

Επίσημη Εφημερίδα

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 27



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

54ο έτος

1 Φεβρουαρίου 2011

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

2011/58/ΕΕ:

- ★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2010, σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Βασιλείου του Μαρόκου για την καθιέρωση μηχανισμού επίλυσης διαφορών 1

2011/59/ΕΕ:

- ★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2010, σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, συμφωνίας υπό μορφή πρωτοκόλλου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου για τη θέσπιση μηχανισμού επίλυσης διαφορών που εφαρμόζεται σε διαφορές στο πλαίσιο των εμπορικών διατάξεων της ευρωμεσογειακής συμφωνίας σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου, αφετέρου 2

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 72/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γαύρου στη ζώνη VIII από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας 3
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 73/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας ρέγγας στα Ενωσιακά και Νορβηγικά ύδατα της IV βορείως των 53° 30' Β από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας 5

Τιμή: 3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 74/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γάδου στα διεθνή ύδατα των ζωνών I και IIb από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας	7
★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 75/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γαλαζίου μάρλιν στον Ατλαντικό Ωκεανό από σκάφη που φέρουν σημαία κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	9
★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 76/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας μαύρου σπαθόψαρου στα κοινοτικά ύδατα και στα ύδατα που δεν υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τρίτων χωρών των ζωνών VIII, IX και X από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας	11
★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 77/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας σαλούβαρδων στα κοινοτικά ύδατα και στα ύδατα που δεν υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τρίτων χωρών των ζωνών V, VI και VII από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας	13
★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 78/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γλώσσας στις ζώνες VIIa και VIIb από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας	15
★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 79/2011 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας ιππόγλωσσας Γροιλανδίας στη ζώνη NAFO 3LMNO από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας	17
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 80/2011 της Επιτροπής, της 31ης Ιανουαρίου 2011, σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών	19
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 81/2011 της Επιτροπής, της 31ης Ιανουαρίου 2011, για τον καθορισμό των εισαγωγικών δασμών στον τομέα των σιτηρών από την 1η Φεβρουαρίου 2011	21

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

2011/60/ΕΕ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 183] ⁽¹⁾	24
---	----

2011/61/ΕΕ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 31ης Ιανουαρίου 2011, σχετικά με την επάρκεια, σύμφωνα με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από το Κράτος του Ισραήλ όσον αφορά την αυτοματοποιημένη επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2011) 332] ⁽¹⁾	39
---	----

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Οκτωβρίου 2010

σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Βασιλείου του Μαρόκου για την καθιέρωση μηχανισμού επίλυσης διαφορών

(2011/58/ΕΕ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 207 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 5,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 24 Φεβρουαρίου 2006, το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις με τους εταίρους από την περιοχή της Μεσογείου με σκοπό τη θέσπιση μηχανισμού επίλυσης διαφορών που σχετίζονται με εμπορικές διατάξεις.
- (2) Η Επιτροπή διεξήγαγε τις διαπραγματεύσεις σε διαβούλευση με την επιτροπή που ορίστηκε δυνάμει του άρθρου 207 της Συνθήκης και στο πλαίσιο των οδηγιών διαπραγμάτευσης που εκδόθηκαν από το Συμβούλιο.
- (3) Οι εν λόγω διαπραγματεύσεις ολοκληρώθηκαν και στις 9 Δεκεμβρίου 2009 μονογράφηκε συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Βασιλείου του Μαρόκου για την καθιέρωση μηχανισμού επίλυσης διαφορών («η συμφωνία»).
- (4) Η συμφωνία θα πρέπει να συναφθεί,

Άρθρο 1

Εγκρίνεται, εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η υπογραφή της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Βασιλείου του Μαρόκου για την καθιέρωση μηχανισμού επίλυσης διαφορών, με την επιφύλαξη της σύναψής της⁽¹⁾.

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει το (τα) αρμόδιο(-α) πρόσωπο(-α) για την υπογραφή της συμφωνίας εξ ονόματος της Ένωσης με την επιφύλαξη της σύναψής της.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 25 Οκτωβρίου 2010.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

C. ASHTON

⁽¹⁾ Η συμφωνία θα δημοσιευθεί με την απόφαση σύναψής της.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Οκτωβρίου 2010

σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, συμφωνίας υπό μορφή πρωτοκόλλου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου για τη θέσπιση μηχανισμού επίλυσης διαφορών που εφαρμόζεται σε διαφορές στο πλαίσιο των εμπορικών διατάξεων της ευρωμεσογειακής συμφωνίας σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου, αφετέρου

(2011/59/ΕΕ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 207 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 5,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 24 Φεβρουαρίου 2006 το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις με τους εταίρους από την περιοχή της Μεσογείου με σκοπό τη θέσπιση μηχανισμού επίλυσης διαφορών που σχετίζονται με εμπορικές διατάξεις.
- (2) Η Επιτροπή διεξήγαγε τις διαπραγματεύσεις σε διαβούλευση με την επιτροπή που ορίστηκε δυνάμει του άρθρου 207 της συνθήκης και στο πλαίσιο των οδηγιών διαπραγμάτευσης που εκδόθηκαν από το Συμβούλιο.
- (3) Οι διαπραγματεύσεις αυτές ολοκληρώθηκαν και στις 27 Απριλίου 2010 μονογραφήθηκε συμφωνία υπό μορφή πρωτοκόλλου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου για τη θέσπιση μηχανισμού επίλυσης διαφορών που εφαρμόζεται σε διαφορές στο πλαίσιο των εμπορικών διατάξεων της ευρωμεσογειακής συμφωνίας σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου, αφετέρου ⁽¹⁾, («πρωτόκολλο»).
- (4) Το πρωτόκολλο θα πρέπει να υπογραφεί,

Άρθρο 1

Η υπογραφή της συμφωνίας υπό μορφή πρωτοκόλλου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου για τη θέσπιση μηχανισμού επίλυσης διαφορών που εφαρμόζεται σε διαφορές στο πλαίσιο των εμπορικών διατάξεων της ευρωμεσογειακής συμφωνίας σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου, αφετέρου («πρωτόκολλο»), εγκρίνεται εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό την επιφύλαξη της σύναψης του πρωτοκόλλου ⁽²⁾.

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει το(τα) πρόσωπο(-α) που είναι αρμόδιο(-α) να υπογράψει(-ουν) το πρωτόκολλο εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό την επιφύλαξη της σύναψής του.

Άρθρο 3

Η απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 25 Οκτωβρίου 2010.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
C. ASHTON

⁽¹⁾ ΕΕ L 304 της 30.9.2004, σ. 39.

⁽²⁾ Το πρωτόκολλο θα δημοσιευθεί με την απόφαση σύναψής του.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 72/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γαύρου στη ζώνη VIII από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 53/2010 του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2010, περί καθορισμού, για το 2010, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ύδατα της ΕΕ και, για τα σκάφη της ΕΕ, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων ⁽²⁾, καθορίζει ποσοστώσεις για το 2010.

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

(2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.

(3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 21 της 26.1.2010, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	59/T&Q
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόθεμα	ANE/08.
Είδος	Γαύρος (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Ζώνη	VIII
Ημερομηνία	1.12.2010-28.2.2011

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 73/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας ρέγγας στα Ενωσιακά και Νορβηγικά ύδατα της IV βορείως των 53° 30' Β από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 53/2010 του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2010, περί καθορισμού, για το 2010, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ύδατα της ΕΕ και, για τα σκάφη της ΕΕ, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων⁽²⁾, καθορίζει ποσοστάσεις για το 2010.

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

(2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.

(3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 21 της 26.01.2010, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	52/T&Q
Κράτος Μέλος	Γαλλία
Απόθεμα	HER/4AB.
Είδος	Ρέγγα (<i>Clupea harengus</i>)
Ζώνη	Ενωσιακά και Νορβηγικά ύδατα της IV βορείως των 53° 30' Β
Ημερομηνία	11.11.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 74/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γάδου στα διεθνή ύδατα των ζωνών I και IIb από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 53/2010 του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2010, περί καθορισμού, για το 2010, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ύδατα της ΕΕ και, για τα σκάφη της ΕΕ, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων⁽²⁾, καθορίζει ποσοστώσεις για το 2010.

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

(2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.

(3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 21 της 26.01.2010, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	51/T&Q
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόθεμα	COD/1/2B.
Είδος	Γάδος (<i>Gadus morhua</i>)
Ζώνη	Διεθνή ύδατα των ζωνών I και IIb
Ημερομηνία	11.11.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 75/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γαλάζιου μάρλιν στον Ατλαντικό Ωκεανό από σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στα κράτη μέλη, τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 53/2010 του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2010, περί καθορισμού, για το 2010, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ύδατα της ΕΕ και, για τα σκάφη της ΕΕ, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων ⁽²⁾, καθορίζει ποσοστάσεις για το 2010.

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη τα οποία αναφέρονται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

(2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη που αναφέρονται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.

(3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 21 της 26.01.2010, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	50/T&Q
Κράτος μέλος	Ευρωπαϊκή Ένωση – Όλα τα κράτη μέλη
Απόθεμα	BUM/ATLANT
Είδος	Γαλάζιο μάρλιν (<i>Makaira nigricans</i>)
Ζώνη	Ατλαντικός Ωκεανός
Ημερομηνία	20.11.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 76/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας μαύρου σπαθόψαρου στα κοινοτικά ύδατα και στα ύδατα που δεν υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τρίτων χωρών των ζωνών VIII, IX και X από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1359/2008 του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2008, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2009 και το 2010, των αλιευτικών δυνατοτήτων για τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη για ορισμένα αποθέματα ιχθύων βαθύων υδάτων ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2009 και το 2010.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 352 της 31.12.2008, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	57/DSS
Κράτος μέλος	Ισπανία
Απόθεμα	BSF/8910-
Είδος	Μαύρο σπαθόψαρο (<i>Aphanopus carbo</i>)
Ζώνη	Κοινοτικά ύδατα και ύδατα που δεν υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τρίτων χωρών των ζωνών VIII, IX και X
Ημερομηνία	30.10.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 77/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας σαλούβαρδων στα κοινοτικά ύδατα και στα ύδατα που δεν υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τρίτων χωρών των ζωνών V, VI και VII από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1359/2008 του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2008, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2009 και το 2010, των αλιευτικών δυνατοτήτων για τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη για ορισμένα αποθέματα ιχθύων βαθέων υδάτων⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2009 και το 2010.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 352 της 31.12.2008, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	55/DSS
Κράτος μέλος	Ισπανία
Απόθεμα	GFB/567-
Είδος	Σαλούβαρδοι (<i>Phycis blennoides</i>)
Ζώνη	Κοινοτικά ύδατα και ύδατα που δεν υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τρίτων χωρών των ζωνών V, VI και VII
Ημερομηνία	30.10.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 78/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γλώσσας στις ζώνες VIIa και VIIb από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 53/2010 του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2010, περί καθορισμού, για το 2010, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ύδατα της ΕΕ και, για τα σκάφη της ΕΕ, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων⁽²⁾, καθορίζει ποσοστώσεις για το 2010.

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

(2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.

(3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 21 της 26.01.2010, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	58/T&Q
Κράτος Μέλος	Ισπανία
Απόθεμα	SOL/8AB.
Είδος	Γλώσσα (<i>Solea solea</i>)
Ζώνη	VIIIa και VIIIb
Ημερομηνία	20.11.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 79/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2011

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας ιππόγλωσσας Γροιλανδίας στη ζώνη NAFO 3LMNO από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 53/2010 του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2010, περί καθορισμού, για το 2010, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ύδατα της ΕΕ και, για τα σκάφη της ΕΕ, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων⁽²⁾, καθορίζει ποσοστώσεις για το 2010.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2010.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2011.

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2010, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ψαριών από το υπόψη απόθεμα τα οποία έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Lowri EVANS

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιας Πολιτικής και
Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 21 της 26.01.2010, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	54/T&Q
Κράτος μέλος	Ισπανία
Απόθεμα	GHL/N3LMNO
Είδος	Ιππόγλωσσα Γροιλανδίας (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Ζώνη	NAFO 3LMNO
Ημερομηνία	16.11.2010

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 80/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Ιανουαρίου 2011

σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2200/96, (ΕΚ) αριθ. 2201/96 και (ΕΚ) αριθ. 1182/2007 του Συμβουλίου στον τομέα των οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 138 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XV μέρος Α, του εν λόγω κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 138 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Φεβρουαρίου 2011.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 350 της 31.12.2007, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 81/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Ιανουαρίου 2011

για τον καθορισμό των εισαγωγικών δασμών στον τομέα των σιτηρών από την 1η Φεβρουαρίου 2011

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα («Ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ») ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 642/2010 της Επιτροπής, της 20ής Ιουλίου 2010, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τους εισαγωγικούς δασμούς στον τομέα των σιτηρών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 2 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 136 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 προβλέπει ότι, για τα προϊόντα που υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (μαλακό σιτάρι υψηλής ποιότητας), 1002, ex 1005 εκτός από τα υβρίδια προς σπορά, και ex 1007 εκτός από τα υβρίδια προς σπορά, ο εισαγωγικός δασμός ισούται με την τιμή παρέμβασης που ισχύει για τα προϊόντα αυτά κατά την εισαγωγή τους, προσαυξημένη κατά 55 %, μείον την τιμή εισαγωγής cif που εφαρμόζεται στο συγκεκριμένο φορτίο. Ωστόσο, ο δασμός αυτός δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τον δασμολογικό συντελεστή του κοινού δασμολογίου.

- (2) Το άρθρο 136 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 προβλέπει ότι, για τον υπολογισμό του εισαγωγικού δασμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, καθορίζονται σε τακτικά διαστήματα αντιπροσωπευτικές τιμές εισαγωγής cif για τα προϊόντα αυτά.
- (3) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010, η τιμή που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του εισαγωγικού δασμού για τα προϊόντα που υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (μαλακό σιτάρι υψηλής ποιότητας), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 και 1007 00 90 είναι η ημερήσια αντιπροσωπευτική τιμή εισαγωγής cif που ορίζεται βάσει της μεθόδου που προβλέπεται στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού.
- (4) Είναι σκόπιμο να καθοριστούν οι εισαγωγικοί δασμοί για την περίοδο από την 1η Φεβρουαρίου 2011, οι οποίοι θα ισχύουν έως τον εκ νέου καθορισμό τους,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Από την 1η Φεβρουαρίου 2011, οι εισαγωγικοί δασμοί στον τομέα των σιτηρών οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 136 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 καθορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού βάσει των στοιχείων του παραρτήματος II.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Φεβρουαρίου 2011.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 187 της 21.7.2010, σ. 5.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Εισαγωγικοί δασμοί για τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 136 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007, οι οποίοι εφαρμόζονται από την 1η Φεβρουαρίου 2011

Κωδικός ΣΟ	Περιγραφή των εμπορευμάτων	Εισαγωγικός δασμός ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	ΣΙΤΑΡΙ σκληρό εκλεκτής ποιότητας	0,00
	μέσης ποιότητας	0,00
	βασικής ποιότητας	0,00
1001 90 91	ΣΙΤΑΡΙ μαλακό, για σπορά	0,00
ex 1001 90 99	ΣΙΤΑΡΙ μαλακό εκλεκτής ποιότητας, εκτός από αυτό που προορίζεται για σπορά	0,00
1002 00 00	ΣΙΚΑΛΗ	0,00
1005 10 90	ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ για σπορά, εκτός από το υβρίδιο	0,00
1005 90 00	ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ, εκτός από αυτό που προορίζεται για σπορά ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	ΣΟΡΓΟ σε κόκκους, εκτός από το υβρίδιο που προορίζεται για σπορά	0,00

⁽¹⁾ Για τα εμπορεύματα που φθάνουν στην Ένωση από τον Ατλαντικό Ωκεανό ή μέσω της διώρυγας του Σουέζ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010, ο εισαγωγέας μπορεί να επωφεληθεί μείωσης των δασμών κατά:

- 3 EUR/t, εάν το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκεται στη Μεσόγειο Θάλασσα ή στον Εύξεινο Πόντο,
- 2 EUR/t, εάν το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκεται στη Δανία, στην Εσθονία, στην Ιρλανδία, στη Λεττονία, στη Λιθουανία, στην Πολωνία, στη Φινλανδία, στη Σουηδία, στο Ηνωμένο Βασίλειο ή από την πλευρά του Ατλαντικού της Ιβηρικής Χερσονήσου.

⁽²⁾ Ο εισαγωγέας μπορεί να επωφεληθεί κατ' αποκοπή μείωσης 24 EUR/t όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στοιχεία υπολογισμού των δασμών που καθορίζονται στο παράρτημα I

14.1.2011-28.1.2011

1. Μέσοι όροι κατά την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010:

(EUR/t)

	Σιτάρι μαλακό ⁽¹⁾	Καλαμπόκι	Σκληρό σιτάρι, εκλεκτής ποιότητας	Σκληρό σιτάρι, μέσης ποιότητας ⁽²⁾	Σκληρό σιτάρι, χαμηλής ποιότητας ⁽³⁾	Κριθή
Χρηματιστήριο	Μιννέαπολις	Chicago	—	—	—	—
Τιμή	268,47	189,24	—	—	—	—
Τιμή fob USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Πριμοδότηση για τον Κόλπο	77,83	11,33	—	—	—	—
Πριμοδότηση για τις Μεγάλες Λίμνες	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Θετική πριμοδότηση 14 EUR/t ενσωματωμένη [άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010].⁽²⁾ Αρνητική πριμοδότηση 10 EUR/t [άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010].⁽³⁾ Αρνητική πριμοδότηση 30 EUR/t [άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010].

2. Μέσοι όροι κατά την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 642/2010:

Ναύλος/κόστος: Κόλπος του Μεξικού-Ρότερνταμ:

18,68 EUR/t

Ναύλος/κόστος: Μεγάλες Λίμνες-Ρότερνταμ:

— EUR/t

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιανουαρίου 2010

σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 183]

(Το κείμενο στη σλοβακική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/60/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

11 Ιουνίου 2008, η Σλοβακία διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την έναρξη της διαδικασίας.

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων ⁽²⁾, και έλαβε υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(2) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία και να εκδώσει την αίτηση παροχής πληροφοριών δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το εν λόγω μέτρο εντός διαστήματος ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής.

(3) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις επί του θέματος εκ μέρους δύο ενδιαφερομένων. Διαβίβασε τις παρατηρήσεις στη Σλοβακία μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις 11 Σεπτεμβρίου 2008, και την κάλεσε να απαντήσει στις εν λόγω παρατηρήσεις. Κατόπιν αίτησης των αρχών της Σλοβακίας, πραγματοποιήθηκε στις 26 Νοεμβρίου 2008 μία συνάντηση. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Σλοβακίας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου με ημερομηνία αποστολής 17 Δεκεμβρίου 2008.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της με ημερομηνία 11 Μαρτίου 2008, η Επιτροπή πληροφόρησε τη Σλοβακική Δημοκρατία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ) αναφορικά με τη συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (εφεξής: η «συμφωνία» ή η «συμφωνία με τη Ryanair»), και την απόφασή της να εκδώσει παράλληλα αίτηση παροχής πληροφοριών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999 ⁽³⁾, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [νυν άρθρο 108 της ΣΛΕΕ] (εφεξής: «διαδικαστικός κανονισμός») αναφορικά με όλα τα έγγραφα, δεδομένα και πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου να μπορέσει η Επιτροπή να αξιολογήσει το εν λόγω μέτρο. Στις

2. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(4) Στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. (εφεξής: «BTS» ή ο «αερολιμένας») αποτελεί τον κύριο διεθνή αερολιμένα της Σλοβακικής Δημοκρατίας. Μέτοχοι της BTS είναι επί του παρόντος το Υπουργείο Μεταφορών, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών της Σλοβακικής Δημοκρατίας (με 34 %) και το Ταμείο Εθνικής Περιουσίας της Σλοβακικής Δημοκρατίας ⁽⁵⁾ (εφεξής το «Ταμείο Εθνικής Περιουσίας») (με 66 %).

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

⁽⁵⁾ Το Ταμείο Εθνικής Περιουσίας αποτελεί νομικό πρόσωπο που ιδρύθηκε το 1 βάσει του νόμου αριθ. 253/1991 του Εθνικού Συμβουλίου σχετικά με το πεδίο δραστηριοτήτων των οργανισμών της Σλοβακικής Δημοκρατίας όσον αφορά τη μεταφορά κρατικής περιουσίας σε τρίτους και σχετικά με το Ταμείο Εθνικής Περιουσίας της Σλοβακικής Δημοκρατίας (για περισσότερες πληροφορίες βλέπε <http://www.natfund.gov.sk/>). Σκοπός της ύπαρξής του και κύρια δραστηριότητά του είναι η μεταφορά κρατικής περιουσίας που προορίζεται για ιδιωτικοποίηση σε μη κρατικούς φορείς. Το Ταμείο βρίσκεται υπό την άμεση εποπτεία του Εθνικού Συμβουλίου της Σλοβακικής Δημοκρατίας, στο οποίο υποβάλλεται για έγκριση ο προϋπολογισμός του Ταμείου, καθώς και τυχόν προτάσεις για τη χρήση της περιουσίας του Ταμείου, σύμφωνα με το άρθρο 28, παράγραφος 3, στοιχείο β) του νόμου, οι ετήσιες δημοσιονομικές καταστάσεις και η ετήσια έκθεση των δραστηριοτήτων του Ταμείου.

⁽¹⁾ Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 107 και 108, αντίστοιχα, της ΣΛΕΕ. Οι δύο νέες σειρές διατάξεων είναι κατ' ουσία ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ θα πρέπει, κατά περίπτωση, να νοούνται ως παραπομπές στα άρθρα 87 και 88, αντίστοιχα, της συνθήκης ΕΚ.

⁽²⁾ ΕΕ C 173 της 8.7.2008, σ. 9.

⁽³⁾ ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

- (5) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας βασίζεται σε πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τον καταγγέλλοντα και δηλώσεις από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας ⁽⁶⁾ σύμφωνα με τις οποίες η BTS είχε παραχωρήσει στη Ryanair, βάσει συμφωνίας η οποία συνήφθη στις 5 Δεκεμβρίου 2005, μείωση επί των αερολιμενικών τελών για τις τακτικές γραμμές προς νέους και υφιστάμενους προορισμούς (δηλαδή προορισμούς οι οποίοι εξυπηρετούντο ήδη από τον αερολιμένα). Η εν λόγω συμφωνία ισχύει έως τις 30 Ιουνίου 2016.
- (6) Η συμφωνία με τη Ryanair φέρεται ότι οδήγησε στην επιβολή του λεγόμενου «τέλους εξυπηρέτησης» (μία ενιαία τιμή για διάφορες παρεχόμενες υπηρεσίες) που περιλαμβάνει τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης αεροσκαφών και όλες τις συναφείς υπηρεσίες, τις υπηρεσίες διακίνησης επιβατών, την εξυπηρέτηση διέλευσης, τον έλεγχο φόρτωσης, τις επικοινωνίες και τις αεροπορικές δραστηριότητες, τις υπηρεσίες υποστήριξης και την παροχή υπηρεσιών σε επίπεδο τερματικού σταθμού και υποδομών.
- (7) Τα τέλη που επιβλήθηκαν εικάζεται ότι είναι σημαντικά χαμηλότερα από τον κατάλογο των τελών που έχει δημοσιευθεί επίσημα στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών ⁽⁷⁾ (εφεξής «AIP»). Το ύψος του τέλους εξυπηρέτησης υποτίθεται ότι διαφέρει, ανάλογα με το εάν η αεροπορική εταιρεία εκτελεί τακτικές γραμμές προς ένα νέο ή προς έναν υφιστάμενο προορισμό. Ο ακόλουθος πίνακας συνοψίζει τα τέλη που θα έπρεπε να καταβάλλει η Ryanair, εάν αυτά επιβάλλονταν βάσει του AIP, και τα τέλη που υποτίθεται ότι καταβάλλει στην πραγματικότητα η Ryanair:

Πίνακας 1

Σύγκριση των τελών βάσει του AIP και των τελών στο πλαίσιο της συμφωνίας με την Ryanair

Σε ευρώ

	Τέλη βάσει του AIP ⁽¹⁾	Τέλη που φέρεται να καταβάλλει η Ryanair για νέους προορισμούς ⁽²⁾	Έκπτωση για νέο προορισμό	Τέλη που καταβάλλει η Ryanair για υφιστάμενους προορισμούς ⁽³⁾	Έκπτωση για υφιστάμενους προορισμούς
Τέλος προσγείωσης	780				
Τέλος επιβατών	2 030				
Τέλος επίγειας εξυπηρέτησης	250 ⁽⁴⁾				
Σύνολο	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Για τους υπολογισμούς χρησιμοποιήθηκε ως παράδειγμα αεροσκάφος Boeing 737-800 με 189 θέσεις, συντελεστή πληρότητας 83 % και μέγιστη μάζα απογείωσης 69,9.

⁽²⁾ Η συμφωνία φέρεται να προβλέπει σημαντική μείωση των τελών —με δεδομένο συντελεστή πληρότητας (157 επιβάτες)— που καταβάλλει η Ryanair στον αερολιμένα και συνίσταται σε συνολικό τέλος που ανέρχεται σε [...] ανά επιβάτη [...] για 157 επιβάτες (αναχώρηση και άφιξη) για τον νέο προορισμό.

⁽³⁾ Το τέλος εξυπηρέτησης για υφιστάμενους προορισμούς φέρεται να ανέρχεται σε [...] ανά Boeing 737-800 (αναχώρηση και άφιξη).

⁽⁴⁾ Τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης ρυθμίζονται βάσει ξεχωριστών συμφωνιών μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό τέλος επίγειας εξυπηρέτησης ανέρχεται σε περίπου 250 ευρώ ανά αεροσκάφος.

^(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

- (8) Το επονομαζόμενο τέλος εξυπηρέτησης για νέους προορισμούς θα ίσχυε για όλες τις γραμμές κατά τους πρώτους 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας. Το τέλος εξυπηρέτησης για νέους προορισμούς θα αυξανόταν σε ετήσια βάση κατά [...]. Μετά τα πρώτα [...] έτη, το τέλος εξυπηρέτησης που θα ίσχυε για τους νέους προορισμούς θα εξισωνόταν με το τέλος εξυπηρέτησης που θα ίσχυε για τους υφιστάμενους προορισμούς. Το τέλος εξυπηρέτησης θα περιελάμβανε επίσης τέλος στάθμευσης. Επιπλέον, η πιθανή καθιέρωση νέων τελών στο μέλλον, που η Ryanair, δεν θα ήταν υποχρεωμένη να καταβάλλει, θα διευρύνε περαιτέρω το χάσμα που υφίσταται μεταξύ των ναύλων με έκπτωση και του ναύλου AIP.
- (9) Βάσει των προαναφερθέντων, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας έδωσε τα ακόλουθα τρία ζητήματα:
- κατά πόσον η απόφαση της BTS για σύναψη συμφωνίας με τη Ryanair καταλογίζεται στις ολοβαφικές αρχές,

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

⁽⁷⁾ Ο καταγγέλλων παρέσχε στην Επιτροπή κατάλογο τελών, που έχουν δημοσιευθεί στο AIP και ισχύουν από την 5η Δεκεμβρίου 2005:

— τέλος προσγείωσης: 425 κορώνες Σλοβακίας (περίπου 11,20 ευρώ) ανά τόνο (μέγιστη μάζα απογείωσης),

— τέλος στάθμευσης: 9 κορώνες Σλοβακίας (περίπου 0,237 ευρώ) ανά τόνο ανά ώρα,

— τέλος επιβατών: 490 κορώνες Σλοβακίας (περίπου 12,90 ευρώ) ανά επιβάτη,

— τέλος ελέγχου προσέγγισης και εναέριας κυκλοφορίας: 230 κορώνες Σλοβακίας (περίπου 6,07 ευρώ) ανά τόνο.

Τα τέλη προσγείωσης, στάθμευσης και επιβατών καταβάλλονται στον αερολιμένα. Τα τέλη ελέγχου προσέγγισης και αεροδρομίου εισπράττονται από τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας της Σλοβακικής Δημοκρατίας.

- κατά πόσον η BTS αποδεχόμενη μείωση επί των αερολιμενικών τελών για τις τακτικές γραμμές προς νέους και υφιστάμενους προορισμούς της Ryanair για τη χρονική περίοδο από την υπογραφή της συμφωνίας έως τις 30 Ιουνίου 2016 ενήργησε ως επενδυτής σε οικονομία αγοράς, και
- κατά πόσον, σε περίπτωση που το τέλος εξυπηρέτησης για τακτικές γραμμές προς νέους και υφιστάμενους προορισμούς ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση, η εν λόγω ενίσχυση συνάδει με την εσωτερική αγορά.
- (10) Όσον αφορά το πρώτο ζήτημα, η Επιτροπή παρατήρησε κατά την έναρξη της έρευνας ότι στις 22 Οκτωβρίου 2007 οι μέτοχοι της BTS διόρισαν έπειτα από πρόταση του Υπουργείου Μεταφορών, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών της Σλοβακικής Δημοκρατίας τον νέο πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου της BTS. Η Επιτροπή εξέφρασε ως εκ τούτου αμφιβολίες σε σχέση με τον μη καταλογισμό στο κράτος της συμφωνίας, όπως ισχυρίζονταν οι σλοβακικές αρχές.
- (11) Όσον αφορά το δεύτερο ζήτημα, η Επιτροπή χρειάστηκε να εξετάσει κατά πόσον, στη συγκεκριμένη υπόθεση, η συμπεριφορά της BTS υπαγορεύτηκε από λόγους κερδοφορίας και κατά πόσον το πλεονέκτημα που φέρεται να απολαμβάνει η Ryanair αποτελεί πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε καρπωθεί υπό τις ομαλές συνθήκες της αγοράς.
- (12) Εν προκειμένω, οι σλοβακικές αρχές υποστήριξαν ότι η BTS, υπό την ιδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης, δρα όπως και κάθε άλλη επιχείρηση στην αγορά, με άλλα λόγια δηλαδή προσδιορίζει τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχει στους αερομεταφορείς στον αερολιμένα ατομικά για κάθε αερομεταφορέα βάσει διαπραγματεύσεων, δηλαδή βασιζόμενη στη συμφωνία μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων και ακολουθώντας την εμπορική πολιτική της.
- (13) Θεώρησαν επίσης ότι η παραχώρηση εκπτώσεων αποτελεί μια κοινή εμπορική πρακτική που σχετίζεται με όλες τις αεροπορικές εταιρείες και ότι οι εκπτώσεις «ενθαρρύνουν τους αερομεταφορείς να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες στον αερολιμένα, κάτι που επιτρέπει στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, την BTS, να προσπορίζεται υψηλότερα έσοδα, τόσο από τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχονται στους αερομεταφορείς, όσο και από άλλες εμπορικές δραστηριότητες της BTS στον αερολιμένα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές αλλά στοχεύουν στο να καταστήσουν τον αερολιμένα περισσότερο ελκυστικό στους επιβάτες· με άλλα λόγια, η υποστήριξη των δραστηριοτήτων των αερομεταφορέων αποτελεί άμεση υποστήριξη της ανάπτυξης του ίδιου του αερολιμένα».
- (14) Εντούτοις, οι σλοβακικές αρχές δεν χορήγησαν στην Επιτροπή ούτε τους όρους της συμφωνίας ούτε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις περιστάσεις υπό τις οποίες αυτή συνολοκληρώθηκε. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας σχετικά με το κατά πόσον η στάση της BTS υπαγορεύθηκε από λόγους μακροπρόθεσμης κερδοφορίας. Άρα, δεν ήταν δυνατόν να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο η σύναψη της συμφωνίας να προσπόρισε στη Ryanair ένα πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα είχε καρπωθεί υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.
- (15) Όσον αφορά το τρίτο ζήτημα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον οι όροι συμβατότητας που αναφέρονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (εφεξής: «κατευθυντήριες γραμμές του 2005») ⁽⁸⁾ πληρούνταν στην παρούσα υπόθεση και κατά πόσον το μέτρο παροχής κρατικής ενίσχυσης μπορούσε να θεωρηθεί συμβατό προς την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (16) Η αίτηση παροχής πληροφοριών, η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του διαδικαστικού κανονισμού, ζητούσε από τη Σλοβακική Δημοκρατία να υποβάλει όλα τα έγγραφα, τις πληροφορίες και τα στοιχεία που ήταν αναγκαία για την αξιολόγηση του μέτρου και ιδίως:
- τους όρους της συμφωνίας,
 - μελέτες, εσωτερικά έγγραφα ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα βάσει των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι διαπραγματεύσεις της συμφωνίας,
 - το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα και κάθε άλλο στρατηγικό έγγραφο που συνδέεται με την επιχειρηματική στρατηγική έναντι της Ryanair,
 - τους κανόνες/τις περιστάσεις βάσει των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι διαπραγματεύσεις των τελών με άλλες αεροπορικές εταιρείες και την πολιτική βάσει της οποίας επιβλήθηκαν τα τέλη σε άλλες εταιρείες που πραγματοποιούν πτήσεις από/προς την Bratislava (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
 - τυχόν υπάρχουσες συμφωνίες των μετόχων μεταξύ του Ταμείου Εθνικής Περιουσίας και του σλοβακικού κράτους όσον αφορά την BTS και
 - τις πληροφορίες που ζητήθηκαν στην παράγραφο 70 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΛΟΒΑΚΙΑΣ

- (17) Οι σλοβακικές αρχές ξεκίνησαν τις παρατηρήσεις τους παρέχοντας συνοδευτικές πληροφορίες σχετικά με τις γραμμές που εκτελούσαν η Ryanair (11 γραμμές) και άλλοι αερομεταφορείς (Sky Europe: 9 τακτικές γραμμές και 9 θερινές γραμμές, ČSA: 1 τακτική γραμμή, Air Slovakia: 4 τακτικές γραμμές, Lufthansa: 1 τακτική γραμμή και Aeroﬂot: 1 τακτική γραμμή) στον αερολιμένα το 2008.

⁽⁸⁾ ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

- (18) Στις παρατηρήσεις τους, οι ολοβακικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι το AIP αναφέρεται στα πάγια τέλη του αερολιμένα. Ωστόσο, προκειμένου να βελτιώσει την κερδοφορία του και να αυξήσει τη χρήση των εγκαταστάσεών του, ο αερολιμένας μπορεί να συμφωνήσει, βάσει επιμέρους συμφωνιών, να χορηγήσει εκπτώσεις από τα εν λόγω πάγια τέλη. Αυτού του είδους οι εκπτώσεις βασίζονται σε διαφορετικά κριτήρια, όπως είναι ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρονται, η συχνότητα των δρομολογίων που εκτελούνται ή/και η καθιέρωση νέων δρομολογίων. Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τα κριτήρια που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο ατομικής συμφωνίας, χάνει το δικαίωμα υποβολής αίτησης για έκπτωση.
- (19) Οι ολοβακικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι η BTS, ως εμπορική επιχείρηση, είναι η ίδια υπεύθυνη για την τιμολογιακή στρατηγική της και για την κερδοφορία των συμφωνιών που συνάπτει με τους διάφορους αερομεταφορείς. Η BTS υποβάλλει στη συμβουλευτική επιτροπή μόνο τη συνολική ετήσια στρατηγική της όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών στον αερολιμένα, τα συνολικά έσοδα και έξοδά της, καθώς και τις επενδύσεις της και τα μέσα χρηματοδότησης των επενδύσεων αυτών. Αυτή η υποβολή της ετήσιας στρατηγικής δεν λαμβάνει υπόψη μεμονωμένους αερομεταφορείς ούτε ατομικές συμφωνίες.
- (20) Οι ολοβακικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι, λόγω της ανεξαρτησίας της BTS, δεν είναι σε θέση να χορηγήσουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την κερδοφορία των αντίστοιχων δρομολογίων, ούτε μπορούν να της χορηγήσουν τυχόν έγγραφα αναφορικά με τη διαδικασία διαπραγμάτευσης σε σχέση με τη συμφωνία με τη Ryanair.
- (21) Για τις ολοβακικές αρχές, η συμφωνία μεταξύ της BTS και της Ryanair βασίζεται σε εμπορικούς όρους και δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.

3.1. Συμφωνία της 5ης Δεκεμβρίου 2005 με τη Ryanair

- (22) Οι ολοβακικές αρχές χορήγησαν επίσης αντίγραφο της «Συμφωνίας Υπηρεσιών Αερολιμένα» της 5ης Δεκεμβρίου 2005, η οποία συνήφθη μεταξύ της BTS και της Ryanair. Η συμφωνία καθορίζει τους λειτουργικούς και οικονομικούς όρους βάσει των οποίων η Ryanair καθιερώνει και εκτελεί εμπορικές πτήσεις από και προς τον αερολιμένα. Η συμφωνία ισχύει από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης (5 Δεκεμβρίου 2005) έως τις 30 Ιουνίου 2016.
- (23) Η συμφωνία συνομολογήθηκε σε μη αποκλειστική βάση, κάτι που σημαίνει ότι οι πλευρές συμφώνησαν ότι οι όροι που παραχωρήθηκαν στην Ryanair βάσει της συμφωνίας θα είναι επίσης διαθέσιμοι με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις και σε κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία που θα δεσμευθεί για παρόμοιο όγκο δραστηριοτήτων στον αερολιμένα.
- (24) Η Ryanair δεσμεύτηκε στο πλαίσιο της εν λόγω συμφωνίας να καταβάλλει τέλη για τουλάχιστον [...] δρομολόγια ημερησίως από την 1η Ιουλίου 2009 ακόμα και στην περίπτωση που θα εκτελούσε λιγότερα δρομολόγια κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2009 έως την 30ή Ιουνίου 2016. Η

BTS δεσμεύτηκε να παράσχει επαρκή μέσα στη Ryanair ούτως ώστε να της επιτρέψει να εκτελεί αυτόν τον συμφωνηθέντα ελάχιστο αριθμό των [...] δρομολογίων ημερησίως.

3.1.1. Τέλος εξυπηρέτησης της Ryanair

- (25) Η Ryanair θα καταβάλλει για υπηρεσίες που παρέχονται από τον αερολιμένα ενιαίο τέλος για κάθε αεροσκάφος (αναχώρηση και άφιξη), το λεγόμενο «τέλος εξυπηρέτησης», το οποίο θα ανέρχεται σε [...] ανά αεροσκάφος τύπου B737-800 με έναρξη ισχύος από την υπογραφή της σύμβασης. Αυτό το τέλος θα αυξάνεται από την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους κατά [...] έναντι του προηγούμενου έτους, εκτός από τις περιπτώσεις που η γραμμή αποτελεί «νέο προορισμό» (βλέπε παρακάτω). Περιλαμβάνει το τέλος προσγείωσης, το τέλος αναχώρησης από τον αερολιμένα και τα τέλη εξυπηρέτησης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των τελών ασφαλείας⁽⁹⁾. Δεν περιλαμβάνει το τέλος ελέγχου προσέγγισης που εισπράττεται από την Υπηρεσία Ελέγχου της Εναέριας Κυκλοφορίας ούτε τα τέλη στάθμευσης για το αεροσκάφος, καθώς το αεροσκάφος της Ryanair δεν έχει έδρα στον συγκεκριμένο αερολιμένα.

- (26) Βάσει της συμφωνίας, εάν ο αερολιμένας καθιερώνει φόρους ή τέλη ασφαλείας που διαφέρουν από όσα περιλαμβάνονται ήδη στο «τέλος εξυπηρέτησης», τότε ο αερολιμένας θα πρέπει να εισπράξει τα εν λόγω τέλη απευθείας από τους επιβάτες.

3.1.2. Τέλος για νέους προορισμούς

- (27) Οι ολοβακικές αρχές διευκρινίζουν επίσης ότι με τον όρο «νέος προορισμός» νοείται στη συμφωνία κάθε προγραμματισμένη πτήση, η οποία δεν διενεργείτο από άλλον αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια ισχύος του προγράμματος την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους πριν από την έναρξη λειτουργίας της. Το τέλος επιβάλλεται μόνο εάν η αεροπορική εταιρεία εκτελεί ελάχιστο αριθμό [...] πτήσεων ανά εβδομάδα. Για την ανάθεση του προορισμού αποφασιστική σημασία έχει ο κωδικός IATA/ICAO του αερολιμένα, με άλλα λόγια ο ορισμός ενός νέου προορισμού σχετίζεται με τον αερολιμένα και όχι με την πόλη. Το τέλος για νέους προορισμούς καλύπτει τα ίδια στοιχεία όπως και το κανονικό τέλος εξυπηρέτησης.
- (28) Η Ryanair καταβάλλει στον αερολιμένα τα ακόλουθα τέλη για υπηρεσίες για κάθε περίοδο διάρκειας 12 μηνών μετά από την ημερομηνία έναρξης πραγματοποίησης δρομολογίων στον νέο προορισμό:

— έτος 1: [...] ανά αεροσκάφος τύπου B 737-800 (αναχώρηση + άφιξη),

— έτος 2: [...] ανά αεροσκάφος τύπου B 737-800 (αναχώρηση + άφιξη),

— έτος 3: [...] ανά αεροσκάφος τύπου B 737-800 (αναχώρηση + άφιξη),

— έτος 4: [...] ανά αεροσκάφος τύπου B 737-800 (αναχώρηση + άφιξη),

⁽⁹⁾ Τα εν λόγω τέλη περιλαμβάνουν μέτρα ασφαλείας (όπως η πυρόσβεση) και ελέγχους ασφαλείας των επιβατών και των αποσκευών, καθώς και άλλες υπηρεσίες ασφαλείας που ορίζονται από τον νόμο.

- έτος 5: [...] ανά αεροσκάφος τύπου B 737-800 (αναχώρηση + άφιξη),
 - έτος 6: [...] ανά αεροσκάφος τύπου B 737-800 (αναχώρηση + άφιξη) και
 - μετά από 6 έτη, ισχύει το κανονικό τέλος εξυπηρέτησης της Ryanair (βλέπε αιτιολογική σκέψη 25 πιο πάνω).
- (29) Τα τέλη νέων προορισμών δεν αυξάνονται κατά [...] ετησίως.

3.1.3. Άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στη Ryanair

- (30) Ο αερολιμένας, ως εκπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης, παρέχει επίσης στη Ryanair δυνατότητα προμήθειας επί των κρατήσεων και των εισιτηρίων. Σύμφωνα με τη συμφωνία, η Ryanair καταβάλλει στον αερολιμένα προμήθεια ύψους [...] επί όλων των νέων κρατήσεων της Ryanair (εξαιρουμένων των φόρων, των τελών αλλαγής και άλλων τελών καθώς και της υπηρεσίας διακίνησης επιβατών και άλλων χρεώσεων) που πωλούνται μέσω χρεωστικής/πιστωτικής κάρτας από τον αερολιμένα. Το τέλος προμήθειας ορίζεται σύμφωνα με το ακόλουθο πρόγραμμα:
- μέση μηνιαία εισπραξία ανά αναχωρούντα επιβάτη που ανέρχεται σε ποσό έως και [...] ευρώ: [...] προμήθεια επί του συνολικού ποσού,
 - μέση μηνιαία εισπραξία ανά αναχωρούντα επιβάτη που ανέρχεται σε ποσό από [...] έως και [...] ευρώ: [...] προμήθεια επί του συνολικού ποσού και
 - μέση μηνιαία εισπραξία ανά αναχωρούντα επιβάτη που ανέρχεται σε ποσό [...] ευρώ ή μεγαλύτερο: [...] προμήθεια επί του συνολικού ποσού.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ

4.1. BTS

- (31) Οι παρατηρήσεις της BTS κοινοποιήθηκαν με επιστολή της 8ης Ιουλίου 2008.

4.1.1. Καταλογισμός της συμφωνίας στο κράτος

- (32) Όσον αφορά τους μετόχους της, η BTS διευκρίνισε περαιτέρω ότι όταν (5 Δεκεμβρίου 2005) υπεγράφη η συμφωνία, το Υπουργείο Μεταφορών, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών της Σλοβακικής Δημοκρατίας αποτελούσε τον αποκλειστικό μέτοχο του αερολιμένα. Το Ταμείο Εθνικής Περιουσίας της Σλοβακικής Δημοκρατίας απέκτησε δικαιώματα κυριότητας επί των μετοχών της BTS σε μετέπειτα στάδιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Ως εκ τούτου, η BTS είναι της

άποψης ότι δεν υπάρχει λόγος να καταδειχθεί περαιτέρω ο ρόλος και η επιρροή του Ταμείου Εθνικής Περιουσίας.

- (33) Η BTS είναι της άποψης ότι οι εκπτώσεις που παραχωρήθηκαν στη Ryanair σε καμία περίπτωση δεν προέρχονταν από κρατικούς πόρους, εφόσον η BTS, ως ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία, δεν διαθέτει κρατικούς πόρους. Κατά την άποψη της BTS, απλώς και μόνο το γεγονός ότι οι μετοχές της BTS ανήκουν στο κράτος δεν μπορεί αυτομάτως να σημαίνει ότι αφορούν κρατικούς πόρους. Σύμφωνα με το άρθρο 295 της συνθήκης ΕΚ, η συνθήκη δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ της ιδιοκτησίας από δημόσιες αρχές και από ιδιώτες.

- (34) Η BTS διευκρινίζει περαιτέρω ότι η απόφαση για τη σύναψη της συμφωνίας δεν καταλογίζεται στο κράτος, αν και το Υπουργείο, ως αποκλειστικός μέτοχος, διόρισε τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, τα οποία διαπραγματεύθηκαν και υπέγραψαν την εν λόγω συμφωνία. Κατά την άποψή της, τα εν λόγω μέλη επιλέχθηκαν σύμφωνα με το καταστατικό της BTS βάσει διαφανών διαδικασιών επιλογής και, σύμφωνα με τον εμπορικό κώδικα της Σλοβακίας και το καταστατικό της BTS, το διοικητικό συμβούλιο διαχειρίζεται τις δραστηριότητες της εταιρείας και λαμβάνει τις επιχειρηματικές αποφάσεις και τις αποφάσεις επιχειρησιακής και οργανωτικής φύσης, εκτός εάν τέτοιου είδους αποφάσεις εμπίπτουν αποκλειστικά στην αρμοδιότητα άλλων φορέων. Επιπλέον, σύμφωνα με τον εμπορικό κώδικα της Σλοβακίας, το διοικητικό συμβούλιο υποχρεούται να δρα προς όφελος της εταιρείας και ευθύνεται για τυχόν ζημιές, εκτός εάν αποδειχτεί ότι τα μέλη του έδρασαν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους με επαγγελματισμό και καλή πίστη προς όφελος της εταιρείας. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου φέρουν ευθύνη ακόμα και αν οι δράσεις τους είχαν εγκριθεί από το εποπτικό συμβούλιο.

- (35) Η BTS διευκρινίζει ότι η διοίκηση που διαπραγματεύθηκε και σύναψε τη συμφωνία έδρασε κατά την αποκλειστική διακριτική της ευχέρεια χωρίς την παραμικρή παρέμβαση από τον μέτοχο. Η διοίκηση της BTS δεν δεσμεύτηκε ποτέ να υποβάλει προς έγκριση στον μέτοχο ή άλλο φορέα την επιχειρησιακή στρατηγική της εταιρείας έναντι μεμονωμένων αερομεταφορέων.

4.1.2. Τιμές του AIP έναντι της συμφωνίας

- (36) Όσον αφορά τα τέλη επιβατών και προσγείωσης σύμφωνα με το ισχύον AIP, ο αερολιμένας δηλώνει ότι τα τέλη δεν μεταβλήθηκαν τα τελευταία χρόνια. Μόνο το 2008, τα τέλη προσγείωσης μειώθηκαν κατά 7 % λόγω της αυξημένης χρήσης του αερολιμένα. Ο ακόλουθος πίνακας συνοψίζει την εξέλιξη των τελών από το 2003 έως το 2008.

Πίνακας 2

Εξέλιξη των τιμών του AIP στην BTS σε κορώνες Σλοβακίας (SKK)

Τέλη σε SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Τέλη επιβατών (ανά επιβάτη)	490	490	490	490	490	490
Τέλη προσγείωσης (ανά 1 τόνο βάρους απογείωσης του αεροσκάφους)	425	425	425	425	425	395

- (37) Επιπλέον, ο αερολιμένας είναι της άποψης ότι οι τιμές που έχουν οριστεί στο AIP δεν αποτελούν παρά συνιστώμενες τιμές και όχι υποχρεωτικές τιμές για την BTS. Οι τιμές αυτές ισχύουν για τους αερομεταφορείς που δεν έχουν αποδεχτεί καμία άλλη συμβατική υποχρέωση έναντι της BTS όσον αφορά τον αριθμό των γραμμών που εκτελούνται, τη συχνότητα των πτήσεων, τον όγκο των επιβατών ή τη διάρκεια των επιχειρήσεων τους στον αερολιμένα. Κατά την άποψη της BTS, οποιαδήποτε συμβατική ρύθμιση που υπερβαίνει το πεδίο εφαρμογής των πρότυπων κανόνων, το οποίο ορίζεται από κανονισμούς και πρότυπα, πρέπει να είναι αμοιβαία ισορροπημένη και να αντικατοπτρίζεται στις τιμές. Αυτό παρέχει στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα τη δυνατότητα να διαφοροποιεί τις τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σχέση με τις υποχρεώσεις που έχουν γίνει αποδεκτές από τον αερομεταφορέα, με στόχο τη μεγιστοποίηση των οικονομικών οφελών του αερολιμένα.
- (38) Η BTS διευκρινίζει περαιτέρω ότι, δεδομένου ότι η συμφωνία περιλαμβάνει ρήτρα που αφορά ετήσια αύξηση της τιμής κατά [...], η διαφορά μεταξύ των τιμών της Ryanair και του AIP μειώνεται σταδιακά. Επίσης, η εφάπαξ μείωση των τιμών του AIP το 2008 δεν αντικατοπτρίζεται στις τιμές της Ryanair, μειώνοντας περαιτέρω τη διαφορά.
- (39) Όσον αφορά τις υπόλοιπες δημοσιευμένες τιμές του AIP, η BTS διευκρινίζει περαιτέρω ότι το τέλος ελέγχου προσέγγισης και εναέριας κυκλοφορίας δεν περιλαμβάνεται στη συμφωνηθείσα τιμή μεταξύ της BTS και της Ryanair, καθώς η εν λόγω υπηρεσία δεν παρέχεται από την BTS. Η BTS διευκρινίζει επίσης ότι, σύμφωνα με το AIP που ίσχυε κατά την εν λόγω περίοδο, η στάθμευση του αεροσκάφους είναι δωρεάν για τις δύο πρώτες ώρες. Ως εκ τούτου, η BTS θεωρεί ότι η Ryanair δεν αποκομίζει κανένα πραγματικό όφελος βάσει της συμφωνίας όσον αφορά τη δωρεάν στάθμευση, καθώς η συγκεκριμένη προϋπόθεση συνάδει καταρχάς με το ισχύον AIP και κατά δεύτερον το αεροσκάφος της Ryanair δεν παραμένει στον αερολιμένα για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ωρών ⁽¹⁰⁾.
- (40) Κατά την άποψη της BTS, οι παραπάνω πληροφορίες καταδεικνύουν ότι οι συμβατικές τιμές που συμφωνήθηκαν μεταξύ της BTS και της Ryanair δεν διαφέρουν από τις συνιστώμενες από το AIP τιμές, παρά τη διαφορετική τους διάρθρωση, ότι αντανακλούν τις υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί από την Ryanair και ότι παρέχουν οικονομικό όφελος για την BTS που είναι παρόμοιο ή υψηλότερο από ό,τι για άλλους αερομεταφορείς. Η BTS διευκρινίζει επίσης ότι μια έκπτωση αποκλειστικά επί της τιμής μονάδας δεν μπορεί να αποτελέσει λόγο ισχυρισμού ότι χορηγήθηκε οικονομικό πλεονέκτημα στον αποδέκτη της.

4.1.3. Αρχή του επενδυτή σε οικονομία αγοράς και συμφωνία με τη Ryanair

- (41) Η BTS εξηγεί περαιτέρω ότι υπογράφοντας τη συμφωνία, δεν αποσκοπούσε να επιτύχει περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη ούτε πιθανή εισροή επενδύσεων. Δηλώνει ότι βασικός στόχος της επιχειρηματικής της απόφασης ήταν η αύξηση των εσόδων από τις αεροπορικές και μη δραστηριότητες, η διαφοροποίηση του κινδύνου και της εξάρτησης από τη Sky Europe –του κύριου αερομεταφορέα στον αερολιμένα– και η επίτευξη σταθερότερης ανάπτυξης του όγκου των επιβατών στον αερολιμένα. Κατά την άποψη της BTS όλοι αυτοί οι παράγοντες θα συνέβαλλαν στην αύξηση της εμπορικής αξίας της.

Πίνακας 3

Ανάπτυξη των τακτικών μεταφορών στον αερολιμένα κατά την περίοδο 2004 – 2007 σε αριθμό επιβατών

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

⁽¹⁾ Ο εθνικός αερομεταφορέας της Σλοβακίας που πωλήθηκε στις Αυστριακές Αερογραμμές και κήρυξε πτώχευση το 2006.

- (42) Η BTS ισχυρίζεται επίσης ότι καθώς η συμφωνία συνήφθη τον Δεκέμβριο του 2005 πρέπει να χρησιμοποιηθούν για σύγκριση τα δεδομένα που ήταν τότε διαθέσιμα, δηλαδή τα αερολιμενικά τέλη που ίσχυαν σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες, οι οποίοι ανταγωνίζονταν την BTS στην προσπάθεια προσέλκυσης αερομεταφορέων παρόμοιων με την Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Η Ryanair δεν χρησιμοποιεί τον αερολιμένα ως έδρα των αεροσκαφών της.

- (43) Η BTS ισχυρίζεται ακόμα ότι βάσει ευρέως γνωστών πληροφοριών, οι ιδιωτικοί αερολιμένες παρέχουν συνήθως εκπτώσεις στις αεροπορικές εταιρείες, αναμένοντας παράλληλα την επικερδή ανάπτυξη του αερολιμένα. Οι εκπτώσεις που χορηγήθηκαν στην Ryanair μπορεί να φαίνεται ότι της παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν συγκρίνει κανείς τις τιμές μονάδας αυτές καθ' αυτές, χωρίς να λάβει υπόψη τα οικονομικά οφέλη και τις συνέπειες για τον αερολιμένα. Κατά την άποψη της BTS, οι τιμές μονάδας δεν μπορούν να υπολογισθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη άλλες συμβατικές ρυθμίσεις και χωρίς τη συσχέτιση αυτών προς τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρονται, τον συνολικό ετήσιο αριθμό των επιβατών, το βάρος των αεροσκαφών, την τακτικότητα και τον αριθμό των πτήσεων κατ' έτος, την εποχικότητα και το αντίστοιχο κόστος, καθώς και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν την κερδοφορία του ίδιου του αερολιμένα. Όλοι αυτοί οι παράγοντες επηρεάζουν τα έσοδα και τα έξοδα ενός αερολιμένα και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη σύγκριση των τιμών που επιβάλλονται σε κάθε επιμέρους αερομεταφορέα.
- (44) Η BTS είναι της άποψης ότι κατά τη σύναψη της συμφωνίας ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς. Η BTS εκπόνησε χρηματοοικονομικούς υπολογισμούς σχετικά με την κερδοφορία της συμφωνίας με τη Ryanair πριν από τη σύναψή της. Πραγματοποιήθηκαν αρκετές τηλεφωνικές διασκέψεις μεταξύ των διοικήσεων της BTS και της Ryanair προκειμένου να γίνει η διαπραγμάτευση των όρων. Οι υπολογισμοί της BTS εκτίμησαν τα έξοδα και τα έσοδα που αναμενόταν να προκύψουν από τη συμφωνία και βασίστηκαν στις εμπειρίες διαφόρων αερολιμένων με αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.
- (45) Η BTS εξηγεί περαιτέρω ότι κατά τη σύναψη της συμφωνίας, ο αερολιμένας διέθετε επαρκή επιχειρησιακή χωρητικότητα που θα επέτρεπε την αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά τα ακόλουθα έτη, ούτως ώστε να μην αναμένει πρόσθετη αύξηση των παγίων εξόδων που θα σχετίζονταν με την αύξηση της χωρητικότητας. Δηλώνει επίσης ότι τυχόν συμφωνία με άλλον αερομεταφορέα που θα εξασφάλιζε παρόμοια αύξηση του αριθμού των επιβατών, όπως αυτή με τη Ryanair, θα συνάπτετο με παρόμοιους όρους. Όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών που παρέχονται από την BTS προς τους επιβάτες και τα αεροσκάφη της Ryanair, διευκρινίζει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες είναι σε σημαντικό βαθμό φθηνότερες από εκείνες που παρέχονται στους πρότυπους αερομεταφορείς.
- (46) Η BTS διευκρινίζει περαιτέρω ότι τα έσοδα από τη συμφωνία με τη Ryanair αντιπροσωπεύουν ροή «εγγυημένου εισοδήματος». Αυτό ισχύει ιδίως διότι σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της συμφωνίας, κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2009 έως την 30η Ιουνίου 2016, η Ryanair υποχρεούται να καταβάλλει στην BTS τέλος για ελάχιστο αριθμό πτήσεων που θα ανέρχεται σε [...] ημερησίως, ακόμα και στην περίπτωση που θα εκτελεί λιγότερες πτήσεις κατά την περίοδο αυτή. Κατά την άποψη της BTS, η εν λόγω δέσμευση της Ryanair καθιστά δυνατό τον καλύτερο προγραμματισμό μακροπρόθεσμων επενδύσεων στον αερολιμένα. Επιπλέον, η BTS εξηγεί ότι χάρις στη Ryanair έχουν αυξηθεί σημαντικά τα έσοδα μη αεροπορικής φύσης του αερολιμένα.
- (47) Όσον αφορά τον μηχανισμό εφαρμογής της έκπτωσης για νέους προορισμούς βάσει της συμφωνίας, η BTS επισημαίνει ότι η έκπτωση δεν μπορεί να υπολογιστεί σε σχέση με το πρώτο έτος ισχύος της συμφωνίας, αλλά με τους πρώτους 12 μήνες από την έναρξη της λειτουργίας των επιλέξιμων γραμμών.
- (48) Όσον αφορά τις εκπτώσεις για τους επονομαζόμενους «νέους προορισμούς», η BTS είναι επίσης της άποψης ότι μια τέτοια έκπτωση δεν συνιστά επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα προς τη Ryanair, εφόσον η BTS προτίθεται να παράσχει τις τιμές με έκπτωση μόνο για προορισμούς που πληρούν τα αντίστοιχα κριτήρια που ορίζονται στη συμφωνία και παρέχουν οικονομικό όφελος για τον αερολιμένα. Η BTS εξηγεί επίσης ότι είναι αναγκαίο να επισημανθεί ότι ο αερομεταφορέας δικαιούται την τιμή με έκπτωση μόνο υπό την προϋπόθεση ότι θα αποτελεί τακτική γραμμή με τουλάχιστον [...] πτήσεις ανά εβδομάδα. Με την ελάχιστη αναμενόμενη χρήση της χωρητικότητας του αεροσκάφους B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾, αυτό αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 90 000 νέους επιβάτες ετησίως, δηλαδή ποσοστό μεγαλύτερο από 6,5 % του συνολικού αριθμού επιβατών που διαχειριζόταν ο αερολιμένας την εποχή που υπεγράφη η συμφωνία, και μεγαλύτερο επίσης από 4,3 % του συνολικού αριθμού επιβατών που διαχειρίστηκε ο αερολιμένας το 2007.
- (49) Ταυτόχρονα, πρέπει να αναφερθεί ότι, μέχρι σήμερα, από την υπογραφή της συμφωνίας, μόνο μία από τις γραμμές της Ryanair συνάδει με τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση της έκπτωσης, δηλαδή η γραμμή προς το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης Frankfurt-Hahn. Κατά την εποχή που συνήφθη η συμφωνία, κανένας άλλος αερομεταφορέας δεν εκτελούσε ούτε εκτελεί σήμερα τακτικές πτήσεις προς τον εν λόγω προορισμό, επομένως η Ryanair δεν πήρε υπάρχοντες επιβάτες άλλου αερομεταφορέα.
- (50) Επιπλέον, η BTS διευκρινίζει ότι εάν ένας αερομεταφορέας συμμορφώνεται προς τους όρους ενός επονομαζόμενου «νέου προορισμού», το οικονομικό όφελος από έναν τέτοιο προορισμό, ακόμα και μετά τη χορήγηση της μεγαλύτερης έκπτωσης κατά το πρώτο έτος, είναι μεγαλύτερο από [...] ετησίως, που ανέρχεται σε [...] περισσότερο από ό,τι για έναν συνηθισμένο μέσο προορισμό άλλου αερομεταφορέα με τρεις πτήσεις ανά εβδομάδα βάσει των τιμών του AIP (δηλαδή [...]) και είναι σχεδόν [...] όσο ο προορισμός ενός άλλου αερομεταφορέα με πέντε πτήσεις ανά εβδομάδα βάσει των τιμών του AIP (δηλαδή [...]).
- (51) Η BTS είναι της άποψης ότι ένας νέος προορισμός συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη και την εξέλιξη του αερολιμένα, ιδίως λόγω της μεγαλύτερης χρήσης της χωρητικότητάς του (του τερματικού σταθμού και των διαδρόμων απογείωσης και προσγείωσης), όπου το όφελος από τον υψηλό όγκο των εσόδων που αποκτήθηκαν ως αποτέλεσμα της καθιέρωσης του εν λόγω νέου προορισμού υπερβαίνει κατά πολύ τις παρεχόμενες εκπτώσεις και συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στα υπάρχοντα πάγια έξοδα ⁽¹²⁾ της

⁽¹¹⁾ Κατά την άποψη της BTS, ο καταγγέλλων υποθέτει λανθασμένα ότι ο συντελεστής χωρητικότητας της Ryanair ανέρχεται σε 83 %. Ούτε η Ryanair ούτε κανένας άλλος παρόμοιος αερομεταφορέας δεν έχει ποτέ κατορθώσει να έχει έναν τέτοιο συντελεστή χωρητικότητας στον αερολιμένα. Η Ryanair μπορεί να συγκριθεί μόνο με τον άλλο αερομεταφορέα χαμηλού κόστους που πραγματοποιεί πτήσεις στην BTS (δηλαδή την Sky Europe το 2005), που κατορθώσε να έχει συντελεστή χωρητικότητας που ανερχόταν σε 63 % κατά το έτος σύναψης της συμφωνίας με την Ryanair.

⁽¹²⁾ Η BTS διευκρινίζει επίσης ότι το κόστος λειτουργίας των εγκαταστάσεων, εξαιρουμένου του κόστους διαχείρισης των αεροσκαφών (τερματικός σταθμός, διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης και άλλοι χώροι, καθώς και το κόστος λόγω υποτίμησης, τόκων, τα έξοδα επισκευών και συντήρησης, ενέργειας, παροχής υπηρεσιών, αδειών πληροφοριακών συστημάτων, προσωπικού, διοίκησης), μπορεί να θεωρηθεί (σε ποσοστό σχεδόν 100 % του ποσού τους) ως πάγιο κόστος της εταιρείας που δεν μεταβάλλεται σε σημαντικό βαθμό ανάλογα με τις αλλαγές στον αριθμό των επιβατών που διαχειρίζεται ο αερολιμένας.

εταιρείας και, ταυτόχρονα, στη βιωσιμότητα των τιμών για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τον αερολιμένα (βλέπε εξέλιξη τιμών AIP). Η BTS δηλώνει περαιτέρω ότι ένας τέτοιος νέος προορισμός συμβάλλει επίσης στην αύξηση του μεριδίου της τακτικής κυκλοφορίας στον αερολιμένα και μειώνει τη μη τακτική χρήση των εγκαταστάσεων του αερολιμένα που προκαλείται από τις θερινές πτήσεις (charter), που αποτελούν τους συνηθέστερους παράγοντες που επηρεάζουν την ανάγκη επενδύσεων σε νέες εγκαταστάσεις του αερολιμένα, και οι οποίοι επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό του αερολιμένα μέσω υποτιμήσεων και τόκων, και κατά συνέπεια δημιουργούν την ανάγκη αύξησης των τιμών για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

(52) Η BTS διευκρινίζει περαιτέρω ότι οι όροι για την παροχή εκπτώσεων για νέους προορισμούς πρέπει να τηρούν τη συχνότητα των επτά πτήσεων ανά εβδομάδα, την οποία η Ryanair πληροί μόνο στην περίπτωση της γραμμής προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Ryanair ξεκίνησε ωστόσο τη λειτουργία αρκετών «νέων» γραμμών για τις οποίες δεν της χορηγήθηκε έκπτωση λόγω ανεπαρκούς συχνότητας εβδομαδιαίων πτήσεων (π.χ. προς τους αερολιμένες Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol και Bremen).

(53) Όσον αφορά την κερδοφορία των δρομολογίων, η BTS εξηγεί ότι δεν έχει στη διάθεσή της αυτού του είδους τις πληροφορίες και ότι η κερδοφορία ενός δρομολογίου μπορεί να αξιολογηθεί μόνο από τον αερομεταφορέα. Από την έναρξη παροχής των υπηρεσιών της στην BTS, η Ryanair ακύρωσε μία μόλις γραμμή (Bratislava — Βρέμη Γερμανίας). Η γραμμή ακυρώθηκε μετά από οκτώ μήνες λειτουργίας, παρόλο που η Ryanair είχε καταβάλει την τιμή που είχε διαπραγματευθεί γι' αυτήν (δηλαδή τιμή χαμηλότερη από εκείνη που ορίζεται στο AIP). Η BTS επισημαίνει ότι οι παραπάνω πληροφορίες αφήνουν να διαφανεί ότι η χορήγηση τυχόν έκπτωσης για γραμμές υπό ομαλές συνθήκες της αγοράς δεν επαρκεί για τη διατήρηση μιας μη αποδοτικής γραμμής.

4.1.4. Συμβατότητα της ενίσχυσης

(54) Η BTS είναι της άποψης ότι η συμφωνία δεν προσπόρισε στην Ryanair πλεονέκτημα καθώς βασίστηκε σε όρους της αγοράς και δεν συνιστά ως εκ τούτου κρατική ενίσχυση. Για τον λόγο αυτόν, δεν παρέσχε εξηγήσεις σχετικά με τα κριτήρια συμβατότητας.

(55) Η BTS είναι επίσης της γνώμης ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν συνιστούν νομικά δεσμευτική νομοθεσία στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου, δηλαδή δεν είναι δεσμευτικές για τα κράτη μέλη της ΕΕ και τα φυσικά και νομικά πρόσωπα. Δεσμευτικοί είναι μόνο οι κανονισμοί, οι οδηγίες και οι αποφάσεις. Οι συστάσεις και οι γνωμοδοτήσεις δεν έχουν δεσμευτική ισχύ. Επιπλέον, η BTS ισχυρίζεται ότι η συμφωνία συνομολογήθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 2005 και οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δημοσιεύθηκαν στις 9 Δεκεμβρίου 2005, και στην παρούσα υπόθεση δεν έχουν αναδρομική ισχύ.

4.2. Ryanair

(56) Η Ryanair ξεκίνησε τις παρατηρήσεις της με ημερομηνία 8 Αυγούστου 2008 δηλώνοντας ότι κατά την άποψή της

η έναρξη επίσημης διαδικασίας έρευνας ήταν αδικαιολόγητη και άσκοπη. Δήλωσε επίσης ότι εκφράζει τη λύπη της διότι η Επιτροπή δεν έδωσε στη Ryanair τη δυνατότητα να συμμετάσχει στην προκαταρκτική εξέταση.

(57) Επί της ουσίας, η Ryanair είναι της άποψης ότι η Επιτροπή έπρεπε να έχει βασιστεί σε συνήθεις εμπορικές διευθετήσεις, μεταξύ άλλων, στα στοιχεία παρόμοιων αερολιμένων, που είχαν υποβληθεί από τη Ryanair κατά την έρευνα για την υπόθεση Charleroi, και ότι η Επιτροπή έπρεπε επί τη βάσει αυτή να έχει αποφασίσει ότι η εν λόγω συμφωνία συνάδει με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, και επομένως δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.

4.2.1. Καταλογισμός της συμφωνίας στο κράτος

(58) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της συμφωνίας μέσω κρατικών πόρων και τον καταλογισμό αυτής στις ολοβαφικές αρχές, η Ryanair θεωρεί ότι η BTS έδρασε αυτόνομα όταν μετείχε στη συμφωνία και ότι, ως εκ τούτου, δεν υπήρξε κανένα κρατικό μέτρο.

(59) Κατά την άποψη της Ryanair ο καταγγέλλων φαίνεται να επηρεάστηκε από τις αντιρρήσεις της Ryanair σε σχέση με την εξαγορά της BTS από τον αερολιμένα της Βιέννης και τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας θεωρώντας ότι αποτελούν στοιχεία που αποδεικνύουν παροχή κρατικής ενίσχυσης, και μεγάλυνε την έκταση του εικαζόμενου πλεονεκτήματος που χορηγήθηκε στη Ryanair.

(60) Παρόλο που η Ryanair επιβεβαιώνει ότι πράγματι πρόβαλε ισχυρισμούς περί ανταγωνισμού σε σχέση με την επιλογή του αγοραστή κατά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της BTS⁽¹³⁾, είναι της άποψης ότι θα ήταν παράλογο να συναχθεί από τη στάση της Ryanair ότι ήταν αντίθετη προς την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα ή ότι ήταν αντίθετη προς την απόκτηση της BTS από τον αερολιμένα της Βιέννης διότι η συμφωνία θα μπορούσε θεωρητικά να λειτουργήσει μόνο εάν ο αερολιμένας ανήκε στο κράτος, λόγω της αναγκαίας παροχής κρατικής ενίσχυσης. Η Ryanair διευκρινίζει περαιτέρω ότι δεν ήταν αντίθετη προς την ιδιωτικοποίηση της BTS αυτή καθ' αυτή, αλλά ότι ήταν αντίθετη προς την επιλογή του αγοραστή του αερολιμένα, δηλαδή του αερολιμένα της Βιέννης, διότι αυτό θα περιόριζε την ανταγωνιστική πίεση που ασκούσε ο αερολιμένας της Bratislava στον αερολιμένα της Βιέννης και θα μείωνε τις επιλογές των αεροπορικών εταιρειών που επιθυμούσαν να εξυπηρετήσουν την ευρύτερη περιοχή που καλύπτει τμήματα της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Αυστρίας, της Ουγγαρίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας.

(61) Όσον αφορά τη χρονική στιγμή σύναψης της συμφωνίας, η Ryanair διευκρινίζει ότι της σύναψης της συμφωνίας είχε προηγηθεί μια μακριά φάση προετοιμασίας και διαπραγματεύσεων μεταξύ της Ryanair και της BTS, η οποία είχε ξεκινήσει ήδη από τον Δεκέμβριο του 2003. Η συμφωνία συνήφθη όντως στις 5 Δεκεμβρίου 2005, ενώ η τελευταία ημέρα υποβολής των προσφορών ήταν η 24η Ιανουαρίου 2006, δηλαδή περισσότερο από ενάμιση μήνα αργότερα.

⁽¹³⁾ Η οποία τελικά απέτυχε.

- (62) Επιπλέον, η Ryanair εξηγεί επίσης ότι είχε προγραμματισθεί να της παραδοθούν 20 αεροσκάφη μεταξύ του Σεπτεμβρίου του 2005 και του Μαρτίου του 2006, έως τέσσερα εκ των οποίων θα παραχωρούνταν για τις επιχειρήσεις της BTS. Για αυτούς τους επιχειρησιακούς λόγους, η διαδικασία σύναψης της συμφωνίας δεν μπορούσε να καθυστερήσει για διάστημα μεγαλύτερο των δέκα μηνών έως ότου ολοκληρωθεί η διαδικασία υποβολής προσφορών για την ιδιωτικοποίηση και η έγκριση από την Επιτροπή Αντιμονοπωλίου της Σλοβακικής Δημοκρατίας (με πρώτη προθεσμία στις 15 Αυγούστου 2006 και παράταση διάρκειας 45 ημερών μέχρι τον Οκτώβριο του 2006).

4.2.2. Εξηγήσεις αναφορικά με το AIP και τα τέλη του για παροχή υπηρεσιών στον αερολιμένα

- (63) Όσον αφορά το AIP, η Ryanair είναι της γνώμης ότι το εν λόγω έγγραφο δεν παρέχει παρά ενδείξεις και δεν δεσμεύει την BTS κατά τις διαπραγματεύσεις της με τις αεροπορικές εταιρείες. Πέραν αυτού, το ίδιο το AIP προβλέπει ειδικές εκπτώσεις και εξαιρέσεις από τις διατάξεις του, κοινοποιώντας έτσι τη δυνατότητα παροχής εκπτώσεων κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών με βάση τα δεδομένα κάθε περίπτωσης.
- (64) Όσον αφορά το πρότυπο τέλος στάθμευσης, το οποίο επιβάλλεται όταν ένα αεροσκάφος σταθμεύει για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ωρών, η Ryanair διευκρινίζει ότι το εν λόγω τέλος δεν ισχύει για την ίδια λόγω της ειδικής φύσης της λειτουργίας της και του γεγονότος ότι η Bratislava δεν αποτελεί «βάση» της Ryanair. Τα αεροσκάφη της Ryanair δεν σταθμεύουν ποτέ στην BTS, και εξαιτίας της γρήγορης διαδικασίας αποβίβασης και επιβίβασης της Ryanair, το αεροσκάφος της παραμένει στον αερολιμένα μόλις 25 λεπτά κάθε φορά, και δεν βρίσκεται ποτέ στις καθορισμένες περιοχές στάθμευσης.
- (65) Όσον αφορά την καθιέρωση νέων τελών, η Ryanair είναι της γνώμης ότι η ερμηνεία της Επιτροπής είναι παραπλανητική, διότι υποστηρίζει ότι τα νέα τέλη δεν θα ισχύουν για την Ryanair. Ωστόσο, τα τέλη αυτά απλώς θα εισπράττονται απευθείας από την BTS αντί για τη Ryanair. Η Ryanair διευκρινίζει περαιτέρω ότι αυτού του είδους τα τέλη, εάν εισπράττονταν απευθείας από την Ryanair θα είχαν δυσμενείς επιπτώσεις στο επιχειρηματικό της μοντέλο και τον αριθμό των επιβατών της.
- (66) Επιπλέον, η Ryanair δηλώνει ότι σε περίπτωση που καταργούνταν ή μειώνονταν ορισμένα πρότυπα τέλη που επιβάλλονται στον αερολιμένα, η ίδια δεν θα απολάμβανε κανένα όφελος διότι τα συνδυασμένα τέλη προσγείωσης, αναχώρησης από τον αερολιμένα και εξυπηρέτησης βάσει της συμφωνίας δεν μειώνονται όταν μειώνονται τα πρότυπα τέλη του αερολιμένα. Επρόκειτο για κίνδυνο που ανέλαβε η Ryanair όταν υπέγραψε τη συμφωνία. Ο κίνδυνος αυτός υλοποιήθηκε και για τον αερολιμένα, καθώς το τέλος προσγείωσης μειώθηκε κατά 7,1 % τον Ιανουάριο του 2008. Επιπλέον, η συμφωνία προβλέπει ετήσια αύξηση του τέλους εξυπηρέτησης κατά [...].

4.2.3. Η συμφωνία πληροί την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

- (67) Η Ryanair διαφωνεί με τα προκαταρκτικά ευρήματα της Επιτροπής που ισχυρίζονται ότι, επειδή οι σλοβακικές αρχές αναφέρθηκαν σε περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη

και ενδεχόμενη εισροή επενδύσεων και άλλες δευτερεύουσες και τριτερεύουσες επιδράσεις μεταξύ των προνομίων που απορρέουν από τη συμφωνία, δεν πληροίται η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

- (68) Διευκρινίζει περαιτέρω ότι κύριος στόχος της BTS ήταν να βελτιστοποιηθεί ο όγκος των επιβατών της και να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστική στην αγορά αεροπορικών υπηρεσιών και ότι η BTS βάσιζε την απόφασή της σε διαρκώς επικαιροποιούμενες χρηματοοικονομικές αναλύσεις, κάτι που επιβεβαιώνεται επίσης από την ανταλλαγή επιστολών μεταξύ της BTS και της Ryanair κατά τη μακρά διαδικασία διαπραγματεύσεων που ξεκίνησαν τον Δεκέμβριο του 2003. Η Ryanair δηλώνει ότι, για παράδειγμα, επιστολή της BTS με ημερομηνία 12 Δεκεμβρίου 2003 που περιλαμβάνει προσωρινή προσφορά έκπτωσης υποστηρίζει ότι ο αερολιμένας είχε εκπονήσει χρηματοοικονομικές αναλύσεις κόστους-ωφελείας. Η Ryanair δηλώνει περαιτέρω ότι και ηλεκτρονικό μήνυμα της 16ης Νοεμβρίου 2004 αναφέρει ότι η BTS είχε προβεί σε ανάλυση των κινδύνων που συνδέονται με τη συμφωνία, εφόσον για παράδειγμα δέχτηκε να συμπεριλάβει στο τέλος εξυπηρέτησης μόνο τέλη που βρίσκονταν υπό τον έλεγχό της (δηλαδή, δεν συμπεριέλαβε τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στα τέλη εξυπηρέτησης της, διότι αυτός δεν ελέγχεται από την BTS). Η Ryanair αναφέρει επίσης το παράδειγμα της παροχής από την ίδια στην BTS έκθεσης της UNISYS, που αφορούσε τη δυνατότητα των δευτερευόντων αερολιμένων να καρπώνονται μέρος της κυκλοφορίας των πρωτευόντων αερολιμένων.
- (69) Η Ryanair εξηγεί ότι τα τέλη που κατέβαλλε η ίδια στην BTS είναι παρόμοια ή και υψηλότερα από εκείνα σε άλλους παρόμοιους αερολιμένες (π.χ. τον ιδιωτικής ιδιοκτησίας αερολιμένα του Blackpool, στο Ηνωμένο Βασίλειο). Η Ryanair ισχυρίζεται επίσης ότι παρείχε στην Επιτροπή παραδείγματα τελών σε πολυάριθμους αερολιμένες ιδιωτικής ιδιοκτησίας και χρηματοδότησης σε διάφορες φάσεις της διοικητικής και δικαστικής έρευνας στο πλαίσιο της υπόθεσης Charleroi και παραπέμπει για περαιτέρω εξηγήσεις στα επιχειρήματα, τα δεδομένα και τα συμπεράσματα που παρασχέθηκαν στην υπόθεση Charleroi. Κατά την άποψή της, δεν υπάρχει ανάγκη σύνθετης οικονομικής εκτίμησης, αρκεί μια απλή σύγκριση των αερολιμενικών τελών σε διάφορους αερολιμένες ιδιωτικής ιδιοκτησίας και χρηματοδότησης.
- (70) Η Ryanair είναι επίσης της γνώμης ότι, καθώς έχει δεσμευθεί να εκτελεί τουλάχιστον [...] δρομολόγια ημερησίως –που ισοδυναμούν με περισσότερα από 2 εκατ. επιβάτες ετησίως και συντελεστή χωρητικότητας 75 %– από τον αερολιμένα της Bratislava, αρχής γενομένης από την 1η Ιουλίου 2009, έχει παράσχει σταθερή ροή εισοδήματος για τον αερολιμένα. Επιπλέον, η Ryanair επισημαίνει ότι το εν λόγω εισόδημα διασφαλίζεται μέσω προστίμου που ισοδυναμεί με τα τέλη για [...] δρομολόγια ημερησίως, σε περίπτωση που η Ryanair δεν ανταποκριθεί στη δέσμευσή της. Ως εκ τούτου, κατά την άποψή της, η εφαρμογή χαμηλότερων τελών στον αερολιμένα έγινε λαμβάνοντας υπόψη το οικονομικό πλεονέκτημα και είναι επομένως σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (71) Επιπλέον, το τέλος εξυπηρέτησης για νέους προορισμούς βασίζεται στη συχνότητα των πτήσεων (7 πτήσεις ανά εβδομάδα) και ισοδυναμεί με περισσότερους από 100 000 επιβάτες ετησίως (με συντελεστή χωρητικότητας 75 %). Η Ryanair εξηγεί ότι οι εκπτώσεις για τους νέους προορισμούς την

εποχή που υπέβαλε τις παρατηρήσεις της ίσχυαν μόνο για το δρομολόγιο μεταξύ Bratislava και Frankfurt Hahn. Ισχυρίζεται επίσης ότι οι εκπτώσεις που παραχωρήθηκαν από την BTS για τους νέους προορισμούς είναι σύμφωνες με την πρακτική του κλάδου, καθώς πολλοί ιδιωτικοί και δημόσιοι αερολιμένες εφαρμόζουν το ίδιο ή μεγαλύτερο επίπεδο εκπτώσεων για τους νέους προορισμούς.

- (72) Η Ryanair διευκρινίζει περαιτέρω ότι παρέχοντας στον αερολιμένα μεγάλο αριθμό επιβατών, συμβάλλει στη μεγιστοποίηση των μη αεροπορικού χαρακτήρα εσόδων του και της χρήσης του τερματικού σταθμού. Τα μη αεροπορικού χαρακτήρα έσοδα περιλαμβάνουν τέλη στάθμευσης για τους επιβάτες, έσοδα από επιχειρήσεις που συνδέονται με τον αερολιμένα, όπως εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, καταστήματα, τράπεζες, ταχυδρομεία και εστιατόρια, έσοδα από υπηρεσίες λεωφορείων προς γειτονικές πόλεις και έσοδα από διαφημίσεις. Επιπλέον, η Ryanair είναι της γνώμης ότι ο αερολιμένας μπορεί να αποκομίσει πρόσθετα έσοδα λόγω των προμηθειών από τα εισιτήρια και το υπέρβαρο των αποσκευών και να εξοικονομήσει κόστος λόγω των διαφορετικών διαδικασιών ελέγχου εισιτηρίων.
- (73) Η Ryanair απορρίπτει τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντος ότι ο συντελεστής χωρητικότητας των αεροσκαφών της φέρεται να ανέρχεται σε 84 % και ότι το μέγιστο βάρος απογείωσης ανά αεροπλάνο είναι 69,9 τόνοι. Οι ισχυρισμοί αυτοί είναι υπερβολικοί και στοχεύουν στη μεγέθυνση του ποσού του πλεονεκτήματος που εικάζεται ότι παραχωρήθηκε στη Ryanair. Η Ryanair διευκρινίζει περαιτέρω ότι οι εκτιμήσεις της όσον αφορά τον συντελεστή χωρητικότητας ανά αεροσκάφος κατά την περίοδο των διαπραγματεύσεων με τη BTS ανέρχονταν σε 75 - 80 %, και ότι αυτό επιβεβαιώθηκε από εκ των υστέρων στατιστικά στοιχεία. Η μέγιστη μάζα απογείωσης του αεροσκάφους της Ryanair που πραγματοποιεί πτήσεις προς και από τον αερολιμένα της Bratislava είναι 67 τόνοι.
- (74) Κατά την άποψη της Ryanair, ήδη από το 2005 προβλεπόταν ότι η συμφωνία που συνήφθη με την BTS θα καθιστούσε τον αερολιμένα περισσότερο επικερδή και θα παρείχε έτσι προστιθέμενη αξία στους μετόχους. Η ίδια έχει συνάψει παρόμοιες συμβάσεις και με άλλους ιδιωτικούς και δημόσιους αερολιμένες, όπως εκείνους στο London-Stansted, το London-Luton, το Prestwick ή το Hahn.

4.2.4. Μη ύπαρξη επιλεκτικότητας

- (75) Κατά τη γνώμη της Ryanair, το μέτρο δεν παρουσιάζει επιλεκτικότητα διότι η συμφωνία συνολογλήθηκε σε μη αποκλειστική βάση και οποιοσδήποτε άλλος αερομεταφορέας θα μπορούσε να έχει εξασφαλίσει τους ίδιους όρους που παρασχέθηκαν στη Ryanair βάσει των δεσμεύσεων που ανέλαβε. Είναι επίσης της γνώμης ότι η συμφωνία προβλέπει διαφάνεια και δεν εισάγει διακρίσεις κατά την εφαρμογή των οικονομικών και επιχειρησιακών όρων που παρέχονται σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.
- (76) Η Ryanair εξηγεί περαιτέρω ότι την εποχή που συνήφθη η συμφωνία, ο αερολιμένας δεν λειτουργούσε στο έπακρο της χωρητικότητάς του και ότι θα ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει και ανταγωνιστές της Ryanair. Δηλώνει ακόμα ότι η Sky Europe απολάμβανε τουλάχιστον τους ίδιους όρους με τη Ryanair καθώς είχε αναλάβει παρόμοιες δεσμεύσεις.

4.2.5. Επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και στρέβλωση του ανταγωνισμού

- (77) Η Ryanair διαφωνεί με τα προκαταρκτικά ευρήματα της Επιτροπής κατά την κίνηση της διαδικασίας που αφορούν τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Αντιτίθεται ιδίως στο γεγονός ότι η Επιτροπή δεν ανέλυσε τις διευθετήσεις μεταξύ ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΛΟΒΑΚΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ

- (78) Οι σλοβακικές αρχές ξεκίνησαν τις παρατηρήσεις τους δηλώνοντας ότι υποστηρίζουν πλήρως τα επιχειρήματα της BTS και της Ryanair ότι η συμφωνία δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση προς τη Ryanair και ότι συνήφθη βάσει των όρων της αγοράς.
- (79) Όσον αφορά τον καταλογισμό της συμφωνίας στο κράτος, τονίζουν ιδίως ότι η συμφωνία συνήφθη αφού είχε ήδη προηγηθεί μακρά διαδικασία διαπραγματεύσεων μεταξύ της διοίκησης του αερολιμένα και της Ryanair. Κατά την άποψη των σλοβακικών αρχών, εάν η συμφωνία καταλογιζόταν στο κράτος, η διαδικασία των διαπραγματεύσεων θα ήταν ταχύτερη. Είναι επίσης προφανές ότι η συμφωνία δεν συνήφθη υπό καθεστώς πίεσης. Ισχυρίζονται ακόμα ότι ο αερολιμένας είναι ανεξάρτητος από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές και ότι ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τα λειτουργικά του έξοδα από τα έσοδά του χωρίς την παρέμβαση των δημοσίων αρχών.
- (80) Οι σλοβακικές αρχές ισχυρίζονται επίσης ότι η BTS έδρασε ως ιδιώτης επενδυτής με στόχο να εξασφαλίσει τους πλέον επωφελείς συμβατικούς όρους για τον αερολιμένα. Η BTS υπέβαλε πρόσφατα στο Υπουργείο Οικονομικών της Σλοβακικής Δημοκρατίας έκθεση που συντάχθηκε στα τέλη του 2003 από συμβουλευτική εταιρεία και αφορά τη στρατηγική χαμηλού κόστους στον αερολιμένα. Σκοπός της εν λόγω έκθεσης ήταν να περιγραφούν οι δραστηριότητες και οι τάσεις στον τομέα των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους σε παγκόσμιο επίπεδο και σε επίπεδο Κεντρικής Ευρώπης, προκειμένου να παρασχεθούν στη διοίκηση του αερολιμένα συστάσεις σχετικά με τις τιμές, την εμπορία και ζητήματα οικονομικού χαρακτήρα. Μία ακόμα ανάλυση πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2004, με σκοπό να εκτιμηθεί η αύξηση των επιβατών στον αερολιμένα και οι δυνατότητες τιμολόγησης.
- (81) Οι σλοβακικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι η BTS εφάρμοσε ή προσέφερε εκπτώσεις για νέους προγραμματισμένους προορισμούς και σε άλλους αερομεταφορείς, όπως η Easyjet και η Sky Europe, και ότι η συμφωνία με τη Ryanair δεν συνιστούσε ειδική εξαίρεση. Δηλώνουν, επίσης, ότι ο ορισμός του «νέου προορισμού» ήταν παρόμοιος με εκείνον άλλων αερομεταφορέων και ότι η Ryanair δεν έτυχε ευνοϊκής μεταχείρισης από καμία άποψη.
- (82) Οι σλοβακικές αρχές διευκρινίζουν περαιτέρω ότι αν και είναι της γνώμης ότι η συμφωνία με τη Ryanair δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση, ζήτησαν από τον αερολιμένα εκ των υστέρων ανάλυση της κερδοφορίας της συμφωνίας. Το αποτέλεσμα της εν λόγω ανάλυσης ήταν ότι ο αερολιμένας πέτυχε κερδοφορία σε ποσοστό 8,5 % — 10 % βάσει της συμφωνίας κατά την περίοδο 2006—2007.

6. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

6.1. Κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (83) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ «Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».
- (84) Τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, για να προσδιοριστεί εάν το εν λόγω μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, η οικονομική ενίσχυση πρέπει:
- να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους,
 - να οδηγεί σε ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής,
 - να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και
 - να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (85) Στην παρούσα υπόθεση, οι σλοβακικές αρχές ισχυρίζονται ότι η BTS ενήργησε όπως θα ενεργούσε ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς σε παρόμοια κατάσταση. Εάν ισχύει αυτό, τότε η Ryanair δεν έτυχε ευνοϊκής μεταχείρισης βάσει της συμφωνίας και δεν υπήρξε καμία κρατική ενίσχυση.

6.2. Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

- (86) Για να εκτιμήσει κατά πόσον η συμφωνία συνήφθη υπό ομαλές συνθήκες της αγοράς, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει εάν υπό παρόμοιες συνθήκες ένας ιδιωτικός επενδυτής που ενεργεί υπό συνήθεις συνθήκες της αγοράς, θα εισερχόταν σε μια ίδια ή παρόμοια εμπορική συμφωνία, όπως έπραξε η BTS (¹⁴).
- (87) Αμφότεροι οι ενδιαφερόμενοι (δηλαδή, η BTS και η Ryanair) ισχυρίζονται ότι και άλλοι ιδιωτικοί και δημόσιοι αερολιμένες χορηγούν εκπτώσεις που βασίζονται στον όγκο των επιβατών καθώς και εκπτώσεις για νέους προορισμούς, αναμένοντας αύξηση της κερδοφορίας τους και βελτιωμένη χρησιμοποίηση των υποδομών. Έτσι, είναι της γνώμης ότι η Επιτροπή πρέπει να περιορίσει τη δοκιμή της, που βασίζεται στον ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, στη σύγκριση των τελών που περιλαμβάνονται στη συμφωνία με τα αερολιμενικά τέλη που ισχύουν σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες για αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Συγκεκριμένα, η Ryanair υποστηρίζει ότι τα τέλη στον αερολιμένα της Bratislava είναι παρόμοια ή ακόμα και υψηλότερα από

εκείνα σε άλλους παρόμοιους αερολιμένες (π.χ. στον αερολιμένα του Blackpool στο Ηνωμένο Βασίλειο).

- (88) Εν προκειμένω, η Επιτροπή θεωρεί ότι μολονότι τα αερολιμενικά τέλη που επιβάλλονται σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες μπορούν να παράσχουν ένα πολύ γενικό πλαίσιο αναφοράς για την τιμολόγηση των αερολιμενικών υπηρεσιών, δεν επιτρέπουν την εξαγωγή συμπεράσματος σχετικά με το αν η BTS έδρασε στην προκειμένη περίπτωση ως ιδιωτικός επενδυτής.
- (89) Η διάρθρωση των εσόδων και των εξόδων είναι διαφορετική μεταξύ των διαφόρων αερολιμένων. Εξαρτώνται ιδίως από την κατάσταση της ανάπτυξης του αερολιμένα, κυρίως όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, τις αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν δρομολόγια από και προς τον αερολιμένα, τη διαθέσιμη χωρητικότητα (πλεονάζουσα προσφορά υπηρεσιών, περιορισμένη χωρητικότητα ή ανάγκη για νέες επενδύσεις λόγω αύξησης του όγκου των επιβατών), την ωφέλιμη διάρκεια ζωής των υποδομών, την ανάγκη επενδύσεων για αντικατάσταση, και τα επίπεδα υποτίμησης και τις κανονιστικές επιβαρύνσεις, που ενδέχεται να ποικίλλουν μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και τα ιστορικά χρέη και τις υποχρεώσεις τους. Η Επιτροπή παρατηρεί, επίσης, ότι οι συμφωνίες με τις αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να διαφέρουν για κάθε αερολιμένα και ότι ενδέχεται να εξαρτώνται επίσης από την ελκυστικότητα της θέσης του αερολιμένα για την εν λόγω αεροπορική εταιρεία και τους ανταγωνιστές της, το μέγεθος της ευρύτερης περιοχής και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- (90) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι για να εκτιμηθεί κατά πόσον η συμφωνία περιλαμβάνει πλεονέκτημα για τη Ryanair πρέπει να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση των συνθηκών που επικρατούν στον αερολιμένα της Bratislava και όχι απλή σύγκριση των τελών που επιβάλλονται σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες, τα χαρακτηριστικά των οποίων ενδέχεται να διαφέρουν.
- (91) Σύμφωνα με τις αρχές που έχουν θεσπισθεί στη νομολογία, η Επιτροπή οφείλει να συγκρίνει τη στάση της BTS με εκείνη ενός ιδιωτικού φορέα που υπαγορεύεται από την προοπτική της κερδοφορίας (¹⁵). Η BTS ισχυρίζεται ότι ενήργησε λογικά, αλλά δεν χορήγησε στην Επιτροπή επίσημη γραπτή έκθεση.
- (92) Το Δικαστήριο δήλωσε στην απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine ότι, «[...] Για να εξακριβώνεται αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνήθεις οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κρίνεται εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφεύγεται συνεπώς οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις» (¹⁶).
- (93) Για να είναι σε θέση να εφαρμόσει την αρχή του ιδιώτη επενδυτή, η Επιτροπή πρέπει να μεταφερθεί κατά την περίοδο που συνήφθη η συμφωνία. Η BTS σύνταξε τη συμφωνία με τη Ryanair στις 5 Δεκεμβρίου 2005. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να βασίσει την εκτίμησή της στις πληροφορίες και τις εκτιμήσεις που είχε στη διάθεσή του ο φορέας εκμετάλλευσης όταν υπεγράφη η συμφωνία.

(¹⁴) Για να φέρει εις πέρας την αξιολόγησή της, η Επιτροπή ανέθεσε επίσης την εκπόνηση μελέτης στην Moore Stephens (εφεξής: «εμπειρογνώμονας της Επιτροπής»). Ο εμπειρογνώμονας της Επιτροπής ανέλυσε τα χρηματοοικονομικά δεδομένα και τις εκτιμήσεις στη βάση της συμφωνίας με την Ryanair. Κατά την εκπόνηση της εν λόγω μελέτης, διευκολύνθηκε από την BTS και είχε πρόσβαση σε όλα τα αναγκαία έγγραφα, που παρασχέθηκαν από τον αερολιμένα σε ένα δωμάτιο δεδομένων, καθώς και στη διοίκηση της BTS. Στον εμπειρογνώμονα της Επιτροπής παρασχέθηκε επίσης απεριόριστη πρόσβαση σε χρηματοοικονομικούς, συμβατικούς και άλλου χαρακτήρα έγγραφα του αερολιμένα.

(¹⁵) Υπόθεση C-305/89 Ιταλία κατά Επιτροπής («Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 20, υπόθεση T-296/97 Alitalia κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3871, σκέψη 84.

(¹⁶) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, C-482/99, Γαλλία/Επιτροπή (εφεξής: «Απόφαση στην υπόθεση Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-04397, σκέψη 71.

- (94) Βάσει της συμφωνίας (άρθρο 2 παράγραφος 1), η Ryanair δεσμεύθηκε να εκτελεί τουλάχιστον [...] δρομολόγια σε υφιστάμενους προορισμούς ημερησίως έως τα μέσα του 2009, αναμενόνταν πολύ μικρότερος αριθμός ανάπτυξης. Το άρθρο 6 παράγραφος 4 της συμφωνίας προβλέπει ότι η τιμή για έναν συνήθη προορισμό ανέρχεται σε [...] ανά άφιξη και αναχώρηση και θα αυξάνεται κατά [...] ανά έτος.
- (95) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 της συμφωνίας, για τους νέους προορισμούς θα επιβάλλεται μειωμένο τέλος [...] ανά άφιξη και αναχώρηση αεροσκάφους και θα αυξάνεται κατά [...] ευρώ ετησίως κατά τη διάρκεια εξαετίας που θα ξεκινήσει με την έναρξη λειτουργίας του νέου προορισμού. Από τις πληροφορίες που χορήγησε ο αερολιμένας προκύπτει επίσης ότι οι νέοι προορισμοί θα εκπροσωπούν μέγιστο ποσοστό 20 % επί των συνολικών δρομολογίων που θα εκτελεί η Ryanair⁽¹⁷⁾.
- (96) Στη βάση αυτή, ο αερολιμένας ήταν σε θέση να προβλέψει τα έσοδα που θα προέκυπταν από τη συμφωνία με τη Ryanair. Πρέπει να επισημανθεί ότι τέτοιου είδους έσοδα λαμβάνουν υπόψη μόνο τα αεροπορικά και όχι τα έμμεσα έσοδα.
- (97) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι λόγω της δέσμευσης της Ryanair να εκτελεί τουλάχιστον [...] δρομολόγια ημερησίως από τον αερολιμένα, η BTS ήταν σε θέση να αναμένει σταθερά και προβλέψιμα έσοδα κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας.
- (98) Οι εκτιμήσεις του κόστους του αερολιμένα κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας πραγματοποιήθηκαν με προβλέψεις του πραγματικού κόστους⁽¹⁸⁾ για το 2016 στη βάση του επιχειρηματικού σχεδίου του αερολιμένα.
- (99) Μέρος κάθε σχετικής θέσης κόστους αποδόθηκε στη συμφωνία σύμφωνα με κλειδες που αντιπροσώπευαν το μερίδιο των επιβατών (29,38 % των επιβατών το 2007), τις κινήσεις αεροσκαφών στον αερολιμένα (12,69 % το 2007), τη μέγιστη μάζα απογείωσης (19,07 %) και τις διαχειριστικές ανάγκες που καταλογίζονταν στη συμφωνία, καθώς και το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονταν στη Ryanair. Οι ετήσιες προβλεπόμενες κλειδες κατανομής παρουσιάζονται λεπτομερώς πιο κάτω στον Πίνακα 4 που δείχνει ότι το μερίδιο του κόστους που φέρει η Ryanair αυξάνεται όσο αυξάνεται η σημασία της για τη δραστηριότητα του αερολιμένα.

Πίνακας 4

Κλειδες κατανομής κόστους για τη συμφωνία με την Ryanair κατά την περίοδο 2008—2016

Κλειδες κατανομής κόστους	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Επιβάτες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Μέγιστη μάζα απογείωσης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Κινήσεις αεροσκαφών στο αεροδρόμιο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Διαχειριστικές ανάγκες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Στη συνέχεια προβλέφθηκε το κόστος μέχρι το 2016, καταλήγοντας στις ακόλουθες βασικές παραδοχές στη βάση του επιχειρηματικού σχεδίου του αερολιμένα:

- η ετήσια υποτίμηση βασίζεται στο πρόγραμμα επενδύσεων, το οποίο περιλαμβάνει το κόστος νέου τερματικού σταθμού και αυξάνεται σημαντικά κατά τα έτη κατασκευής του νέου τερματικού σταθμού από το 2009 έως το 2012,
- το κόστος προσωπικού βασίζεται στην παραδοχή ότι ο αριθμός των υπαλλήλων θα αυξηθεί σε ποσοστό 50 % της αύξησης των επιβατών κατ' έτος επί τον μέσο μισθό ανά υπάλληλο επί το ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού,

⁽¹⁷⁾ Στο πλαίσιο πιθανών διακρίσεων επί των τελών μεταξύ των αερομεταφορέων στην BTS, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το τέλος εξυπηρέτησης για τη Ryanair ανά επιβάτη το 2008 είναι παρόμοιο με το τέλος ανά επιβάτη που καταβάλλεται από την Sky Europe, π.χ. η Sky Europe μετέφερε 892 939 επιβάτες το 2008 και κατέβαλε τέλος [...] ανά επιβάτη, με το τέλος αυτό να περιλαμβάνει επίσης τέλος για τη στάθμευση των αεροσκαφών στον αερολιμένα· αντίστοιχα, η Ryanair μετέφερε 762 541 επιβάτες και κατέβαλε τέλος [...] ανά επιβάτη, εξαιρουμένων των τελών στάθμευσης των αεροσκαφών. Έτσι, τα τέλη στην BTS διαφοροποιούνται μόνο μεταξύ του επιπέδου της παρεχόμενης υπηρεσίας και του όγκου των μεταφερόμενων επιβατών. Η Επιτροπή δεν δέχτηκε κατά την επίσημη έρευνά της τυχόν παρατηρήσεις που να υποστηρίζουν κάτι αντίθετο από τους ανταγωνιστές της Ryanair στην BTS.

⁽¹⁸⁾ Κατά τον υπολογισμό, η βάση υπολογισμού του κόστους αφορά το 2007· το κόστος για το 2005 ήταν χαμηλότερο.

- η ενεργειακή κατανάλωση (φυσικό αέριο, ηλεκτρικό) και το κόστος ύδρευσης προβλέπεται να αυξηθούν κατά ποσοστό 25 % της αύξησης του προβλεπόμενου αριθμού επιβατών επί το ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού συν μία εφάπαξ αύξηση κατά 35 % το 2010, που θα εκφράζει την έναρξη της 1ης φάσης του νέου τερματικού σταθμού. Δεν υπάρχει αντίστοιχη αύξηση για την έναρξη της 2ας φάσης του νέου τερματικού σταθμού το 2012, διότι στη 2η φάση ένα υπάρχον κτίριο αντικαθίσταται από ένα νέο, επομένως δεν υπάρχει καθαρή αύξηση της ενεργειακής κατανάλωσης,
 - το κόστος επισκευών και συντήρησης βασίζεται σε έναν προβλεπόμενο βαθμό αύξησης που ισούται με ποσοστό 50 % του βαθμού αύξησης του προβλεπόμενου αριθμού επιβατών επί το ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού,
 - ο ετήσιος πληθωρισμός βασίζεται στις προβλέψεις του Υπουργείου Οικονομικών της Σλοβακίας,
 - η συναλλαγματική ισοτιμία που χρησιμοποιείται για τη μετατροπή κορωνών Σλοβακίας (SKK) σε ευρώ έχει οριστεί σε εκείνη που ίσχυε κατά την ημέρα σύναψης της συμφωνίας (37,798 SKK/ευρώ).
- (101) Ο ακόλουθος πίνακας συνοψίζει τους υπολογισμούς των εσόδων και του κόστους σε σχέση με τη συμφωνία και τη συμβολή της στο κέρδος της BTS κατά τη διάρκεια ισχύος της. Οι υπολογισμοί αυτοί βασίζονται στο επιχειρηματικό σχέδιο που υποβλήθηκε από τη διοίκηση της BTS και τις παραδοχές που περιγράφηκαν παραπάνω.

Πίνακας 5

Ανάλυση κερδοφορίας της συμφωνίας με τη Ryanair για την περίοδο 2005—2016

(σε 1 000 ευρώ)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Έσοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Κόστος	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Κέρδη/Ζημιές	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο κέρδους	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΠΑ ⁽¹⁾ των κερδών	[...]										
Μέσο περιθώριο κέρδους	[...]										

⁽¹⁾ Καθαρή παρούσα αξία (εφεξής: ΚΠΑ) που υπολογίζεται στη βάση προεξοφλητικού επιτοκίου που ανέρχεται σε 6,9 %.

- (102) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμφωνία με τη Ryanair συμβάλλει κατά τη διάρκεια ισχύος της θετικά στα οικονομικά αποτελέσματα της BTS με ΚΠΑ των κερδών που ανέρχεται σε [...] εκατ. Επίσης, η συνολική ΚΠΑ της BTS αναμενόταν να είναι θετική κατά την περίοδο ισχύος της συμφωνίας.
- (103) Η Επιτροπή παρατηρεί, επίσης, ότι η συμφωνία καλύπτει το σύνολο του κόστους που της αποδίδεται. Η επονομαζόμενη «προσέγγιση πλήρους κόστους» στην παρούσα υπόθεση περιλαμβάνει το κόστος υποτίμησης για τις υποδομές του αεροδρομίου και κάθε άλλο λειτουργικό κόστος, περιλαμβάνει επίσης κόστος για ιστορικές υποδομές ⁽¹⁹⁾ καθώς και κόστος για μέτρα ασφαλείας, τα οποία ενδέχεται να αντιπροσωπεύουν μέτρα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της δημόσιας πολιτικής και δεν αποτελούν οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επίσης, δεν λήφθηκαν υπόψη τα μη αεροπορικού χαρακτήρα έσοδα που καταλογίζονται στη συμφωνία. Έτσι, φαίνεται ότι η ΚΠΑ των κερδών υποτιμήθηκε και ότι η θετική συμβολή της συμφωνίας θα έπρεπε να είναι υψηλότερη.
- (104) Η Επιτροπή παρατηρεί επιπλέον ότι το 2010 και το 2011 –κατά τα έτη που θα αρχίσει να λειτουργεί το πρώτο τμήμα του νέου τερματικού σταθμού ⁽²⁰⁾ και θα δημιουργηθούν πρόσθετες εγκαταστάσεις στον αερολιμένα– το κόστος του (ιδίως το κόστος υποτίμησης και ενέργειας) θα αυξηθεί κατά 33 % έως 38 % σε σύγκριση με το 2009 και θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στα αποτελέσματα κατά τη διάρκεια αυτών των δύο πρώτων ετών.

⁽¹⁹⁾ Οι επενδύσεις σε υποδομές και η χρηματοδότησή τους που δεσμεύθηκαν αμετάκλητα προτού οι αερολιμένες θεωρηθούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (ημερομηνία πρώτης απόφασης στην υπόθεση Aéroport de Paris).

⁽²⁰⁾ Η απόφαση για την επένδυση αντικατάστασης του παλαιού τερματικού σταθμού λήφθηκε ανεξάρτητα από την απόφαση σύναψης συμβατικής σχέσης με τη Ryanair, πριν από την υπογραφή της συμφωνίας με τη Ryanair. Η BTS δεν έλαβε κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του νέου τερματικού σταθμού.

- (105) Ο πίνακας 5 καταδεικνύει ότι το μέσο περιθώριο κέρδους ⁽²¹⁾ (ή η επονομαζόμενη απόδοση επί των πωλήσεων) της συμφωνίας ανέρχεται σε [...] και είναι παρόμοιο με τα μέσα περιθώρια κέρδους σε άλλους αερολιμένες της ΕΕ το 2006 και το 2007 (βλέπε πίνακα πιο κάτω).

Πίνακας 6

Περιθώριο κέρδους σε άλλους αερολιμένες της ΕΕ το 2006 και 2007

(%)

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

- (106) Ο εμπειρογνώμονας της Επιτροπής εκπόνησε επίσης ανάλυση ευαισθησίας της Καθαρής Παρούσας Αξίας της συμφωνίας προκειμένου να εξετασθεί ο αντίκτυπος της διαφοροποίησης του κόστους υποτίμησης και ενέργειας –στην περίπτωση που υπήρχε υποτίμηση αυτών– στην κερδοφορία της σύμβασης.

Πίνακας 7

Ανάλυση ευαισθησίας (αύξηση του κόστους υποτίμησης και ενέργειας) της κερδοφορίας της συμφωνίας με την Ryanair

Διάφορα σενάρια	Καθαρή παρούσα αξία της σύμβασης με τη Ryanair σε 1 000 ευρώ
Βασικό σενάριο	[...]
Εναλλακτικό σενάριο 1: Αύξηση του κόστους υποτίμησης και ενέργειας κατά 10 % το 2013 και κατά 15 % την περίοδο 2014 — 2016	[...]
Εναλλακτικό σενάριο 2: Αύξηση του κόστους υποτίμησης και ενέργειας κατά 15 % το 2013 και κατά 25 % την περίοδο 2014 — 2016	[...]

- (107) Παρά τις διαφοροποιήσεις στην ανάλυση ευαισθησίας μεταξύ 10 % και 25 %, η συμβολή της συμφωνίας στα καθαρά κέρδη της BTS παραμένει θετική και ανέρχεται σε ποσό μεταξύ [...] εκατ. ευρώ και [...] εκατ. ευρώ.
- (108) Με δεδομένα τα παραπάνω, η Επιτροπή εκτιμά ότι η απόφαση της BTS να συνάψει συμφωνία με τη Ryanair ήταν συνετή βάσει της προαναφερθείσας ανάλυσης κόστους-ωφελείας.

⁽²¹⁾ Το περιθώριο κέρδους (επίσης ονομαζόμενο απόδοση επί των πωλήσεων) συγκρίνει το καθαρό κέρδος με τις πωλήσεις (έσοδα). Αυτή η αναλογία δείχνει κατά πόσον μια επιχείρηση έχει αρκετή απόδοση από τις πωλήσεις της, καθώς καθορίζει πόσο κέρδος παράγεται για κάθε ένα ευρώ που εισπράττεται μέσω των πωλήσεων· πρόκειται για δείκτη κερδοφορίας και αποδοτικότητας.

Άλλες απόψεις της συμφωνίας και ανάλυση κινδύνου για την BTS

- (109) Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι σημαντικό να εξετασθεί η συμφωνία στο πλαίσιο της προηγούμενης δραστηριότητας της BTS και της θέσης της στην αγορά τη δεδομένη στιγμή.
- (110) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση Charleroi ⁽²²⁾ κατά την εκτίμηση του εν λόγω μέτρου πρέπει να λάβει υπόψη όλα τα σχετικά χαρακτηριστικά του μέτρου και το πλαίσιο τους.
- (111) Στην παρούσα υπόθεση, πέραν της ανάλυσης κόστους-ωφελείας, η διαφοροποίηση των αεροπορικών εταιρειών που πραγματοποιούν πτήσεις από τον αερολιμένα, και επομένως η μείωση του κινδύνου, η καλύτερη κατανομή των πόρων, καθώς και η μείωση της πλεονάζουσας προσφοράς υπηρεσιών αποτελούν τα άλλα χαρακτηριστικά που πρέπει να εξετασθούν κατά την εκτίμηση της λογικής που διέπει την απόφαση της BTS να συνάψει τη συμφωνία.
- (112) Καθώς η Σλοβακική Δημοκρατία δεν διαθέτει επί του παρόντος κατεστημένο εθνικό αερομεταφορέα και καθώς το μέγεθος του προηγούμενου αερομεταφορέα της ήταν μικρό (6 % των επιβατών στην BTS το 2005), και σε άλλα κράτη μέλη τέτοιου είδους αεροπορικές εταιρείες εξακολουθούν να μεταφέρουν τουλάχιστον 40 % των επιβατών σε παρόμοιους αερολιμένες, η BTS εξαρτιόταν ιδιαίτερα από μία ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, τη Sky Europe, η οποία μετέφερε περίπου 73 % των επιβατών στον αερολιμένα το 2005. Μπορεί να σημειωθεί ότι, λόγω της σύμβασης με τη Ryanair, η BTS μπόρεσε όντως να διαφοροποιήσει τη βάση των πελατών της, και, έτσι, ήταν σε θέση να μειώσει τον κίνδυνό της, ο οποίος υλοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του έτους 2009 όταν η Sky Europe κήρυξε πτώχευση.
- (113) Επιπλέον, η BTS μείωσε επίσης τον κίνδυνο πλεονάζουσας προσφοράς υπηρεσιών αντικαθιστώντας τον παλαιό τερματικό σταθμό της από έναν νέο και μεγαλύτερο. Η βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών και της τακτικότητάς της επέτρεψε επίσης τη μείωση των πρότυπων τελών του AIP από το 2008. Η BTS δεν συμπεριέλαβε επίσης στο επανομαζόμενο «τέλος εξυπηρέτησης» τέλη που δεν βρίσκονταν υπό τον έλεγχό της, όπως είναι τα τέλη ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- (114) Επιπλέον, η Ryanair διαφημίζει την Bratislava στον ιστότοπό της ως έναν από τους προορισμούς της. Ωστόσο, η BTS δεν

πληρώνει για αυτή τη δημοσιότητα, ακόμα και αν δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο ανάθεσης κάποιας αξίας σε αυτήν.

- (115) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλα αυτά τα ποιοτικά στοιχεία έχουν επίσης συμβάλει θετικά στην επιχειρησιακή και οικονομική κατάσταση της BTS και έχουν αυξήσει την εμπορική της αξία για τους μετόχους της. Ως εκ τούτου, συμπληρώνουν την προαναφερθείσα ανάλυση κόστους-ωφελείας.

Συμπέρασμα

- (116) Με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι όταν συνολοκληρώθηκε η συμφωνία με τη Ryanair, η BTS θεωρούσε ότι η συμφωνία θα καθιστούσε τον αερολιμένα περισσότερο επικερδή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να δεχτεί ότι υπό παρόμοιες συνθήκες ένας φορέας εκμετάλλευσης στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς θα αποφάσιζε να συνάψει την ίδια συμφωνία με τη Ryanair, όπως έκανε η BTS.
- (117) Δεδομένου ότι τουλάχιστον ένα από τα σωρευτικά κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ δεν πληρούνται, η Επιτροπή εκτιμά ότι η υπό εξέταση συμφωνία δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η συμφωνία της 5ης Δεκεμβρίου 2005, η οποία συνήφθη μεταξύ της Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. και της Ryanair Ltd. δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Σλοβακική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 27 Ιανουαρίου 2010.

Για την Επιτροπή

Antonio TAJANI

Αντιπρόεδρος

⁽²²⁾ Υπόθεση T-196/04 Ryanair κατά Επιτροπής («Απόφαση στην υπόθεση Charleroi»), Συλλογή 2008, σκέψη 59.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Ιανουαρίου 2011

σχετικά με την επάρκεια, σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από το Κράτος του Ισραήλ όσον αφορά την αυτοματοποιημένη επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2011) 332]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/61/EE)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 25 παράγραφος 6,

Μετά από διαβούλευση με τον Ευρωπαϊκό Επόπτη Προστασίας Δεδομένων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK, τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέπουν ότι η διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα προς τρίτη χώρα επιτρέπεται μόνον εφόσον η εν λόγω τρίτη χώρα εξασφαλίζει επαρκές επίπεδο προστασίας και εφόσον τηρούνται, πριν από τη διαβίβαση, οι νόμοι που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη για την εφαρμογή άλλων διατάξεων της οδηγίας.
- (2) Η Επιτροπή μπορεί να αποφανθεί ότι μια τρίτη χώρα εξασφαλίζει επαρκές επίπεδο προστασίας. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μπορούν να διαβιβάζουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα χωρίς να απαιτούνται πρόσθετες εγγυήσεις.
- (3) Σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK, το επίπεδο προστασίας των δεδομένων θα πρέπει να αξιολογείται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις συνθήκες υπό τις οποίες πραγματοποιείται η διαβίβαση δεδομένων ή η σειρά διαβιβάσεων δεδομένων και εξετάζοντας ιδιαίτερα ορισμένα στοιχεία που είναι σημαντικά για τη διαβίβαση, τα οποία παρατίθενται στο άρθρο 25.
- (4) Δεδομένων των διαφορετικών προσεγγίσεων που ακολουθούνται όσον αφορά την προστασία των δεδομένων στις τρίτες χώρες, πρέπει η αξιολόγηση για την επάρκεια της προστασίας και η εφαρμογή κάθε απόφασης βάσει του άρθρου 25 παράγραφος 6 της οδηγίας 95/46/EK να γίνονται με τρόπο που να μην επιφέρει αυθαίρετες ή αδικαιολόγητες διακρίσεις εις βάρος ή μεταξύ τρίτων χωρών στις οποίες επικρατούν παρόμοιες συνθήκες ούτε να αποτελεί συγκεκαλυμμένο εμπόδιο για τις εμπορικές συναλλαγές, λαμβανομένων υπόψη των σημερινών διεθνών δεσμεύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (5) Το νομικό σύστημα του κράτους του Ισραήλ δεν προβλέπει γραπτό σύνταγμα, αλλά το Ανώτατο Δικαστήριο του κράτους του Ισραήλ έχει προσδώσει συνταγματικό καθεστώς σε ορισμένους «Θεμελιώδεις Νόμους». Οι εν λόγω «Θεμελιώδεις

Νόμοι» συμπληρώνονται από πλούσια νομολογία, δεδομένου ότι το ισραηλινό νομικό σύστημα υιοθετεί σε μεγάλο βαθμό τις αρχές του κοινού δικαίου. Το δικαίωμα στη διαφύλαξη της ιδιωτικής ζωής περιλαμβάνεται στον «Θεμελιώδη Νόμο: Ανθρώπινη αξιοπρέπεια και ελευθερία» βάσει του άρθρου 7.

- (6) Οι νομικοί κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο Κράτος του Ισραήλ βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στους κανόνες της οδηγίας 95/46/EK και περιλαμβάνονται στον νόμο 5741-1981 για την προστασία της ιδιωτικής ζωής, ο οποίος τροποποιήθηκε για τελευταία φορά το 2007 προκειμένου να θεσπιστούν νέες προδιαγραφές όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και τη διεξοδική οργάνωση της εποπτικής αρχής.
- (7) Αυτή η νομοθεσία για την προστασία των δεδομένων συμπληρώνεται περαιτέρω με κυβερνητικές αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή του νόμου 5741-1981 για την προστασία της ιδιωτικής ζωής, καθώς και σχετικά με την οργάνωση και λειτουργία της εποπτικής αρχής, και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε συστάσεις που διατυπώνονται στην έκθεση προς το Υπουργείο Δικαιοσύνης από την επιτροπή για την εξέταση της νομοθεσίας σχετικά με τις βάσεις δεδομένων (έκθεση Schoffman).
- (8) Διατάξεις για την προστασία των δεδομένων περιέχονται επίσης σε σειρά νομικών πράξεων που ρυθμίζουν διάφορους τομείς, όπως η νομοθεσία του χρηματοπιστωτικού τομέα, οι κανονισμοί στον τομέα της υγείας και τα δημόσια μητρώα.
- (9) Οι νομικοί κανόνες για την προστασία των δεδομένων στο Κράτος του Ισραήλ καλύπτουν όλες τις βασικές αρχές που απαιτούνται για ικανοποιητικό επίπεδο προστασίας των φυσικών προσώπων όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε αυτοματοποιημένες βάσεις δεδομένων. Το κεφάλαιο 2 του νόμου 5741-1981 για την προστασία της ιδιωτικής ζωής, στο οποίο θεσπίζονται οι αρχές που διέπουν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, δεν εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε μη αυτοματοποιημένες βάσεις δεδομένων (χειρογραφικές βάσεις δεδομένων).
- (10) Η εφαρμογή των νομικών κανόνων προστασίας των δεδομένων διασφαλίζεται με διοικητικά και ένδικα μέσα και με ανεξάρτητη εποπτεία την οποία ασκεί εποπτική αρχή, ήτοι η ισραηλινή αρχή που είναι αρμόδια για τους τομείς του δικαίου, της πληροφορίας και της τεχνολογίας (ILITA), η οποία διαθέτει εξουσίες έρευνας και παρέμβασης και η οποία χαιρεί πλήρους ανεξαρτησίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

- (11) Οι ισραηλινές αρχές προστασίας των δεδομένων έδωσαν επεξηγήσεις και διαβεβαιώσεις ως προς τον τρόπο ερμηνείας του δικαίου της χώρας και επίσης διαβεβαίωσαν ότι η εθνική νομοθεσία προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εφαρμόζεται σύμφωνα με αυτή την ερμηνεία. Η παρούσα απόφαση λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω επεξηγήσεις και διαβεβαιώσεις και επομένως εξαρτάται απολύτως από αυτές.
- (12) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το Κράτος του Ισραήλ παρέχει επαρκές επίπεδο προστασίας όσον αφορά τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα κατά την έννοια της οδηγίας 95/46/EK όσον αφορά τις αυτοματοποιημένες διεθνείς διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς το Κράτος του Ισραήλ ή, σε περίπτωση που οι εν λόγω διαβιβάσεις δεν είναι αυτοματοποιημένες, υπόκεινται σε περαιτέρω αυτοματοποιημένη επεξεργασία στο Κράτος του Ισραήλ. Αντιθέτως, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να καλύπτει τις διεθνείς διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την ΕΕ προς το Κράτος του Ισραήλ, κατά τις οποίες η καθαυτό διαβίβαση, καθώς και η επακόλουθη επεξεργασία των δεδομένων, διενεργείται αποκλειστικά με μη αυτοματοποιημένα μέσα.
- (13) Προς όφελος της διαφάνειας και για να διαφυλαχθεί η ικανότητα των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών να εξασφαλίζουν την προστασία των φυσικών προσώπων όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που τα αφορούν, είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι εξαιρετικές περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να δικαιολογηθεί η αναστολή συγκεκριμένων ροών δεδομένων, παρά τη διαπίστωση επαρκούς επιπέδου προστασίας.
- (14) Τα πορίσματα για την επάρκεια προστασίας των δεδομένων βάσει της παρούσας απόφασης αναφέρονται στο Κράτος του Ισραήλ όπως ορίζεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Περαιτέρω διαβιβάσεις σε παραλήπτη εκτός του κράτους του Ισραήλ, όπως ορίζεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, θα πρέπει να θεωρούνται διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτη χώρα.
- (15) Η ομάδα εργασίας για την προστασία των προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 29 της οδηγίας 95/46/EK εξέδωσε θετική γνώμη σχετικά με το επίπεδο επάρκειας όσον αφορά την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σχετικά με τις αυτοματοποιημένες διεθνείς διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή, σε περίπτωση που δεν είναι αυτοματοποιημένες υπόκεινται σε περαιτέρω αυτοματοποιημένη επεξεργασία στο Κράτος του Ισραήλ. Στη θετική της γνώμη, η ομάδα εργασίας ενθαρρύνει τις ισραηλινές αρχές να εκδώσουν περισσότερες διατάξεις που να επεκτείνουν την εφαρμογή της ισραηλινής νομοθεσίας στις χειρογραφικές βάσεις δεδομένων, οι οποίες θα αναγνωρίζουν ρητά την εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας στην επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στον ιδιωτικό τομέα και οι οποίες θα ερμηνεύουν τις παρεκκλίσεις όσον αφορά τις διεθνείς διαβιβάσεις δεδομένων σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στο έγγραφο εργασίας –της ομάδας εργασίας– σχετικά με την κοινή ερμηνεία του άρθρου 26 παράγραφος

1 της οδηγίας 95/46/EK ⁽¹⁾. Η γνώμη αυτή ελήφθη υπόψη κατά την κατάρτιση της παρούσας απόφασης ⁽²⁾.

- (16) Η επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 31 παράγραφος 1 της οδηγίας 95/46/EK δεν εξέδωσε γνώμη εντός της προθεσμίας που είχε ορίσει ο πρόεδρός της,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 25 παράγραφος 2 της οδηγίας 95/46/EK, θεωρείται ότι το Κράτος του Ισραήλ εξασφαλίζει ικανοποιητικό επίπεδο προστασίας όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε σχέση με τις αυτοματοποιημένες διεθνείς διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή, σε περίπτωση που οι διαβιβάσεις δεν είναι αυτοματοποιημένες, υπόκεινται σε περαιτέρω αυτοματοποιημένη επεξεργασία στο Κράτος του Ισραήλ.

2. Η εποπτική αρχή του κράτους του Ισραήλ που είναι αρμόδια για την εφαρμογή των νομικών κανόνων προστασίας των δεδομένων στο Κράτος του Ισραήλ είναι η «Ισραηλινή Αρχή αρμόδια στους τομείς του Δικαίου, της Πληροφορίας και της Τεχνολογίας» [Israeli Law, Information and Technology Authority (ILITA)], η οποία αναφέρεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο την επάρκεια της προστασίας που εξασφαλίζεται στο Κράτος του Ισραήλ, όπως αυτό ορίζεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, με σκοπό την ικανοποίηση των απαιτήσεων του άρθρου 25 παράγραφος 1 της οδηγίας 95/46/EK και δεν θίγει άλλους όρους ή περιορισμούς για την εφαρμογή άλλων διατάξεων της εν λόγω οδηγίας που αφορούν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο εσωτερικό των κρατών μελών.

2. Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Ισχύει με την επιφύλαξη του καθεστώτος των Υψιπέδων του Γκολάν, της Λωρίδας της Γάζας και της Δυτικής Όχθης, συμπεριλαμβανομένης της Ανατολικής Ιερουσαλήμ, βάσει του διεθνούς δικαίου.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους να λαμβάνουν μέτρα που θα διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις εθνικές διατάξεις που εγκρίθηκαν σύμφωνα με διατάξεις άλλες από εκείνες του άρθρου 25 της οδηγίας 95/46/EK, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δύνανται να ασκούν τις εξουσίες που ήδη έχουν για να αναστέλλουν ροές δεδομένων προς παραλήπτη ευρισκόμενο στο Κράτος του Ισραήλ, προκειμένου να προστατεύουν τα πρόσωπα από την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που τα αφορούν στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) εφόσον αρμόδια ισραηλινή αρχή διαπιστώνει ότι ο παραλήπτης παραβιάζει τους εφαρμοστέους κανόνες προστασίας, ή

⁽¹⁾ Έγγραφο WP114 της 25ης Νοεμβρίου 2005. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_en.pdf

⁽²⁾ Γνώμη 6/2009 σχετικά με το επίπεδο προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο Ισραήλ. Δημοσιεύεται στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp114_en.pdf

β) εφόσον υπάρχει βάσιμη πιθανότητα παραβίασης των κανόνων προστασίας, υπάρχει εύλογη πεποίθηση ότι η αρμόδια ισραηλινή αρχή δεν προβαίνει ή δεν πρόκειται να προβεί εγκαίρως στις ενδεικνυόμενες ενέργειες ώστε να διευθετήσει το επίμαχο ζήτημα, η συνέχιση της διαβίβασης ενδέχεται να προκαλέσει άμεσο κίνδυνο σοβαρής ζημίας στα πρόσωπα στα οποία αναφέρονται τα δεδομένα, οι δε αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους έχουν, υπό τις επικρατούσες περιστάσεις, καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να απευθύνουν προειδοποίηση στον εγκατεστημένο στο Κράτος του Ισραήλ υπεύθυνο της επεξεργασίας και να του δώσουν τη δυνατότητα να αντιδράσει.

2. Η αναστολή της ροής των δεδομένων λήγει αμέσως μόλις εξασφαλιστεί η τήρηση των κανόνων προστασίας και ενημερωθεί σχετικά η αρμόδια αρχή των κρατών μελών.

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν άμεσα την Επιτροπή στις περιπτώσεις στις οποίες λαμβάνονται μέτρα βάσει του άρθρου 3.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή ενημερώνονται αμοιβαία για τις περιπτώσεις στις οποίες η δράση των φορέων που είναι αρμόδιοι για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τους κανόνες προστασίας στο Κράτος του Ισραήλ αδυνατεί να εξασφαλίσει την εν λόγω συμμόρφωση.

3. Εάν από τις πληροφορίες που συλλέγονται βάσει του άρθρου 3 και βάσει των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου προκύπτει ότι εφόσον οποιοσδήποτε φορέας αρμόδιος για τη διασφάλιση της τήρησης των κανόνων προστασίας στο Κράτος του Ισραήλ δεν εκπληρώνει αποτελεσματικά την αποστολή του, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά την αρμόδια ισραηλινή αρχή και, εάν το κρίνει απαραίτητο, υποβάλλει σχέδιο μέτρων σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2 της οδηγίας

95/46/EK, με σκοπό την κατάργηση ή την αναστολή της παρούσας απόφασης ή τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της.

Άρθρο 5

Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή της παρούσας απόφασης και αναφέρει κάθε σχετικό πόρισμα στην επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 31 της οδηγίας 95/46/EK, περιλαμβανομένων οποιωνδήποτε αποδεικτικών στοιχείων τα οποία θα ήταν δυνατό να επηρεάσουν το πόρισμα του άρθρου 1 της παρούσας απόφασης, σύμφωνα με το οποίο το Κράτος του Ισραήλ παρέχει ικανοποιητικό επίπεδο προστασίας κατά την έννοια του άρθρου 25 της οδηγίας 95/46/EK, καθώς και οποιωνδήποτε αποδεικτικών στοιχείων από τα οποία προκύπτει ότι η απόφαση εφαρμόζεται κατά τρόπο που συνεπάγεται διακρίσεις. Ειδικότερα, η Επιτροπή παρακολουθεί την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε χειρογραφικές βάσεις δεδομένων.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα απόφαση εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 31 Ιανουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή
Viviane REDING
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αρμόδια εποπτική αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της παρούσας απόφασης:

Η Ισραηλινή Αρχή αρμόδια στους τομείς του Δικαίου, της Πληροφορίας και της Τεχνολογίας

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel. Aviv

Israel

Ταχυδρομική διεύθυνση:

P.O. Box 7360

Tel. Aviv, 61072

Τηλ.: +972-3-7634050

Φαξ: +972-2-6467064

Ηλ. ταχ/μείο: ILITA@justice.gov.il

Δικτυακός τόπος: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/default.htm>

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

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

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

