento ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), oppure prima dell'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera b), a tali bande orarie, a seconda dei casi.

⁽¹¹⁾ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GUL 14 del 22.1.1993, pag. 1).

- 4) Qualora le bande orarie presso l'aeroporto di Schiphol siano detenute da più di una compagnia all'interno di un determinato insieme costituito da
- una società madre e tutte le sue controllate o, altrimenti,
 - da tutte le società controllate dalla medesima società madre,
- ciascuna di tali compagnie va considerata come un singolo vettore aereo ai fini dei paragrafi 2 e 3».
- (11) A norma dell'articolo 2, paragrafi 3 e 4, del progetto di decreto ministeriale, la priorità di cui all'articolo 2, paragrafo 2 [considerando 5, lettera b)] si applica a due tranches di bande orarie presso l'aeroporto di Lelystad, ossia fino a 10 000 bande orarie comprese e da 10 001 a 25 000 bande orarie.
- (12) A norma dell'articolo 7, il decreto entra in vigore ad una data da stabilire mediante regia decisione, ad eccezione dell'articolo 2, paragrafo 4, che entra in vigore a decorrere dalla data in cui la Commissione europea approva tale paragrafo specifico a seguito di una presentazione separata a norma dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008 e pubblica la sua decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (13) Il progetto di ordinanza del ministro definisce i «voli di trasferimento» con riferimento alla destinazione di ciascun volo. I criteri adottati sono i seguenti:
- una percentuale media di voli di trasferimento rispetto a tutti i voli in partenza dall'aeroporto di Schiphol pari ad almeno il 10 %, misurata nei cinque anni di calendario antecedenti la pubblicazione della classificazione e in base ad oltre dieci voli l'anno nei tre anni antecedenti la pubblicazione della classificazione; oppure
 - destinazioni in zone definite all'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento «*Aanwijzingsregeling risicovluchten*», che designa i cosiddetti «voli a rischio» che richiedono controlli doganali.
- (14) L'allegato 1 del progetto di ordinanza elenca le destinazioni corrispondenti a tali criteri.
- (15) Conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, del progetto di ordinanza, una destinazione non inclusa nell'allegato 1 è considerata una «destinazione di trasferimento» per un periodo richiesto, fino ad un massimo di 5 anni, se una compagnia aerea è in grado di dimostrare al ministro ex ante che la destinazione sarà servita dai suoi voli con una percentuale media di trasferimento pari ad almeno il 10 % per il numero di stagioni richieste.
- (16) A norma dell'articolo 1, paragrafo 4, del progetto di ordinanza, una compagnia aerea può in ogni caso soddisfare la prescrizione di cui al paragrafo 3 dimostrando che una destinazione è servita da voli con una percentuale media di voli di trasferimento pari ad almeno il 10 %, misurata nei cinque anni di calendario antecedenti la richiesta di cui al paragrafo 3, presso un aeroporto all'interno dell'Unione europea.
- (17) Le destinazioni che saranno considerate una destinazione di trasferimento ai sensi del paragrafo 3 saranno pubblicate nella Gazzetta ufficiale del Regno dei Paesi Bassi.
- (18) Il progetto di ordinanza del ministro elenca inoltre nell'allegato 2 le destinazioni designate come «voli di collegamento diretto» sulla base dei seguenti criteri:
- una percentuale media di voli di trasferimento rispetto a tutti i voli presso l'aeroporto di Schiphol inferiore al 10 %, misurata nei cinque anni di calendario antecedenti la pubblicazione della classificazione;
 - oltre dieci voli l'anno nei tre anni antecedenti la pubblicazione della classificazione.
- (19) L'articolo 3 del progetto di ordinanza riguarda le norme relative alla valutazione delle prove della percentuale di voli di trasferimento pertinente ai fini dell'applicazione dell'ordinanza.
- (20) Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, è possibile presentare al ministro qualsiasi dato verificabile relativo alla percentuale di trasferimento di voli e destinazioni, che sarà preso in considerazione ai fini della designazione dei voli come voli di trasferimento o come voli di collegamento diretto.
- (21) L'articolo 3, paragrafo 2, stabilisce che, in ogni caso, per quanto riguarda i dati di cui al paragrafo 1, sono considerati passeggeri in trasferimento quelli in arrivo all'aeroporto di Schiphol e in partenza, entro 24 ore dall'arrivo, verso una destinazione diversa da quella di origine del volo precedente.

2.2. Obiettivo della misura definita dalle autorità dei Paesi Bassi

- (22) Secondo le autorità dei Paesi Bassi, il progetto di norme di distribuzione del traffico mira a privilegiare i voli di trasferimento per quanto riguarda l'assegnazione di capacità all'aeroporto di Schiphol. L'ampia rete di destinazioni intercontinentali non potrebbe essere servita se Schiphol non fosse un *hub* continentale e intercontinentale. Le due funzioni, servire destinazioni intercontinentali e operare in una rete europea per i passeggeri in trasferimento, sono inseparabili e, congiuntamente, formano la funzione di *hub* continentale e intercontinentale di Schiphol.
- (23) Alla base di questo obiettivo vi è il limite di 500 000 movimenti l'anno presso l'aeroporto di Schiphol fino alla fine del 2020, stabilito nell'«accordo di Alders». Tale accordo è stato raggiunto nel 2008 tra le parti interessate (ossia l'industria dell'aviazione, le autorità pubbliche e i residenti). Esso mira a conseguire un equilibrio tra la crescita del settore dell'aviazione e la fattibilità e la sicurezza e la sostenibilità ambientali.
- (24) Il limite di 500 000 movimenti l'anno presso l'aeroporto di Schiphol è già stato raggiunto nel 2018. Di conseguenza le autorità dei Paesi Bassi ritengono che sia possibile aumentare la capacità disponibile per il trasferimento del traffico presso l'aeroporto di Schiphol soltanto mediante una distribuzione del traffico tra tale aeroporto e l'aeroporto di Lelystad, in quanto quest'ultimo è in grado di accogliere un traffico che non necessita di condizioni e strutture come quelle disponibili presso l'aeroporto di Schiphol.
- (25) A tal fine l'aeroporto di Lelystad accoglierebbe il traffico di collegamento diretto (*point-to-point*) proveniente dall'aeroporto di Schiphol, migliorando così la funzione di trasferimento di quest'ultimo aeroporto.
- (26) Il progetto di norme di distribuzione del traffico non obbliga i vettori aerei a trasferire i loro voli da Schiphol, ma si basa piuttosto su incentivi a favore del trasferimento del traffico di collegamento diretto.
- (27) Secondo le autorità dei Paesi Bassi, la misura notificata deve essere considerata alla luce della notevole importanza economica e strategica del mantenimento degli *hub* principali nell'Unione. Secondo le autorità dei Paesi Bassi, l'aeroporto di Schiphol è uno degli *hub* di dimensioni maggiori nella parte nordoccidentale dell'Unione e un pilastro importante per l'economia e il collegamento dei Paesi Bassi. Nel 2017 48,6 milioni di passeggeri provenienti da città europee hanno viaggiato da/verso l'aeroporto di Schiphol e il 31 % di essi si è trasferito su un altro volo a Schiphol. Inoltre 19,7 milioni di passeggeri non europei hanno viaggiato da/verso Schiphol. Di questi passeggeri circa il 60 % erano passeggeri in trasferimento. Le autorità dei Paesi Bassi fanno riferimento all'importanza riconosciuta dalla Commissione europea all'esistenza di *hub* principali sul territorio dell'UE nella sua politica estera in materia di aviazione ⁽¹²⁾.
- (28) Le autorità dei Paesi Bassi ritengono che una rete di rotte europee da Schiphol destinata a servire destinazioni continentali e intercontinentali sia essenziale per mantenere e sviluppare questo forte *hub* dell'UE e credono che la funzione di *hub* di Schiphol sia un interesse pubblico vitale che deve essere mantenuto e rafforzato ⁽¹³⁾. Procedere in tal senso è importante data la vulnerabilità dell'*hub* al declino nella rete di rotte continentali e intercontinentali.
- (29) Secondo le autorità dei Paesi Bassi, tale vulnerabilità è dovuta più specificamente al fatto che è limitato il mercato interno del traffico intercontinentale e dei trasferimenti, in termini di passeggeri residenti nei Paesi Bassi. In secondo luogo, i vettori che si occupano di traffico intercontinentale e di trasferimento necessitano di un'infrastruttura specializzata; per tali vettori, in determinate situazioni, come i voli a rischio, non esistono altre alternative ragionevoli presso un altro aeroporto situato nei Paesi Bassi. In terzo luogo, le autorità dei Paesi Bassi sostengono che se l'aeroporto dovesse perdere la sua funzione di *hub*, la capacità dei posti e le frequenze dei voli ne risentirebbero per anni.
- (30) Le autorità dei Paesi Bassi fanno inoltre riferimento al pacchetto completo di misure adottato per attuare il cosiddetto «approccio equilibrato» istituito dal regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾. Secondo le spiegazioni delle autorità dei Paesi Bassi, tali misure si riflettono nell'«accordo di Alders» del 2008, di cui sopra, e sono state riaffermate nel Libro bianco sull'aviazione neerlandese (2009), nel programma d'azione di Schiphol (2016) e nell'accordo di coalizione (2017).
- (31) Come indicato in precedenza, la soglia di 500 000 movimenti di aeromobili presso Schiphol è già stata raggiunta nel 2018. Inoltre, secondo l'autorità dei Paesi Bassi, la capacità disponibile presso l'aeroporto di Eindhoven è stata rapidamente assorbita dal traffico supplementare non trasferito dall'aeroporto di Schiphol. Gli incentivi non sono stati sufficienti per indurre i vettori aerei a trasferirsi ad Eindhoven e a restituire di loro iniziativa le loro bande orarie di Schiphol al coordinatore delle bande orarie.

⁽¹²⁾ «La politica estera dell'UE in materia di aviazione — Affrontare le sfide future», COM(2012) 556 final del 27 settembre 2012.

⁽¹³⁾ Programma d'azione di Schiphol (2016).

⁽¹⁴⁾ Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE (GU L 173 del 12.6.2014, pag. 65).

- (32) In questo contesto le autorità dei Paesi Bassi ritengono necessario attuare e sviluppare ulteriormente il pacchetto di misure. L'attuazione è basata su una serie di elementi, in particolare: a) una visione a lungo termine del trasporto aereo; b) misure di sicurezza; c) misure in materia di spazio aereo; d) misure operative; e) misure di riduzione degli inquinamenti; f) misure di sostenibilità e g) misure di selettività.
- (33) Le norme di distribuzione del traffico fanno parte di un piano più ampio di sviluppo dell'aeroporto di Lelystad con una capacità massima di 45 000 movimenti annui di aeromobili. Tale capacità sarà raggiunta in due fasi: la prima fase sarà di 25 000 movimenti l'anno, da raggiungere intorno al 2033. All'apertura dell'aeroporto di Lelystad nel 2020, l'aeroporto ospiterà un numero massimo di 4 000 decolli e atterraggi l'anno. Si prevede che tale numero salga a un massimo di 7 000 nel 2021 e a 10 000 nel 2022. La seconda fase consentirà una crescita fino a 45 000 movimenti annui entro il 2043.

2.3. Osservazioni delle autorità dei Paesi Bassi sulla compatibilità del progetto di norme di distribuzione del traffico rispetto all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008 e al regolamento sulle bande orarie

- (34) Le autorità dei Paesi Bassi ritengono che le prescrizioni di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano soddisfatte.
- (35) Dal 16 gennaio al 6 febbraio 2019 le autorità dei Paesi Bassi hanno condotto una consultazione via Internet sul progetto di norme di distribuzione del traffico. Anche la relazione esplicativa e gli studi pertinenti sono stati resi pubblici a beneficio delle parti interessate. In base alla consultazione le principali preoccupazioni concernenti il progetto di norme di distribuzione del traffico erano le seguenti: a) la proporzionalità rispetto alla limitata capacità presso l'aeroporto di Lelystad che limita le opportunità commerciali dei vettori aerei; b) il possibile impatto discriminatorio in relazione al tipo di traffico e l'identità dei vettori aerei; e c) la distribuzione delle forze di mercato.
- (36) Le autorità dei Paesi Bassi sottolineano che, a seguito della consultazione delle parti interessate, hanno rivisto diversi aspetti del progetto di norme di distribuzione del traffico: a) l'introduzione di una disposizione atta a prevenire eventuali abusi, al fine di garantire la realizzazione di maggiori collegamenti internazionali; b) il trattamento specifico dei «voli a rischio», ossia i voli provenienti da talune destinazioni che richiedono un controllo doganale completo all'arrivo nei Paesi Bassi e che devono quindi essere accolti presso l'aeroporto di Schiphol; e c) chiarimenti concernenti le informazioni necessarie per dimostrare la quota di trasferimento di una nuova destinazione.
- (37) Per quanto concerne l'accessibilità e le infrastrutture, le autorità dei Paesi Bassi ritengono che entrambi gli aeroporti servano Amsterdam e la conurbazione di Randstad e che la distanza tra i due aeroporti sia pari a 57 km passando per l'autostrada A6 e possa essere coperta in 90 minuti. I due aeroporti sono collegati anche dai trasporti pubblici. Il tempo di percorrenza in treno tra la stazione centrale di Lelystad e la stazione centrale di Amsterdam è di 38 minuti e quello tra la stazione centrale di Lelystad e Schiphol è di 42 minuti. Il tragitto dalla stazione centrale di Lelystad all'aeroporto di Lelystad dura 15 minuti di autobus. All'apertura dell'aeroporto di Lelystad sarà introdotto un servizio di bus navetta tra la stazione centrale di Lelystad e l'aeroporto di Lelystad con un tempo di percorrenza di 10 minuti. A seconda degli orari di volo dell'aeroporto, il bus navetta partirà ad intervalli di 30 minuti. Inoltre è già stato deciso di ampliare l'autostrada A6 per l'aeroporto di Lelystad, passando da due a tre corsie, e di costruire un'uscita per l'aeroporto a partire dal 2021.
- (38) Le autorità dei Paesi Bassi indicano che l'aeroporto di Lelystad offre i servizi necessari ed è adatto a gestire il traffico ICAO/AESA CAT C ⁽¹⁵⁾. Inoltre sono disponibili quattro posizioni di parcheggio. Il controllo del traffico aereo sarà assicurato dall'agenzia LVNL. L'aeroporto fornirà servizi di assistenza a terra e di assistenza passeggeri. L'aeroporto non sarà aperto per voli notturni e non sono state previste strutture per operazioni di trasporto merci per via aerea e voli intercontinentali con aeromobili a fusoliera larga.
- (39) Le autorità dei Paesi Bassi ritengono che il progetto di norme di distribuzione del traffico non pregiudichi indebitamente le opportunità commerciali, poiché in particolare i vettori aerei non hanno l'obbligo di trasferire le loro attività da Schiphol a Lelystad. Inoltre tutte le destinazioni possono essere servite dall'aeroporto di Lelystad e l'orario dalle 6:00 alle 23:00 (ora locale) consente la flessibilità di utilizzare l'intero arco di tempo.

⁽¹⁵⁾ Dato che la pista sarà larga 45 metri, l'aeroporto sarà adatto a velivoli speciali quali i Boeing 737 e gli Airbus A320 e A321.

- (40) Secondo le autorità dei Paesi Bassi, il progetto di norme di distribuzione del traffico prevede la possibilità per i vettori aerei di sviluppare nuove rotte. Se un vettore aereo è in grado di dimostrare che servirà una nuova destinazione dall'aeroporto di Schiphol con voli con una quota di almeno il 10 % di passeggeri in trasferimento, tale destinazione sarà considerata parte dell'elenco delle destinazioni di trasferimento.
- (41) Le autorità dei Paesi Bassi presentano lo studio realizzato dal consulente Seo Amsterdam Economics. Lo studio è destinato a fornire assistenza alle autorità dei Paesi Bassi nella definizione della soglia più appropriata per definire un volo come volo di trasferimento, in modo da raggiungere un equilibrio tra l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto sul mercato e massimizzare l'efficacia della norma. L'analisi comprende il numero totale di destinazioni e movimenti di aeromobili, movimenti di aeromobili e rotte interessate per ciascuna compagnia aerea attualmente operante dall'aeroporto di Schiphol. Lo studio esamina gli effetti delle diverse soglie sul raggiungimento dell'obiettivo della misura e sulla possibilità per i vari vettori aerei di utilizzare tale soglia per ottenere la priorità all'aeroporto di Lelystad.
- (42) Per quanto riguarda i nuovi entranti i criteri previsti dal regolamento sulle bande orarie si applicheranno a partire dall'apertura dell'aeroporto di Lelystad al traffico commerciale, fermo restando che quello di Lelystad sarà un aeroporto coordinato a partire da quel momento. Fatta salva l'applicazione di tali criteri, il progetto di norme di distribuzione del traffico stabilisce una priorità nell'assegnazione di bande orarie presso l'aeroporto di Lelystad a favore dei vettori che si sono avvalsi dell'articolo 2, paragrafo 2, del decreto.
- (43) Il progetto di norme di distribuzione del traffico non comporta alcuna discriminazione diretta o indiretta tra i vettori aerei basata sulla nazionalità e sull'identità o tra destinazioni. Il progetto di norme di distribuzione del traffico si basa su criteri oggettivi e tutti i vettori aerei che servono una destinazione specifica sono trattati allo stesso modo, senza discriminazioni. Il progetto di norme di distribuzione del traffico non obbliga i vettori aerei a trasferire i voli dall'aeroporto di Schiphol a quello di Lelystad.
- (44) Le autorità dei Paesi Bassi indicano che la differenza tra le destinazioni non comporta di per sé alcuna discriminazione. La differenza può essere oggettivamente giustificata in base agli obiettivi legittimi della qualità della rete e alla promozione delle funzioni *hub* di Schiphol.
- (45) Le autorità dei Paesi Bassi ritengono che il progetto di norme di distribuzione del traffico sia proporzionato. L'aeroporto di Lelystad sarà un aeroporto coordinato a partire dall'avvio delle operazioni commerciali e la priorità stabilita nelle norme di distribuzione del traffico sarà applicata successivamente all'applicazione dei criteri di priorità del regolamento sulle bande orarie. Una volta che l'aeroporto di Lelystad avrà raggiunto un livello di 10 000 movimenti aerei l'anno, sarà effettuata una valutazione dell'impatto delle norme di distribuzione del traffico. La norma della priorità sarà estesa ad un'ulteriore tranche di 15 000 movimenti aerei (e quindi ad un totale di 25 000 movimenti aerei l'anno) soltanto se tale estensione sarà approvata dalla Commissione.
- (46) Le autorità dei Paesi Bassi ritengono che le norme notificate contengano misure di salvaguardia che garantiscono la realizzazione degli obiettivi delle norme di distribuzione del traffico.
- (47) Secondo le autorità dei Paesi Bassi la misura non va al di là di quanto necessario per il conseguimento dell'obiettivo fissato, dato che la norma si applica soltanto alla capacità di Schiphol generata dalla misura stessa e non a qualsiasi capacità nuova/diventa recentemente disponibile presso l'aeroporto di Schiphol.
- (48) Secondo le autorità dei Paesi Bassi la trasparenza del progetto di norme di distribuzione del traffico è garantita dalla forma giuridica scelta, ossia un decreto ministeriale e un'ordinanza del ministro delle Infrastrutture e delle risorse idriche.
- (49) Infine le autorità dei Paesi Bassi concludono che il progetto di norme di distribuzione del traffico non è incompatibile con i regolamenti (CEE) n. 95/93 e (CE) n. 1008/2008. Il regolamento sulle bande orarie sarebbe pienamente rispettato. In base alle precedenti decisioni della Commissione, le norme di distribuzione del traffico possono intervenire sul modo in cui vengono utilizzate le bande orarie.

3. OSSERVAZIONI TRASMESSE ALLA COMMISSIONE DALLE PARTI INTERESSATE

- (50) In risposta alla pubblicazione di una sintesi delle modifiche previste nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, alla Commissione sono pervenute osservazioni da 10 cittadini, 5 vettori aerei e 1 aeroporto in qualità di parti interessate; la maggior parte di essi ha desiderato mantenere l'anonimato.

- (51) La maggior parte delle parti interessate ha sostenuto che la misura è discriminatoria: il progetto di norme di distribuzione del traffico si basa su una distinzione fondamentale tra «voli di trasferimento» e «voli di collegamento diretto». La soglia del 10 % dei passeggeri in trasferimento non si basa su criteri oggettivi e tiene conto soltanto delle informazioni su tali passeggeri fornite dall'aeroporto. Le parti interessate hanno evidenziato la difficoltà di fornire dati per giustificare la percentuale di passeggeri in trasferimento e la mancanza di criteri forniti dalle autorità dei Paesi Bassi su come dimostrare tale percentuale che rende la misura inapplicabile.
- (52) Inoltre le parti interessate sostengono che il progetto di norme di distribuzione del traffico abbia effetti discriminatori nei confronti dei vettori aerei, in quanto soltanto il gruppo KLM ⁽¹⁶⁾, la sua alleanza SkyTeam ⁽¹⁷⁾ e i suoi partner di code-sharing beneficeranno del progetto di norme di distribuzione del traffico in ragione della distinzione tra destinazioni. La definizione di «volo di trasferimento» corrisponde pressoché all'86 % delle destinazioni del gruppo KLM. Fissando tali norme alcuni modelli commerciali, come quello dei voli a basso costo e per le vacanze, sono limitati in termini di possibilità di crescita aziendale. Le parti interessate ritengono pertanto che il progetto di norme di distribuzione del traffico non sia obiettivo e proporzionato e vada al di là di quanto necessario per il conseguimento di un obiettivo potenzialmente legittimo.
- (53) Le parti interessate sostengono inoltre che il progetto di norme di distribuzione del traffico abbia effetti discriminatori in relazione alle destinazioni, in quanto conferirebbe di fatto un vantaggio alle destinazioni del gruppo KLM che potranno crescere dall'aeroporto di Schiphol e da quello di Lelystad. Tuttavia, dato che quasi l'86 % ⁽¹⁸⁾ delle destinazioni del gruppo KLM è designato come «voli di trasferimento», il gruppo potrà crescere ulteriormente su queste rotte e aprirne di nuove. Inoltre il progetto di norme di distribuzione del traffico si traduce in pratica in una situazione in cui i vettori aerei dovranno competere con il gruppo KLM/SkyTeam in relazione a quelle destinazioni per le quali la posizione del gruppo KLM/di SkyTeam è la più forte trattandosi del soggetto che apporta traffico presso l'aeroporto di Schiphol (*feeder traffic*).
- (54) Le parti interessate ritengono inoltre che le condizioni di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008 non siano state soddisfatte. Gli aeroporti regolamentati dal progetto di norme di distribuzione del traffico non servono la medesima conurbazione dato che, secondo le parti interessate: «i) vi sono ampie zone agricole e naturali aperte (Natura 2000) tra Amsterdam e Lelystad, e quindi non si tratta di un agglomerato urbano continuo; ii) avendo quasi 80 000 abitanti, Lelystad è troppo grande per far parte di un agglomerato». A livello amministrativo le due città sono soggette alla medesima amministrazione soltanto a livello nazionale.
- (55) Inoltre le parti interessate sostengono che l'aeroporto di Lelystad non soddisfi attualmente le prescrizioni relative a un'infrastruttura appropriata dei trasporti e a servizi di trasporto pubblico adeguati, in particolare in determinati momenti della giornata (6:00 e 23:00) durante i quali non esistono sufficienti collegamenti di trasporto pubblico. Inoltre nelle ore di punta il trasferimento tra i due aeroporti richiede più di 90 minuti. La limitazione del numero di movimenti presso l'aeroporto di Lelystad (4 000 nel 2020) e il fatto che l'aeroporto non sia aperto a vettori aerei specializzati nel traffico di collegamento diretto che attualmente non dispongono di bande orarie presso l'aeroporto di Schiphol pregiudica le loro opportunità commerciali.
- (56) Alcune parti interessate sostengono che il progetto di norme di distribuzione del traffico sia contrario al regolamento sulle bande orarie, in quanto quest'ultimo consente soltanto di concedere priorità nell'assegnazione delle bande orarie mediante norme locali e le norme di distribuzione del traffico non possono creare priorità. Inoltre il regolamento sulle bande orarie non consente di collegare le bande orarie a destinazioni specifiche.
- (57) La maggior parte delle parti interessate menziona l'impatto acustico che sarà determinato dall'ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Lelystad, in quanto lo spazio aereo dei Paesi Bassi è saturo ed esiste la necessità di evitare tale traffico aereo in partenza da un aeroporto che interferirà con quella del traffico proveniente dall'altro aeroporto. Le parti interessate ritengono che tale situazione sia dovuta al ritardo con cui le autorità dei Paesi Bassi hanno proceduto alla riclassificazione dello spazio aereo. Di conseguenza i voli verso l'aeroporto di Lelystad sono soggetti a un vincolo che li obbliga a volare a quota più bassa, aumentando quindi i livelli di rumore. Inoltre le parti interessate mettono in discussione l'importanza economica della funzione di *hub* dell'aeroporto di Schiphol, con riferimento alla relazione dei consigli Ambiente e Infrastrutture.
- (58) Le parti interessate fanno riferimento anche all'impatto di grandi aeromobili su siti protetti (specie selvatiche, in particolare uccelli) e alla responsabilità delle autorità dei Paesi Bassi di evitare misure che peggiorano le condizioni negli habitat naturali.

⁽¹⁶⁾ Il gruppo KLM comprende le controllate al 100 % Transavia e Martinair. Nel 2004 è avvenuta la fusione tra KLM e Air France.

⁽¹⁷⁾ SkyTeam è un'alleanza di vettori aerei che attualmente conta 20 membri e dà accesso a 1 074 destinazioni in tutto il mondo.

⁽¹⁸⁾ Il gruppo KLM dispone di oltre il 55 % del totale delle bande orarie annuali presso l'aeroporto di Schiphol. Dati resi disponibili da Airport Coordination Netherlands (coordinatore delle bande orarie).

- (59) La maggior parte delle parti interessate ritiene che il progetto di norme di distribuzione del traffico abbia un impatto significativo in termini di sostenibilità ambientale. Sulla base di una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) effettuata nel 2014, le autorità dei Paesi Bassi hanno concesso un'autorizzazione per la costruzione e la gestione dell'aeroporto di Lelystad. Alcuni dati necessari per il calcolo dei possibili impatti non erano tuttavia corretti (come il tipo di aeromobili e i livelli di rumore associati).
- (60) La Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione delle parti interessate che sostenga il progetto di norme di distribuzione del traffico.

4. LE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO 19 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1008/2008

- (61) L'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 prevede che l'esercizio dei diritti di traffico sia soggetto alle norme pubblicate vigenti a livello unionale, nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza (*safety e security*), tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.
- (62) L'articolo 19, paragrafo 2, dispone che uno Stato membro possa, previa consultazione delle parti interessate e senza discriminazioni tra le destinazioni all'interno dell'Unione oppure basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, regolamentare la distribuzione del traffico aereo tra aeroporti che rispettano le seguenti condizioni:
- a) servono la stessa città o la stessa conurbazione;
 - b) sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che offrano per quanto possibile un collegamento diretto, che renda possibile giungere all'aeroporto in meno di novanta minuti anche, eventualmente, su base transfrontaliera;
 - c) sono collegati l'uno all'altro e alla città o alla conurbazione che devono servire da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti; e
 - d) offrono ai vettori aerei i servizi necessari e non ne pregiudicano indebitamente le opportunità commerciali.
- (63) La distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti in questione rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri oggettivi.
- (64) L'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008 dispone che lo Stato membro interessato informi la Commissione della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare le disposizioni esistenti in materia di distribuzione del traffico. Esso dispone anche che la Commissione esamini l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 di tale articolo e, entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni da parte dello Stato membro, dopo aver consultato il comitato istituito dall'articolo 25 del medesimo regolamento, decida se lo Stato membro può applicare le misure. Conformemente alla medesima disposizione, la Commissione pubblica la propria decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e le misure non sono applicate prima della pubblicazione dell'approvazione da parte della Commissione.

5. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

5.1. Requisito procedurale: consultazione delle parti interessate

- (65) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, l'adozione di una decisione in materia di distribuzione del traffico aereo tra aeroporti richiede una previa «consultazione delle parti interessate». Le autorità dei Paesi Bassi hanno pubblicato il progetto di norme di distribuzione del traffico concedendo la possibilità alle parti interessate, compresi i vettori aerei e gli aeroporti interessati, di esprimere il loro punto di vista tra il 16 gennaio e il 6 febbraio 2019. Le modifiche successive al progetto di testo, apportate in vista della sua notifica alla Commissione, si limitano a tener conto di alcune preoccupazioni sollevate dalle parti interessate.
- (66) Ne consegue che le autorità dei Paesi Bassi hanno rispettato la prescrizione concernente la previa consultazione delle parti interessate.

5.2. Requisiti sostanziali

5.2.1. Ammissibilità degli aeroporti di Schiphol e Lelystad alla distribuzione del traffico ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008

- (67) L'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 stabilisce una serie di prescrizioni per l'ammissibilità di una serie di aeroporti alla distribuzione del traffico.

- (68) Per quanto concerne l'articolo 19, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1008/2008 le autorità dei Paesi Bassi dichiarano che gli aeroporti servono la conurbazione di Randstad. L'articolo 2, punto 22, di tale regolamento definisce una «conurbazione» come un'area urbana comprendente alcune città che, mediante la crescita della popolazione e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite a formare un'unica area edificata. La conurbazione di Randstad si trova nel centro-occidentale dei Paesi Bassi ed è costituita principalmente delle quattro maggiori città olandesi (Amsterdam, Rotterdam, L'Aia e Utrecht) e le loro zone circostanti. Tale zona costituisce una conurbazione ai sensi della definizione di cui sopra ed è servita dai due aeroporti. Il fatto che vi siano talune zone agricole tra la zona edificata e l'aeroporto di Lelystad è irrilevante ai fini dell'articolo 19, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1008/2008.
- (69) Per quanto concerne l'articolo 19, paragrafo 2, lettera b), del regolamento, la Commissione osserva che gli aeroporti sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che offrano per quanto possibile un collegamento diretto, che renda possibile giungere all'aeroporto in meno di novanta minuti anche, eventualmente, su base transfrontaliera. Tanto l'aeroporto di Schiphol quanto quello di Lelystad possono essere raggiunti da tutte e quattro le città della conurbazione quasi interamente via autostrada. Secondo le autorità dei Paesi Bassi il tempo di viaggio rimane entro i novanta minuti da tutte e quattro le città della conurbazione. Date le dimensioni della conurbazione l'accesso ad un aeroporto piuttosto che all'altro può essere più facile, a seconda della posizione iniziale del viaggiatore. Questo fatto non esclude tuttavia il rispetto dell'articolo 19, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1008/2008. Inoltre, sebbene in particolari condizioni di traffico possa non essere possibile raggiungere l'uno o l'altro aeroporto entro novanta minuti, incertezze di questo tipo sono inevitabili in questo contesto e non impediscono il soddisfacimento di tale disposizione, ossia la condizione che tale collegamento sia offerto «per quanto possibile» ⁽¹⁹⁾.
- (70) Analogamente, l'aeroporto di Schiphol è servito da un collegamento ferroviario, così come la stazione di Lelystad, dalla quale sarà istituito a tempo debito un servizio navetta per l'aeroporto di Lelystad (cfr. considerando successivo della presente decisione). A titolo di esempio le autorità dei Paesi Bassi aggiungono che il tempo di percorrenza in treno tra la stazione centrale di Lelystad, da un lato, e la stazione centrale di Amsterdam e l'aeroporto di Schiphol, dall'altro, è rispettivamente pari a 42 e 38 minuti, mentre il tragitto in autobus tra la stazione centrale di Lelystad e l'aeroporto di Lelystad dura 10 minuti.
- (71) In conclusione, si può ritenere che le prescrizioni di cui all'articolo 19, paragrafo 2, primo comma, lettera b), del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano soddisfatte.
- (72) L'articolo 19, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 1008/2008 prevede che gli aeroporti interessati siano collegati tra loro e ad Amsterdam e alla sua conurbazione mediante servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti. I collegamenti ferroviari esistenti consentono ai passeggeri di raggiungere l'aeroporto di Schiphol e la stazione centrale di Lelystad con servizi ferroviari frequenti e affidabili. Per quanto concerne l'aeroporto di Lelystad, il rispetto della prescrizione di cui sopra dipende quindi soltanto dall'istituzione di un adeguato servizio di autobus tra la stazione centrale di Lelystad e l'aeroporto di Lelystad. Secondo le autorità dei Paesi Bassi, questo servizio sarà istituito prima dell'avvio delle operazioni commerciali presso l'aeroporto di Lelystad, con autobus che serviranno l'aeroporto a intervalli di trenta minuti. La prescrizione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, lettera c), deve quindi essere considerata soddisfatta.
- (73) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (CE) n. 1008/2008, gli aeroporti devono fornire ai vettori aerei i servizi necessari. In particolare, l'aeroporto di Lelystad è adatto a gestire il traffico ICAO/AESA CAT C, compresi aeromobili quali i Boeing 737 e gli Airbus A320/321. Sarà aperto al traffico tra le 6:00 e le 23:00. L'aeroporto fornirà servizi di assistenza a terra e di assistenza passeggeri, come usuale per questo tipo di aeroporti.

⁽¹⁹⁾ Inoltre le autorità dei Paesi Bassi hanno già deciso di ampliare l'autostrada A6 verso l'aeroporto di Lelystad, portandola da due a tre corsie, e di costruire un'uscita per l'aeroporto a partire dal 2021, interventi questi che faciliteranno ulteriormente l'accesso all'aeroporto.

- (74) Analogamente, il progetto di norme di distribuzione del traffico non pregiudica indebitamente le opportunità commerciali dei vettori aerei, conformemente all'articolo 19, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (CE) n. 1008/2008. Oltre ai fatti esposti al considerando 73, la Commissione osserva che qualsiasi trasferimento all'aeroporto di Lelystad avviene su base volontaria, poiché il progetto di norme di distribuzione del traffico non prevede un obbligo in tal senso. Le bande orarie cedute all'aeroporto di Schiphol possono continuare ad essere utilizzate dal medesimo vettore aereo o gruppo di vettori aerei per un volo verso una destinazione di trasferimento da tale aeroporto o, in effetti, da un altro vettore, qualora tali bande orarie vengano restituite al pool di bande orarie. Il fatto che l'aeroporto di Lelystad sia riservato in via prioritaria al traffico specifico trasferito dall'aeroporto di Schiphol non può essere considerato costituire un pregiudizio indebito alle opportunità commerciali dei vettori aerei che intendono utilizzare l'aeroporto di Lelystad in assenza di tale trasferimento. Tale restrizione è dovuta alla natura del presente progetto di norme di distribuzione del traffico, destinato ad attenuare i vincoli di capacità presso l'aeroporto di Schiphol mediante il trasferimento volontario del traffico verso l'aeroporto di Lelystad ⁽²⁰⁾. La questione concernente la compatibilità di questa situazione in particolare con il principio di proporzionalità è esaminata più avanti (cfr. sezione 5.2.2 della presente decisione).

5.2.2. Proporzionalità, trasparenza, criteri oggettivi e non discriminazione

5.2.2.1. Osservazioni preliminari

- (75) Le prescrizioni di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, concernenti la proporzionalità, la trasparenza, la natura oggettiva dei criteri applicati e la non discriminazione, implicano che il traffico può essere distribuito tra gli aeroporti soltanto in base ad obiettivi legittimi, senza tuttavia limitare la scelta degli Stati membri di optare per obiettivi più specifici.
- (76) Tenuto conto delle disposizioni di cui all'articolo 7 del progetto di decreto, la presente decisione si limita alla distribuzione del traffico entro i limiti di 10 000 bande orarie prioritarie presso l'aeroporto di Lelystad ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, del progetto di decreto.
- (77) L'obiettivo invocato dalle autorità dei Paesi Bassi a sostegno del loro progetto di misura consiste nel rafforzare il ruolo dell'aeroporto di Schiphol in veste di uno dei principali *hub* dell'Unione, in una situazione nella quale tale aeroporto ha raggiunto il limite di capacità di 500 000 movimenti aerei l'anno, stabilito dall'accordo di Alders (cfr. considerando 24). Tale obiettivo rientra tra quelli che possono essere legittimamente perseguiti a norma dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008. In precedenti decisioni basate sull'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio ⁽²¹⁾, ossia le decisioni 95/259/CE ⁽²²⁾, 98/710/CE ⁽²³⁾ e 2001/163/CE ⁽²⁴⁾ della Commissione, nonché nella sua comunicazione «La politica estera dell'UE in materia di aviazione — Affrontare le sfide future» ⁽²⁵⁾, la Commissione ha riconosciuto la legittimità di una politica attiva di pianificazione aeroportuale, purché conforme ai principi generali del diritto dell'Unione. Tale politica di pianificazione può tener conto di un gran numero di fattori diversi che risultano prioritari a giudizio delle competenti autorità. Inoltre le misure concrete da adottare per l'attuazione della politica di pianificazione aeroportuale possono variare da un aeroporto all'altro. Uno Stato membro può legittimamente voler promuovere lo sviluppo di un aeroporto nel suo territorio a spese degli altri aeroporti ubicati nel suo territorio. In tal caso, soltanto l'imposizione di restrizioni all'accesso agli altri aeroporti costituirebbe uno strumento ragionevole per perseguire tale obiettivo. Tuttavia, i principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 devono essere rispettati quando si tratta di norme precise intese a promuovere tale obiettivo legittimo.

⁽²⁰⁾ Per una situazione analoga, cfr. decisione 95/259/CE della Commissione, del 14 marzo 1995, relativa ad un procedimento di applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio (Caso VII/AMA/9/94: Applicazione delle norme francesi sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Parigi) (GU L 162 del 13.7.1995, pag. 25), sezione VI.

⁽²¹⁾ Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8).

⁽²²⁾ Cfr. nota 20.

⁽²³⁾ Decisione 98/710/CE della Commissione, del 16 settembre 1998, relativa ad un procedimento di applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio (Caso VII/AMA/11/98 — Norme italiane sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano) (GU L 337 del 12.12.1998, pag. 42), considerando 45.

⁽²⁴⁾ Decisione 2001/163/CE della Commissione, del 21 dicembre 2000, relativa ad un procedimento di applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio (Caso TREN/AMA/12/00 — Norme italiane sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano) (GU L 58, 28.2.2001, pag. 29), considerando 45.

⁽²⁵⁾ «La politica estera dell'UE in materia di aviazione — Affrontare le sfide future», COM(2012) 556 final del 27 settembre 2012.

5.2.2.2. Proporzionalità, trasparenza e criteri oggettivi

- (78) Le norme presentate dalle autorità dei Paesi Bassi mirano a creare la possibilità di sostituire taluni voli presso l'aeroporto di Schiphol con altri voli, più adatti a potenziare Schiphol come centro aeroportuale (*hub*). A tal fine, si distingue tra «voli di trasferimento» e «voli di collegamento diretto». Secondo il progetto di norme di distribuzione del traffico, una destinazione è considerata un «volo di trasferimento» se, in media, almeno il 10 % dei passeggeri che volano dall'aeroporto di Schiphol verso tale destinazione sono atterrati precedentemente all'aeroporto di Schiphol, durante i periodi di riferimento di cinque anni di cui sopra, a condizione che siano stati effettuati più di dieci voli l'anno nei tre anni precedenti la pubblicazione della classificazione.
- (79) I «voli di collegamento diretto» sono caratterizzati invece da una percentuale media di voli di trasferimento rispetto a tutti i voli in partenza dall'aeroporto di Schiphol verso la destinazione considerata inferiore al 10 % nei cinque anni di calendario di cui sopra, a condizione che siano stati effettuati più di dieci voli l'anno nei tre anni precedenti la pubblicazione della classificazione.
- (80) L'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 non esclude la fissazione di tali soglie per la distribuzione del traffico tra gli aeroporti. Il livello di soglia scelto per determinare se una destinazione coinvolge un numero critico di passeggeri in trasferimento presso l'aeroporto, in linea di principio, può essere in grado di dirigere il traffico pertinente verso l'aeroporto corrispondente e non va necessariamente al di là di quanto necessario a tal fine.
- (81) Tuttavia, al fine di garantire che tali soglie portino a risultati proporzionati, conformemente all'articolo 19, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1008/2008, esse devono basarsi su una valutazione oggettiva della possibilità e delle modalità di conseguimento dell'obiettivo in questione, ossia, nel caso di specie, mantenere e sviluppare l'aeroporto di Schiphol come *hub*. A tal fine gli Stati membri dispongono di un certo grado di discrezionalità. Dato che soglie diverse possono determinare effetti diversi, lo Stato membro interessato deve esaminare attentamente tali effetti prima di adottare una determinata soglia.
- (82) Lo studio condotto da SEO Amsterdam Economics ⁽²⁶⁾ conclude che «soglie di trasferimento basse determinano una limitata distorsione del mercato, mentre soglie più elevate determinano un esito più selettivo e più efficace». Lo studio prende come punto di partenza una soglia del 10 % e confronta gli effetti di soglie alternative. Qualora le norme di distribuzione del traffico si riferiscano a tale soglia, i voli di KLM costituirebbero voli di collegamento diretto in misura sostanziale, ossia fino a quasi [...] movimenti di aeromobili ([...] rotte) l'anno. Una soglia molto bassa (4 % o inferiore) non comporterebbe alcuna differenza significativa per KLM [...], mentre soprattutto i vettori turistici ne risentirebbero in misura sostanziale. Rispetto ad una soglia del 10 % questi ultimi perderebbero l'opportunità di ottenere la priorità presso l'aeroporto di Lelystad per spostarvi il proprio traffico. Con una soglia dell'8 % o inferiore, KLM ne risentirebbe soltanto in misura moderata rispetto allo scenario del 10 %, ossia [...]. Se la soglia fosse fissata al 15 %, KLM rientrerebbe nell'applicazione delle norme di distribuzione del traffico in misura notevolmente maggiore (oltre [...] movimenti supplementari di aeromobili), ossia, in termini assoluti, in maniera superiore a tutte le compagnie aeree la cui base di servizio è l'aeroporto di Schiphol. Con una soglia del 15 %, circa il [...] % dei voli di Transavia dall'aeroporto di Schiphol si qualificherebbe come voli di trasferimento, mentre con una soglia molto bassa, ossia il 2 %, oltre il [...] % dei voli di Transavia dall'aeroporto di Schiphol rientrerebbe in tale categoria, ciò implica che la compagnia aerea serve un numero relativamente elevato di destinazioni delle quali soltanto poche danno luogo a voli di trasferimento. Per quanto concerne gli altri concorrenti, lo studio dimostra che quasi il [...] % del traffico generato da Easyjet presso l'aeroporto di Schiphol raggiunge la soglia del 15 %. Con una soglia a questo livello, tra tutti i vettori che ricorrono all'aeroporto di Schiphol come base di servizio, Tuifly e Corendon avrebbero le minori possibilità di ottenere priorità presso l'aeroporto di Lelystad per spostarvi il proprio traffico.
- (83) Alla luce di quest'analisi, le autorità dei Paesi Bassi hanno potuto concludere che una soglia del 10 % stabilisce un equilibrio adeguato. Per il 2 % degli attuali movimenti presso l'aeroporto di Schiphol, tale soglia offre la possibilità di spostare «voli di collegamento diretto» verso l'aeroporto di Lelystad, con una conseguente sostituzione presso l'aeroporto di Schiphol con «voli di trasferimento». Un certo numero di vettori aerei potrebbe beneficiare con certezza delle condizioni determinate da tale soglia ⁽²⁷⁾.
- (84) A tale riguardo la soglia può essere considerata in grado di raggiungere l'obiettivo fissato e non andrebbe al di là di quanto è necessario a tal fine.

⁽²⁶⁾ Cfr. considerando 41.

⁽²⁷⁾ I risultati dello studio si basano su destinazioni note e non tengono conto della possibilità per i vettori di dimostrare che anche altre destinazioni si qualificano come destinazioni di trasferimento. Cfr. considerando 90.

- (85) Per quanto concerne gli altri elementi del progetto di norme di distribuzione del traffico, si ricorda innanzitutto che qualsiasi trasferimento di voli dall'aeroporto di Schiphol a quello di Lelystad ha natura volontaria. In secondo luogo, la priorità concessa ai vettori interessati presso l'aeroporto di Lelystad, intesa ad aumentare le possibilità di tale trasferimento, è limitata a 10 000 bande orarie. Un'eventuale estensione a 25 000 bande orarie sarà decisa separatamente a seguito di una valutazione e si applicherà soltanto in seguito a una nuova approvazione da parte della Commissione. In terzo luogo, l'articolo 3 del progetto di decreto garantisce che la priorità così concessa sia disponibile soltanto per i vettori che contribuiscono al potenziamento dell'aeroporto di Schiphol come centro aeroportuale (*hub*), obiettivo ultimo del progetto di norme di distribuzione del traffico, in particolare grazie alla conversione delle bande orarie in vista del loro utilizzo esclusivo per voli di trasferimento. In particolare, i paragrafi da 2 a 4 dell'articolo 3 garantiscono che le norme di distribuzione del traffico conseguano il loro obiettivo indipendentemente dalla mobilità delle bande orarie (disponibile ai sensi del regolamento sulle bande orarie) e indipendentemente dalle variazioni del numero complessivo di bande orarie detenute dal vettore o dal gruppo di vettori interessati.
- (86) Tutti i criteri stabiliti nel progetto di norme di distribuzione del traffico sono obiettivi e trasparenti.

5.2.2.3. Non discriminazione

- (87) L'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 prevede che qualsiasi norma in materia di distribuzione del traffico sia esente da discriminazioni tra destinazioni all'interno dell'Unione e da discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità dei vettori aerei. Questi due divieti sono espressione del principio generale di parità di trattamento. Secondo una giurisprudenza coerente della Corte di giustizia dell'Unione europea ⁽²⁸⁾, questo principio richiede che situazioni analoghe non siano trattate in modo dissimile e che situazioni diverse non siano trattate nello stesso modo, a meno che non sia obiettivamente giustificato un siffatto trattamento.

— Assenza di discriminazioni tra destinazioni all'interno dell'Unione europea

- (88) Il progetto di norme di distribuzione del traffico distingue tra «voli di collegamento diretto» e «voli di trasferimento» soltanto per quanto concerne la facoltà di trasferire movimenti dall'aeroporto di Schiphol a quello di Lelystad, pur beneficiando di un certo grado di priorità presso quest'ultimo aeroporto. Fatta eccezione per i «voli a rischio» che, per motivi di sicurezza, possono essere gestiti soltanto presso l'aeroporto di Schiphol, questa distinzione è indissolubilmente legata all'obiettivo legittimo di consolidare l'aeroporto di Schiphol come un centro aeroportuale (*hub*). Come spiegato in precedenza, il progetto di norme di distribuzione del traffico è in grado di contribuire a questo obiettivo e non va al di là di quanto è necessario a tal fine, e i criteri che ne derivano sono di per sé oggettivi. Di conseguenza la distinzione può essere considerata oggettivamente giustificata e non può essere ritenuta di per sé discriminatoria.
- (89) In questo contesto la Commissione osserva che i criteri stabiliti dalle autorità dei Paesi Bassi ai fini della distinzione tra i due diversi tipi di destinazioni garantiscono che tutte le destinazioni che hanno il medesimo effetto sull'aeroporto di Schiphol come *hub* siano trattate allo stesso modo.
- (90) Ciò vale anche per le destinazioni che non sono incluse nell'allegato 1 del progetto di ordinanza in considerazione del fatto che non raggiungono la soglia del 10 % di passeggeri in trasferimento sulla base delle informazioni delle quali dispongono finora le autorità dei Paesi Bassi. In effetti i vettori possono ottenere il trattamento di una o più di tali destinazioni come destinazioni di trasferimento sulla base di dati pertinenti, comprese delle previsioni adeguate e i dati relativi ad altri aeroporti europei (cfr. articolo 1, paragrafi 3 e 4, e articolo 3 del progetto di ordinanza) ⁽²⁹⁾. I termini di tali norme sono tali da offrire ai vettori le più ampie possibilità per comprovare le loro richieste in tal senso, ad esempio mediante l'uso di dati relativi a collegamenti creati autonomamente dai passeggeri ⁽³⁰⁾ o dati raccolti dall'aeroporto.
- (91) Di conseguenza si può concludere che il progetto di norme di distribuzione del traffico non presenta discriminazioni tra le destinazioni all'interno dell'Unione.

— Assenza di discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità dei vettori aerei

- (92) I criteri definiti per distinguere le destinazioni, che hanno natura oggettiva, tenuto conto dell'obiettivo perseguito dalla misura, garantiscono che non vi sia discriminazione basata sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo. Tutti i vettori aerei sono trattati allo stesso modo sulla base degli stessi criteri.

⁽²⁸⁾ Cfr., ad esempio, sentenza del 30 settembre 2010, *Uzonyi*, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, punto 31.

⁽²⁹⁾ Cfr. considerando 15 e 16.

⁽³⁰⁾ Grazie a tali strumenti, un passeggero può prenotare due voli successivi e beneficiare di un'assicurazione se necessario, ad esempio per un volo sostitutivo o un hotel qualora necessario in caso di ritardi, cancellazione o riprogrammazione dei voli. «Dohop» (<https://www.dohop.com/>) e «Kiwi» (<https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/>) sono fornitori generalmente noti.

- (93) Come spiegato dettagliatamente in precedenza, l'articolo 3 del progetto di decreto garantisce che la priorità concessa all'aeroporto di Lelystad sia disponibile soltanto per i vettori che contribuiscono al potenziamento dell'aeroporto di Schiphol come centro aeroportuale (*hub*), obiettivo ultimo di tale progetto, in particolare grazie alla conversione delle bande orarie in vista del loro utilizzo esclusivo per voli di trasferimento.

5.2.3. *Rispetto delle norme dell'Unione in materia di assegnazione delle bande orarie*

- (94) Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, l'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme dell'Unione applicabili, in particolare per quanto concerne l'assegnazione delle bande orarie. Tale questione è attualmente disciplinata dal regolamento sulle bande orarie.
- (95) Secondo le autorità dei Paesi Bassi, l'analisi effettuata conformemente all'articolo 3 del regolamento sulle bande orarie dimostra che vi sarà una carenza di capacità a Lelystad a partire dall'avvio delle operazioni commerciali presso tale aeroporto. Di conseguenza sarà designato «aeroporto coordinato» conformemente a tale disposizione.
- (96) L'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati deve rispettare le altre disposizioni di tale regolamento, in particolare gli articoli da 8 a 10.
- (97) L'articolo 2, paragrafo 2, del progetto di decreto precisa che la priorità ivi prevista si applica «fatto salvo il regolamento sulle bande orarie». Di conseguenza, come spiegato nella nota esplicativa del progetto di decreto, esso si applicherà soltanto in caso di richieste che rimangano in conflitto a seguito dell'applicazione dei criteri generalmente applicabili stabiliti da tale regolamento.
- (98) A questo proposito, si fa riferimento all'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento sulle bande orarie. In base a tale disposizione, la priorità ivi stabilita a favore dei nuovi entranti presso un aeroporto coordinato si applica «fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92». L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92 è stato sostituito dall'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, che costituisce l'attuale base giuridica per l'istituzione (e la valutazione da parte della Commissione) di norme di distribuzione del traffico. Di conseguenza la priorità può essere adattata nel contesto della distribuzione del traffico di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, a condizione che tale adattamento sia limitato allo stretto necessario per il conseguimento dell'obiettivo delle norme di distribuzione del traffico in questione.
- (99) Nel caso di specie la norma della priorità di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del progetto di decreto si applica soltanto in seguito all'applicazione dei criteri di priorità del regolamento sulle bande orarie ed è limitata alle bande orarie fino a quel momento disciplinate dalla normativa, corrispondenti a 10 000 movimenti ⁽³¹⁾. Tale adeguamento della priorità non va al di là di quanto necessario per il conseguimento dell'obiettivo del progetto di norme di distribuzione del traffico ed è quindi compatibile con il regolamento sulle bande orarie.
- (100) Analogamente, la norma di cui all'articolo 3 del progetto di decreto, secondo la quale le bande orarie che sono state oggetto dell'articolo 2, paragrafo 2, presso l'aeroporto di Schiphol possono essere utilizzate soltanto per voli di trasferimento, è inerente alla distribuzione del traffico e costituisce una caratteristica tipica di una qualsiasi distribuzione di tale tipo. Pertanto anch'essa deve essere considerata compatibile con il regolamento sulle bande orarie.

5.2.4. *Rispetto di altre norme dell'Unione*

- (101) La Commissione osserva che l'unico elemento oggetto della valutazione da effettuare ai sensi dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008 è la norma nazionale che «[regola] la distribuzione del traffico aereo» (articolo 19, paragrafo 3, primo comma). Per quanto concerne il rispetto del paragrafo 1 di tale articolo il fatto che l'aeroporto di Lelystad avvierà operazioni commerciali in un determinato momento, nonché l'entità di tale avvio di attività in termini di possibili operazioni, costituiscono premesse necessarie a detta distribuzione del traffico. Tali elementi non costituiscono parte della distribuzione stessa. I termini della distribuzione stessa del traffico non possono avere un'incidenza negativa sul rispetto delle norme dell'Unione in materia di «sicurezza» (*safety e security*) e «protezione dell'ambiente» di cui all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008. Di conseguenza non sussistono dubbi di incompatibilità con tale disposizione in relazione a tali voci.

6. CONCLUSIONE

- (102) In conclusione, sulla base di una valutazione dei fatti e delle ipotesi contenute nella notifica delle autorità dei Paesi Bassi, la Commissione ritiene che le norme di distribuzione del traffico previste siano compatibili con l'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008.

⁽³¹⁾ Come spiegato in precedenza (considerando 12 e 85), un'estensione del numero di bande orarie in questione presso l'aeroporto di Lelystad avrà luogo soltanto dopo una valutazione del regime e soltanto in seguito a un'approvazione distinta da parte della Commissione. Il regime considerato nella presente decisione si limita alle 10 000 bande orarie di cui sopra.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo unico

Sono approvate le misure previste nel progetto di decreto ministeriale e nel progetto di ordinanza del ministro delle Infrastrutture e delle risorse idriche in materia di distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti di Lelystad e di Schiphol, notificate alla Commissione il 29 marzo 2019 e modificate con lettere del 3 luglio 2019 e dell'11 luglio 2019.

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 settembre 2019

Per la Commissione

Violeta BULC

Membro della Commissione

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT