

Официален вестник

на Европейския съюз

L 3



Издание
на български език

Законодателство

Година 61
6 януари 2018 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2018/6 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2017 година за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията във връзка със заявление от Гърция — EGF/2017/003 GR/Attica retail 1
- ★ Решение (ЕС) 2018/7 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2017 година за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията във връзка със заявление от Финландия — EGF/2017/005 FI/Retail 3
- ★ Решение (ЕС) 2018/8 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2017 година относно мобилизирането на средства по линия на Инструмента за гъвкавост за финансиране на незабавни бюджетни мерки за справяне с текущите предизвикателства на миграцията, притоците на бежанци и заплахите за сигурността 5
- ★ Решение (ЕС) 2018/9 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2017 година за изменение на Решение (ЕС) 2017/344 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. относно мобилизирането на маржа за непредвидени обстоятелства през 2017 г. 7
- ★ Решение (ЕС) 2018/10 на Комисията от 20 февруари 2014 година относно държавна помощ SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Дания — Споразумения между Ryanair и летище Aarhus от 1999 г. (нотифицирано под номер C(2014) 871)⁽¹⁾ 9
- ★ Решение за изпълнение (ЕС) 2018/11 на Комисията от 5 януари 2018 година относно определени временни мерки за защита във връзка с болестта африканска чума по свинете в Полша (нотифицирано под номер C(2018) 59)⁽¹⁾ 24

Поправки

- ★ Поправка на Решение (ОВППС) 2017/2214 на Съвета от 30 ноември 2017 година за изменение на Решение 2014/512/ОВППС относно ограничителни мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна (ОВ L 316, 1.12.2017 г.) 27

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/6 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 12 декември 2017 година

за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията във връзка със заявление от Гърция — EGF/2017/003 GR/Attica retail

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взеха предвид Регламент (ЕС) № 1309/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (2014—2020 г.) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1927/2006 ⁽¹⁾, и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като взеха предвид Междуинституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление ⁽²⁾, и по-специално точка 13 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като имат предвид, че:

- (1) Европейският фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) е създаден с цел оказване на подкрепа на съкратени работници и самостоятелно заети лица, чиято дейност е прекратена в резултат на големи структурни промени в моделите на световната търговия вследствие на глобализацията, в резултат на продължаване на световната финансова и икономическа криза или в резултат на нова световна финансова и икономическа криза, както и с цел подпомагане на тяхната реинтеграция на пазара на труда.
- (2) В съответствие с предвиденото в член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета ⁽³⁾ ЕФПГ не може да надхвърля максимален годишен размер от 150 милиона евро (по цени от 2011 г.).
- (3) На 13 април 2017 г. Гърция подаде заявление за мобилизиране на средства от ЕФПГ във връзка със съкращения в девет предприятия, осъществяващи дейност в сектора на търговията на пребно, в следните региони: Атика, Източна Македония, Тракия, Централна Македония, Западна Македония, Тесалия, Епир, Западна Гърция, Централна Гърция, Пелопонес, южните Егейски острови и о-в Крит в Гърция. Към него беше предоставена допълнителна информация съгласно член 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1309/2013. Заявлението отговаря на изискванията за определяне на финансово участие от ЕФПГ, установени в член 13 от Регламент (ЕС) № 1309/2013.
- (4) В съответствие с член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1309/2013 заявлението на Гърция се счита за допустимо, тъй като съкращенията имат сериозно отражение върху заетостта и местната, регионалната или националната икономика.
- (5) Поради това, за да бъде удовлетворено подаденото от Гърция заявление, следва да бъдат мобилизирани средства за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ в размер на 2 949 150 EUR.

⁽¹⁾ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 855.

⁽²⁾ ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

⁽³⁾ Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

- (6) За да се сведе до минимум времето, необходимо за мобилизиране на средства от ЕФПГ, настоящото решение следва да се прилага от датата на приемането му,

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

В рамките на общия бюджет на Съюза за 2017 финансова година от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията се мобилизират 2 949 150 EUR под формата на бюджетни кредити за поети задължения и бюджетни кредити за плащания.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

То се прилага от 12 декември 2017 г.

Съставено в Брюксел на 12 декември 2017 година.

За Европейския парламент
Председател
A. TAJANI

За Съвета
Председател
K. SIMSON

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/7 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 12 декември 2017 година****за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията във връзка със заявление от Финландия — EGF/2017/005 FI/Retail**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взеха предвид Регламент (ЕС) № 1309/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (2014—2020 г.) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1927/2006 ⁽¹⁾, и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като взеха предвид Междунституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление ⁽²⁾, и по-специално точка 13 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като имат предвид, че:

- (1) Европейският фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) е създаден с цел оказване на подкрепа на съкратени работници и самостоятелно заети лица, чиято дейност е прекратена в резултат на големи структурни промени в моделите на световната търговия вследствие на глобализацията, в резултат на продължаване на световната финансова и икономическа криза или в резултат на нова световна финансова и икономическа криза, както и с цел подпомагане на тяхната реинтеграция на пазара на труда.
- (2) В съответствие с предвиденото в член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета ⁽³⁾ ЕФПГ не може да надхвърля максимален годишен размер от 150 милиона евро (по цени от 2011 г.).
- (3) На 12 юни 2017 г. Финландия подаде заявление за мобилизиране на средства от ЕФПГ във връзка със съкращения в три предприятия, извършващи дейност в сектора на търговията на дребно в следните региони: Länsi Suomi, Helsinki-Uusimaa, Etelä-Suomi и Pohjois- ja Itä-Suomi във Финландия. Към него бе предоставена допълнителна информация, както е предвидено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1309/2013. Заявлението отговаря на изискванията за определяне на финансово участие от ЕФПГ, установени в член 13 от Регламент (ЕС) № 1309/2013.
- (4) Поради това, за да бъде удовлетворено подаденото от Финландия заявление, следва да бъдат мобилизирани средства за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ в размер на 2 499 360 EUR.
- (5) За да се сведе до минимум времето, необходимо за мобилизиране на средства от ЕФПГ, настоящото решение следва да се прилага от датата на приемането му,

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

В рамките на общия бюджет на Съюза за финансовата 2017 година от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията се мобилизират средства за предоставяне на сумата от 2 499 360 EUR под формата на бюджетни кредити за поети задължения и бюджетни кредити за плащания.

⁽¹⁾ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 855.

⁽²⁾ ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

⁽³⁾ Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

То се прилага от 12 декември 2017 г.

Съставено в Брюксел на 12 декември 2017 година.

За Европейския парламент
Председател
A. TAJANI

За Съвета
Председател
K. SIMSON

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/8 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 12 декември 2017 година****относно мобилизирането на средства по линия на Инструмента за гъвкавост за финансиране на незабавни бюджетни мерки за справяне с текущите предизвикателства на миграцията, притоците на бежанци и заплахите за сигурността**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взеха предвид Междуетноституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление ⁽¹⁾, и по-специално точка 12 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като се има предвид, че:

- (1) Инструментът за гъвкавост е предназначен да осигурява финансирането на ясно определени разходи, които не могат да се финансират в рамките на наличните тавани за една или повече функции.
- (2) В съответствие с предвиденото в член 11 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета ⁽²⁾ таванът на годишната сума, предоставена за Инструмента за гъвкавост, е в размер на 600 милиона евро (по цени от 2011 г.).
- (3) За справяне с текущите предизвикателства на миграцията, притоците на бежанци и заплахите за сигурността е необходимо да се мобилизират значителни по размер допълнителни суми с цел спешно финансиране на такива мерки.
- (4) След като бяха разгледани всички възможности за преразпределяне на бюджетни кредити под тавана за разходите по функция 3 (*Сигурност и гражданство*), е необходимо да се мобилизира Инструментът за гъвкавост, за да се допълнят финансовите средства, предвидени в общия бюджет на Съюза за 2018 финансова година, над тавана по функция 3 със сумата от 837 241 199 EUR за финансиране на мерки в сферата на миграцията, бежанците и сигурността. Тази сума включва суми, които са отпаднали през предходните години от фонд „Солидарност“ на Европейския съюз и от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията и които са предоставени на Инструмента за гъвкавост в съответствие с член 11, параграф 1, втора алинея от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013.
- (5) Въз основа на очаквания профил на плащанията бюджетните кредити за плащания, съответстващи на мобилизираните средства по линия на Инструмента за гъвкавост, следва да бъдат разпределени за няколко финансови години,
- (6) За да се даде възможност за бързо усвояване на средствата, настоящото решение следва да се прилага от началото на финансовата 2018 година,

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Инструментът за гъвкавост се мобилизира за осигуряване на сума в размер на 837 241 199 EUR под формата на бюджетни кредити за поети задължения по функция 3 (*Сигурност и гражданство*) в рамките на общия бюджет на Съюза за 2018 финансова година.

Сумата, посочена в първата алинея, ще се използва за финансирането на мерки за справяне с текущите предизвикателства на миграцията, притоците на бежанци и заплахите за сигурността.

⁽¹⁾ ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

2. Въз основа на очаквания профил на плащанията разпределението на бюджетните кредити за плащания, съответстващи на мобилизираните средства по линия на Инструмента за гъвкавост, се предвижда, както следва:

- а) 464 039 631 EUR през 2018 г.;
- б) 212 683 883 EUR през 2019 г.;
- в) 126 354 910 EUR през 2020 г.;
- г) 34 162 775 EUR през 2021 г.

Конкретните суми на бюджетните кредити за плащания за всяка финансова година се разрешават в съответствие с годишната бюджетна процедура.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

То се прилага от 1 януари 2018 г.

Съставено в Брюксел на 12 декември 2017 година.

За Европейския парламент
Председател
A. TAJANI

За Съвета
Председател
K. SIMSON

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/9 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 12 декември 2017 година****за изменение на Решение (ЕС) 2017/344 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. относно мобилизирането на маржа за непредвидени обстоятелства през 2017 г.**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взеха предвид Междунституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление ⁽¹⁾, и по-специално точка 14, втора алинея от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като имат предвид, че:

- (1) С член 13 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета ⁽²⁾ за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 бе създаден марж за непредвидени обстоятелства в размер до 0,03 % от brutния национален доход на Съюза.
- (2) В съответствие с член 6 от посочения регламент Комисията е изчислила абсолютния размер на този марж за непредвидени обстоятелства за 2017 г. ⁽³⁾
- (3) Европейският парламент и Съветът мобилизираха маржа за непредвидени обстоятелства през 2017 г., за да се осигури финансиране над таваните на поетите задължения в размер на 1 906 150 960 EUR, от които 1 176 030 960 EUR за функция 3 (*Сигурност и гражданство*).
- (4) Гъвкавостта в бюджета за 2018 г. трябва да бъде увеличена, поради което компенсирането на маржа за непредвидени обстоятелства, мобилизиран през 2017 г., се коригира, за да се намали компенсираната сума във функция 5 през 2018 г. и да се въведе съответна компенсация във функция 5 през 2020 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Член 2 от Решение (ЕС) 2017/344 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. относно мобилизирането на маржа за непредвидени обстоятелства през 2017 г. ⁽⁴⁾ се изменя, както следва:

а) в уводното изречение „2019“ се заменя с „2020“;

б) буква б) се заменя със следното:

„б) 2018 г.: функция 5 (Администрация): 318 000 000 EUR;“

в) добавя се следната буква г):

„г) 2020 г.: функция 5 (Администрация): 252 000 000 EUR.“

⁽¹⁾ ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

⁽³⁾ Съобщение на Комисията до Съвета и Европейския парламент от 30 юни 2016 г. относно техническата корекция на финансовата рамка за 2017 г. в съответствие с промените в БНД (СОМ(2016) 311).

⁽⁴⁾ ОВ L 50, 28.2.2017 г., стр. 57.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на 12 декември 2017 година.

За Европейския парламент
Председател
A. TAJANI

За Съвета
Председател
K. SIMSON

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/10 НА КОМИСИЯТА**от 20 февруари 2014 година****относно държавна помощ SA.18855 — С 5/08 (ex NN 58/07) — Дания****Споразумения между Ryanair и летище Aarhus от 1999 г.***(нотифицирано под номер С(2014) 871)***(само текстът на датски език е автентичен)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената/ите по-горе разпоредба/и ⁽¹⁾,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) През февруари 2005 г. Комисията получи оплакване от SAS Group („SAS“). SAS твърди, наред с другото, че Aarhus Airport Ltd./Aarhus Lufthavn A/S („Aarhus airport“) е предоставило неправомерна държавна помощ на Ryanair. Субсидиите, за които се твърди, се състоят от намалени летищни такси и такси за наземно обслужване, предоставени на Ryanair.
- (2) С писма от 2 март 2005 г. и 20 май 2006 г. Комисията поиска от датските власти да предоставят допълнителна информация във връзка с оплакването. Дания отговори с писма от 18 май 2005 г. и 11 юли 2006 г.
- (3) С писмо от 30 януари 2008 г. Комисията уведоми Дания за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) ⁽²⁾ („решение за откриване“) относно споразумението между Aarhus airports и Ryanair. На 30 май 2008 г. Дания представи мненията си по отношение на решението за откриване на процедурата.
- (4) Решението на Комисията да открие процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽³⁾. Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си в едномесечен срок, считано от датата на публикуването.
- (5) Комисията получи мнения относно решението за откриване на процедурата от три заинтересовани страни. SAS, Ryanair и Асоциацията на европейските авиокомпании представиха мнения на 16 юни 2008 г., 29 май 2008 г. и 4 юли 2008 г. съответно. С писмо от 17 юли 2008 г. тези мнения бяха предадени на Дания. Дания получи възможност да изпрати своето становище в рамките на един месец. Дания представи мненията си с писмо от 29 септември 2008 г.
- (6) С писмо от 25 март 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация. Дания отговори с писмо от 28 март 2011 г. С писмо от 8 април 2011 г. Комисията поиска от Ryanair допълнителна информация. Ryanair отговори с писмо от 15 юли 2011 г. Становището на Ryanair беше препратено на Дания с писмо от 5 август 2011 г. Дания предостави допълнителна информация с писма от 8 септември 2011 г., 22 септември 2011 г., 12 април 2012 г. и 22 май 2012 г.

⁽¹⁾ ОВ С 109, 30.4.2008 г., стр. 15.

⁽²⁾ Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“). Двете групи от членове са по същество еднакви. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. С ДФЕС бяха въведени също така някои терминологични промени като замената на „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. В настоящото решение ще бъде използвана терминологията от ДФЕС.

⁽³⁾ ОВ С 109, 30.4.2008 г., стр. 15.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. Контекст на разследването

- (7) Летище Aarhus се намира на 36 km североизточно от град Aarhus в Дания. Aarhus Airport, собственик и оператор на летището, е 100 % публично дружество с ограничена отговорност ⁽¹⁾.
- (8) Летището е едно от шестте регионални летища, обслужващи региона Ютланд с население от около 2,5 милиона жители. Около 25 % от населението на Ютланд имат Aarhus Airport, като най-близкото до тях летище. Най-голямото летище в Ютланд е летище Billund, което е разположено на 140 km разстояние (приблизително 1 час и 35 минути път с автомобил). Летище е второто най-голямо летище в региона Ютланд, което обслужва SAS (приблизително 48 % от пътниците) и Ryanair (приблизително 34,7 % от пътниците).
- (9) Летище Aarhus има капацитета да обслужва приблизително 1 милион пътници годишно. Потреблението достигна своя връх през 1996 г., когато бяха обслужени над 800 000 пътници, използващи летището. През 1996 г. моста „Great Belt“ беше открит, като той свързва о-в Funen и Zealand и с него се намалява времето за пътуване по суша между Ютланд и Копенхаген. Моста „Great Belt“ даде възможност на пътниците да шофират от Орхус до Копенхаген. След откриването на моста през 1996 г., броят на пътуващите през летище Aarhus започна да намалява до около 600 000 годишно. През 1999 г. SAS е закрила своя маршрут от Aarhus до Лондон. През същата година, споразуменията между Ryanair и летище Aarhus приключи и Ryanair откри маршрут до Лондон-Станстед ежедневно. В следната таблица е обобщено нарастването на броя на пътниците на летище Aarhus през периода 1995—2012 г.:

Таблица 1

Развитие на пътничкопотока в AAR за периода 1995—2012 г.

Действителните пътници през периода 1995—2012 г.									
Година	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Пътници (в хиляди)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Година	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Пътници (в хиляди)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Мяркмата, която е обект на разследването, и първоначалната оценка на Комисията

- (10) Решението за откриване на процедурата се отнася до споразуменията, сключени между Ryanair и летище Aarhus през 1999 г. Поради това настоящото решение не засяга всяко изменение или замяна на споразуменията от 1999 г. или всяко допълнително споразумение, сключено след това.
- (11) В решението за откриване на процедурата Комисията постави въпроса дали летище Aarhus е действало като оператор в условията на пазарна икономика при сключването на споразуменията от 1999 г. с Ryanair. По-специално Комисията постави въпроса дали нивото на летищните такси и последващи отстъпки и маркетингова подкрепа, предлагани на Ryanair от летището, представлява държавна помощ.
- (12) По-специално Комисията изрази съмнения дали диференцирането на летищните такси, прилагани на летище Aarhus, е въз основа на допълнителни приходи и допълнителни разходи, т.е. приходи и разходи, произтичащи от дейността на Ryanair на летището. Освен това Дания не предостави на Комисията нито копие със споразуменията от 1999 г. с Ryanair, нито бизнес план с оценка на доходността им за летище Aarhus. Поради това в своето решение за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения дали поведението на летище Aarhus се е ръководило от изгледи за дългосрочна рентабилност. Ето защо не може да се изключи, че споразуменията от 1999 г. са предоставили на Ryanair предимство, каквото дружеството нямаше да получи при нормалните пазарни условия.

⁽¹⁾ Летищният оператор е собственост на следните общини/окръзи: община Århus (64,60 %), община Randers (16,70 %), община Grenå (4,80 %), община Ebeltøft (3,00 %), и окръг Århus (10,90 %).

- (13) Комисията изрази съмнения дали помощта може да бъде обявена за съвместима въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. В тази връзка Комисията изрази по-специално съмнения дали условията за съвместимост, определени в Насоки за авиационния сектор от 2005 г., ⁽¹⁾ са били изпълнени в този случай.

3. МНЕНИЯ ОТ ДАНИЯ

3.1. Процес на вземане на решение, довел до споразуменията от 1999 г. с Ryanair

- (14) Дания представя на Комисията първо своите наблюдения относно липсата на вменяемост на споразуменията с Ryanair от 1999 г. на тази държава членка.
- (15) Дания заявява, че споразуменията от 1999 г. са били сключени между летище Aarhus и Ryanair и не са вменяеми на никой публичен орган. Дания изтъква, че нито тази държава членка, нито който и да е друг публичен орган, са взели участие в преговорите по споразуменията.
- (16) Дания пояснява, че според летище Aarhus предварителните преговори между летище Aarhus и Ryanair са започнали още в началото на 1998 г. Дания пояснява допълнително, че тези преговори са били временно прекъснати през пролетта на 1999 г., тъй като страните не са могли да постигнат споразумение.
- (17) Дания заявява освен това, че през юни 1999 г. дружество SAS е съобщило, че ще закрие въздушната линия Орхус—Лондон, считано от края на октомври 1999 г. В тази връзка Дания посочва, че през лятото на 1999 г. са били подновени преговорите между Ryanair и летище Aarhus, представлявано от своя директор, отговарящ за партньорството в областта на обществените услуги.
- (18) Във връзка с преговорите по споразуменията от 1999 г. Дания пояснява, че тези споразумения са били договорени пряко от директора на летището, като публичните собственици не са нито предлагали, нито одобрявали условията, включени в споразуменията. Според Дания директорът, преговарял по споразуменията, включително по предоставените търговски отстъпки, не е бил във връзка нито с управителния съвет, нито с друг местен орган.
- (19) Дания пояснява по-нататък, че споразуменията от 1999 г. са били подписани пряко от директора на летището, преговарял по споразуменията. Дания обяснява също така, че нито споразуменията от 1999 г. са били представени за одобрение на датските органи за гражданска авиация, нито летищните такси са били одобрени от Дания под формата на тарифа или под друга форма.
- (20) В подкрепа на тези твърдения (вж. съображения 15 до 19), Дания предостави копие от протокола на заседания на управителния съвет с представители на местните органи, както и протокол на общите годишни заседания.
- (21) Поради това Дания е на мнение, че нито акционерите на летището, нито органите за гражданска авиация, са били пряко или косвено включени в преговорите по споразуменията от 1999 г. Следователно, според Дания, въпросните споразумения не са вменяеми на тази държава членка. Тъй като едно от кумулативните условия за понятието „държавна помощ“ не е изпълнено, Дания е на мнение, че споразуменията от 1999 г. с Ryanair не представляват държавна помощ.

3.2. Споразуменията от 1999 г. между летище Aarhus и Ryanair

- (22) Дания предостави копие от двете споразумения, сключени между летище Aarhus и Ryanair през 1999 г., и допълнителни пояснения.

Основното споразумение от 1999 г.

- (23) Дания пояснява, че на 2 ноември 1999 г. летище Aarhus е сключило споразумение с Ryanair („основното споразумение“). Дания заявява също така, че се е предвиждало това споразумение да бъде в сила до 31 октомври 2009 г. (т.е. за период от 10 години).

⁽¹⁾ Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

- (24) Дания заявява, че основното споразумение задължава Ryanair да извършва поне [...] ⁽¹⁾ операция от летище Aarhus до летище Stansted (Лондон) със самолет B737 (с възможност за разреждане на услугата само през официални празници, като Коледа, Нова Година и Великден). Дания пояснява, че съгласно основното споразумение Ryanair се задължава да обслужва минимум [...] пътници годишно на летище Aarhus през периода от 1 януари 2001 г. до 31 декември 2001 г.
- (25) Относно таксите, подлежащи на плащане от Ryanair, Дания пояснява, че съгласно основното споразумение Ryanair е длъжен да заплати на летище Aarhus следните такси, обобщени в таблица 2.

Таблица 2

Летищни такси, дължими от Ryanair на летище Aarhus съгласно основното споразумение, сключено през 1999 г.

Летищни такси, дължими от Ryanair	[...]	[...]
Такса за кацане/излитане за един полет (включително допълнителна такса за шум и контрол на въздушното движение)	[...] DKK	
Такса за обслужване на пътници за един заминаващ пътник	[...] DKK	
Нощна такса	По стандартна тарифа	
Такса за пътници и перонно обслужване за един полет	[...] DKK	[...] DKK

- (26) Дания посочва, че съгласно основното споразумение летище Aarhus се задължава да предостави на Ryanair търговска отстъпка в размер на [...] DKK (за първите [...] години, т.е. [...]) или [...] DKK (за последните [...] години, т.е. [...]) от таксата за обслужване на пътници (което означава [...] търговска отстъпка от приложимата такса за обслужване на пътници), ако Ryanair събере нетни приходи в размер на не повече от [...] DKK за еднопосочен пътник по въздушната линия до Stansted (Лондон). Дания пояснява, че случаят е бил такъв от 1999 г. насетне.

Маркетинговото споразумение от 1999 г.

- (27) Дания посочва, че на същия ден, 2 ноември 1999 г., Ryanair и летище Aarhus са сключили второ споразумение („маркетинговото споразумение“).
- (28) Дания пояснява, че маркетинговото споразумение задължава летище Aarhus да заплати на Ryanair:
- (i) сума, равна на [...], дължими от Ryanair съгласно основното споразумение, и
 - (ii) всички увеличения на размера на таксата за обслужване на пътници на летище Aarhus над [...] DKK и над [...] DKK.
- (29) Дания пояснява освен това, че съгласно маркетинговото споразумение намалението на всички такси за кацане/излитане и нощните такси се счита за маркетингова подкрепа. Дания заявява, че летище Aarhus не е знаело целта на изплатената маркетингова подкрепа, но е предполагало, че е за споделяне на разходите за въздушната линия Aarhus—Stansted (Лондон).

3.3. Прилагане на принципа на оператора в условия на пазарна икономика и селективност

- (30) Що се отнася до прилагането на принципа на оператора в условия на пазарна икономика („ПОУПИ“), Дания е на мнение, че Комисията следва да сравнява поведението на летище Aarhus с предполагаемото поведение на частен оператор, ръководен от перспективи за дългосрочна рентабилност и провеждащ секторна политика.

⁽¹⁾ Тази информация е обхваната от задължението за професионална тайна, упоменато в Съобщение C(2003) 4582 на Комисията от 1 декември 2003 г. относно професионалната тайна при решенията за държавна помощ (ОВ С 297, 9.12.2003 г., стр. 6).

- (31) Дания заявява, че рентабилността на споразуменията от 1999 г. с Ryanair трябва да се оценява за целия очакван срок на действие на въпросните споразумения (т.е. за период от 10 години). Дания заявява, че споразуменията от 1999 г. са се отразили положително на финансовото състояние на летището за периода 1999—2009 г.
- (32) Дания пояснява, че към момента на сключването на споразуменията от 1999 г. с Ryanair летище Aarhus е било изправено пред следните предизвикателства: Първо, то се е конкурирало за авиокомпани и пътници с летище Billund, което, като най-голямото летище в региона Ютланд, е имало стратегически по-силна конкурентна позиция. Второ, летище Aarhus е работило само с 40 % от своя капацитет и е претърпяло вече спад на броя на пътниците от около 860 000 до около 596 000 от 1996 до 1999 г., като през идните години се очаква допълнително намаление. Трето, военната дейност на летището във военновъздушната база Tirstrup е била преустановена, което означава, че нетните годишни разходи на летище Aarhus, свързани с контрола на въздушното движение, противопожарните и спасителните служби, техническите и наземните служби, са се увеличили с 10—12 млн. DKK. Четвърто, нова магистрала (магистралата „Djursland“), предоставяща по-бърза и по-лесна транспортна връзка с Tirstrup, е предстояло да бъде открита през 2004 г.
- (33) Дания пояснява по-нататък, че мостът над пролива Големия Белт е бил открит (давайки възможност за пътуване с лек автомобил от Орхус до Копенхаген), а въздушната линия на SAS до Лондон е била затворена. Дания изтъква, че откриването на моста над пролива Големия Белт е съкратило времето за пътуване между Орхус и Копенхаген от около пет часа до около три часа за алтернативни транспортни средства (лек автомобил/влак/експресен ферибот).
- (34) Дания посочва, че в този контекст (вж. съображения 32 и 33) летище Aarhus е трябвало да предостави стимули с цел да привлече нови клиенти и да запълни неизползвания капацитет. Дания пояснява, че директорът на летище Aarhus е преценил, че Ryanair ще може да привлече за летището около [...] допълнителни пътници годишно. Дания заявява, че въз основа на тези прогнози за броя на пътниците се е очаквало споразуменията да генерират през 2001 г. нетен приход от около [...] DKK ([...] EUR). Дания пояснява, че надеждността на прогнозите на директора е била потвърдена от действителните резултати, като например през 2001 г. нетният приход, генериран от споразуменията от 1999 г., е бил [...] DKK ([...] EUR). Дания подчертава, че всички разходи (като например маркетинг, наземно обслужване и други разходи), понесени от летището във връзка със сключването на споразумението с Ryanair, са финансирани пряко от приходите, генерирани от това споразумение. В допълнение Дания заявява, че нетният приход, генериран от споразумението, допринася за общата рентабилност на летището.
- (35) Дания посочва, че споразуменията от 1999 г. с Ryanair не са изисквали инвестиции от летище Aarhus, тъй като летището е работило само с 40 % от своя капацитет. Дания пояснява, че и по отношение на оперативните разходи на летище Aarhus споразуменията от 1999 г. с Ryanair са предоставили възможност персоналът да използва до 60 % от капацитета; например персоналът за наземно обслужване е бил вече финансиран от другите приходи на летището.
- (36) Колкото до маркетинговата подкрепа, дължима от летище Aarhus на Ryanair съгласно маркетинговото споразумение, Дания изтъква, че операторът на летището е очаквал Ryanair да помогне на летището, като увеличи натовареността му. Дания пояснява освен това, че по същото време летище Aarhus е решило да намали другите си маркетингови дейности, тъй като те са били поети от Ryanair, като например, наред с други, рекламирането на летище Aarhus на уебсайта на Ryanair и в обслужваните летища.
- (37) Дания пояснява, че намерението на летище Aarhus е било да повиши приходите си, като увеличи броя на пътниците и приходите от невъздухоплавателни дейности (напр. приходи от търговия и паркинг). Дания пояснява по-нататък, че към момента на сключването на споразуменията от 1999 г. с Ryanair летище Aarhus е очаквало платеният паркинг да бъде крупен генератор на потенциални приходи. Що се отнася до приходите от търговия, Дания пояснява, че само 30 % от наличния капацитет на летището са отдадени на лизинг.
- (38) Поради тези причини Дания е на мнение, че споразуменията от 1999 г. с Ryanair са били сключени съгласно ПОУПИ, тъй като се е очаквало тези споразумения да допринесат през периода 1999—2009 г. с около [...] DKK за рентабилността на летището и да увеличат по този начин финансовата жизнеспособност на оператора на летището.
- (39) В подкрепа на тази своя позиция Дания предостави бизнес плана и прогнозите за рентабилност от оператора на летището. В таблица 3 са обобщени данните, предоставени от Дания за очакваната рентабилност на споразуменията от 1999 г. с Ryanair:

Таблица 3

**Преглед на очакваната рентабилност на споразуменията с Ryanair от 1999 г. за летище Aarhus в
1 000 DKK**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Общо (номинална)
Приходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Приходи от въздухоплавателни дейности	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Наземно обслужване	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Маркетинг	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Резултати от споразуменията с Ryanair от 1999 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) Дания пояснява, че Ryanair не получава селективно предимство, тъй като търговските отстъпки, предоставени въз основа на споразуменията от 1999 г. с Ryanair, са били преди това предоставени и на SAS. Освен това Дания посочи, че през 1999 г. и на Cimber Air A/S и Maersk Air A/S е била предоставена същата търговска отстъпка от 50 %, каквата и на Ryanair. Дания заявява освен това, че регионалната авиокомпания Sunair and EasyJet (бивша Go) е получила предложения за споразумение за подобна търговска отстъпка. В подкрепа на това твърдение Дания предостави копия от тези писма.
- (41) Дания изразява мнението, че споразуменията от 1999 г., сключени между летище Aarhus и Ryanair, се основават на пазарни условия и не предоставят предимство на Ryanair, поради което не представляват държавна помощ.
- (42) Освен това Дания пояснява, че очакваната рентабилност е била потвърдена и от действителните финансови резултати на летищния оператор. Дания заявява освен това, че например летище Aarhus е постигнало нетни печалби от около 2 млн. DKK през 2010 г., като положителни резултати се очакват и за следващите години. Дания посочва, че печалбите са резултат от постепено увеличаване на броя на пътниците и дългосрочното преминаване от вътрешни към международни полети след откриването на моста над пролива Големия Белт.

4. МНЕНИЯ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ

- (43) Комисията получи мнения от три заинтересовани страни.

4.1. Авиокомпания Ryanair

- (44) Ryanair започва да излага своите становища от 29 май 2008 г., като заявява, че според дружеството откриването на официална процедура по разследване е било неоправдано и ненужно. То изразява също така съжаленията си, че Комисията не е дала на Ryanair възможността да участва в предварителната проверка.
- (45) По същността на случая Ryanair е на мнение, че е следвало Комисията да се основе на стандартните търговски договорености и на тази база да реши, че споразуменията от 1999 г. са в съответствие с ПОУПИ и следователно не включват държавна помощ. Ryanair е на мнение, че операторът на летище Aarhus има полза от присъствието на Ryanair на летището.

- (46) Що се отнася до ПОУПИ, Ryanair заявява, че като приходи следва да се отчитат приходите както от въздухоплавателни, така и от невъздухоплавателни дейности. Относно разходите Ryanair посочва, че като разходи трябва да бъдат отчетени допълнителните разходи за сключване на съответните споразумения с въздушния превозвач. Ryanair е на мнение, че не трябва да се отчитат нито невъзстановимите разходи, нито постоянните административни разходи. Ryanair заявява, че ако дадена авиокомпания сключи споразумение с летище, което допринася нарастващо за рентабилността, това споразумение не включва държавна помощ.
- (47) Ryanair заявява, че по принцип от един оператор в условията на пазарна икономика не се очаква да сключва споразумения, които водят до допълнителни загуби. От друга страна, Ryanair заявява, че следва да се направи изключение, ако летището е неефективно, когато се сключва споразумението, но е уверено, че споразумението ще му помогне по някакъв начин да подобри ефективността си. В такъв случай, според Ryanair, сключването на споразумение може да се окаже рентабилно, дори ако към момента на подписването му изглежда, че то не компенсира допълнителните разходи.
- (48) Освен това, според Ryanair, Комисията би следвало да основе своята оценка на сравнителен подход, като сравни споразуменията, сключени от Ryanair с други публични и частни летища. Ryanair заявява освен това, че при оценката на споразуменията следва да се вземат предвид и мрежовите външни фактори, дължащи се на споразуменията от 1999 г.
- (49) Ryanair е на мнение, че разследваните споразумения от 1999 г. отговарят на стандартно търговско споразумение между летище и авиокомпания в либерализиран пазар. Ryanair изтъква, че в независимото решение на летището е залегнало подобряване на използването на неговия капацитет чрез максимално увеличаване на броя на пътниците с цел да се повишат приходите му от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности.
- (50) Ryanair твърди, че летище Aarhus е последвало примера на много частни летища в сравнимо положение, като е решило, че най-добрият начин за максимално повишаване на броя на пътниците е да стимулира авиокомпаниите да осигурят големи обеми пътници. Според Ryanair летищата предоставят такива стимули, като се отчита фактът, че авиокомпаниите, осигуряващи големи обеми пътници, генерират икономии от мащаба за летищния оператор. Според Ryanair схемата за стимулиране на летище Aarhus се основава на поетото от Ryanair задължение да генерира най-малко [...] пътници годишно.
- (51) Ryanair привежда примери с други европейски летища, възприели стратегия, подобна на тази на летище Aarhus, например Stansted (Лондон), Luton (Лондон) и Hahn (Франкфурт). В допълнение Ryanair посочва, че за да бъде спасен ПОУПИ, достатъчно е споразуменията да подобрят в дългосрочен план финансовото положение на летището.
- (52) Ryanair пояснява, че таксите, дължими от SAS, не могат да бъдат сравнявани с платените от Ryanair, тъй като нивото на предоставените услуги (напр. изискванията към обслужването и експлоатацията на въздухоплавателните средства) от двете авиокомпани е различно.
- (53) Ryanair е на мнение, че споразуменията от 1999 г., сключени с летище Aarhus, са в съответствие с ПОУПИ.
- (54) Относно вмняемостта на споразуменията от 1999 г. Ryanair е на мнение, че летище Aarhus е независимо предприятие. Ryanair посочва, че собствениците не упражняват контрол върху неговото управление и финанси. Ryanair обяснява, че ръководството е определило таксите и договорило споразумението с авиокомпанията. Публичните органи на Дания не са взели участие в преговорите. Освен това Ryanair счита, че акционерите на летището нямат контрол върху определянето на таксите, в това число и при договореностите с Ryanair.
- (55) Що се отнася до селективното предимство, Ryanair е на мнение, че тъй като летище Aarhus няма господстващо положение на никой от европейските, националните или регионалните пазари за летищни услуги, то не е длъжно съгласно правилата на ЕС за конкуренция да се отнася без дискриминация към всички авиокомпани, които са му клиенти. Въпреки това Ryanair пояснява, че летище Aarhus винаги е спазвало принципа на недискриминация, и в действителност е предложило споразумение, което е било впоследствие прието от Ryanair, на редица други авиокомпани, включително SAS, Cimber Air, Sun Air и Maersk. Ryanair посочва, че обстоятелството, че нито една от тези авиокомпани е било заинтересовано да разшири дейността си от летище Aarhus, не означава, че Ryanair се ползва от преференциално третиране. Освен това Ryanair заявява, че в споразуменията му от 1999 г. с летище Aarhus не се споменава нищо за изключителни права.

- (56) С оглед на гореизложеното Ryanair е на мнение, че споразуменията, сключени с летище Aarhus, не представляват държавна помощ.

4.2. SAS

- (57) SAS представи мненията си на 16 юни 2008 г.
- (58) Според мнението на SAS, летище Aarhus не е независимо от своите публични собственици (публичните органи). SAS заявява, че повечето членове на управителния съвет са назначени и избрани от публичните собственици на летището. SAS е на мнение, че поради това членовете на управителния съвет не са независими от своите работодатели и от собствениците, които представляват.
- (59) Що се отнася до финансовото положение на летището, SAS отбелязва, че според самото летище Aarhus финансовото му положение е стабилно и Ryanair му осигурява годишен нетен приход в размер на около 5—6 млн. DKK. SAS заявява, че дори ако тази цифра е точна, летище Aarhus е отчело за 2007 г. отрицателен резултат в размер на 2 311 410 DKK въпреки ръста от 12,5 %.
- (60) SAS твърди още, че слабите финансови резултати на летищния оператор се доказват и от факта, че сборът от отрицателни резултати за последните пет години възлиза на повече от 20 млн. DKK. SAS счита, че без предоставената на Ryanair субсидия финансовото състояние на оператора на летището щеше да бъде значително по-висока.
- (61) SAS е на мнение, че на Ryanair е била предоставено преференциално третиране Ryanair от страна на Aarhus Airport под формата на значително намалени такси за обслужване на пътници, както и намалени такси за излитане и кацане. SAS твърди, че чрез предоставяне на преференциално третиране на Ryanair други въздушни превозвачи, осъществяващи дейност на летището, са дискриминирани.
- (62) Освен това Ryanair заявява, че тези търговски отстъпки не отговарят и на критериите за съвместимост за предоставяне на държавни първоначални помощи за авиокомпания, изложени в Насоките за авиационния сектор от 2005 г. Според SAS се създава впечатлението, че няма никакъв вид гаранция за обема или нещо подобно от страна на Ryanair в споразуменията от 1999 г. с летищния оператор. Освен това SAS твърди, че, както изглежда, няма конкретна санкция, в случай че Ryanair не изпълни задължението си да поддържа обемите или договореностите, които дружеството е поело първоначално към летището, когато споразумението е било договорено през 1999 г. В допълнение SAS заявява, че авиокомпанията Ryanair е отваряла и затваряла въздушни линии през последните няколко години без забележимо отрицателно въздействие върху финансовите облаги, предоставени ѝ от летищния оператор.
- (63) По мнението на SAS помощта, предоставена на Ryanair от летищния оператор, няма за цел развитието на недоразвит регион, а по-скоро да привлече допълнителни дейности в конкуренция с други летища.
- (64) Накрая SAS заявява, че споразуменията от 1999 г. с Ryanair са в сила вече от почти десет години. SAS счита, че дори ако може да се твърди, че споразуменията от 1999 г. отговарят като такива на критериите за предоставяне на държавни първоначални помощи за авиокомпания, изложени в Насоките за авиационния сектор от 2005 г., самата времева рамка следва да направи споразуменията от 1999 г. несъвместими с тях, като се вземат предвид стриктните условия за одобряване на такива помощи.
- (65) С оглед на гореизложеното SAS е на мнение, че споразуменията от 1999 г. между Ryanair и летище Aarhus представляват несъвместима държавна помощ.

4.3. Асоциация на европейските авиокомпания (АЕА)

- (66) Асоциацията на европейските авиокомпания („АЕА“) представи своите коментари на 4 юли 2008 г. Коментарите на АЕА бяха изцяло в съответствие с предоставените от SAS.

5. МНЕНИЯ НА ДАНИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (67) Дания получи мненията на трите заинтересовани страни.
- (68) Дания започва да излага своите становища, като заявява, че насоките, посочени от SAS, не са относими към оценката за наличие на държавна помощ във връзка със споразуменията от 1999 г.

- (69) Дания заявява, че не е съгласна с мнението на SAS, че споразуменията от 1999 г. са вменяеми на тази държава членка. Дания, заявява, че за да се докаже вменяемостта на споразуменията от 1999 г., не е достатъчно летище Aarhus да е публична собственост, а трябва да се установи и ефективното му участие в решенията на летищния оператор. Дания заявява, че публичните органи не са взели участие на никой етап от проговорите по споразуменията от 1999 г.
- (70) Освен това Дания отхвърля мнението на SAS, че в споразуменията не се съдържа „гаранция за обема“, нито механизъм за налагане на санкции в случай на неспазване от страна на Ryanair. Дания пояснява, че в споразуменията от 1999 г. е включена възможността за преговаряне на условията на споразуменията, ако Ryanair не изпълни задължението си да генерира минималния обем от [...] пътници през първите пет години след сключването на споразуменията. Според Дания това е механизъм за налагане на санкции. Освен това Дания е на мнение, че условията за предоставяне на първоначална държавна помощ, изложени в Насоките за авиационния сектор от 2005 г., не са приложими към споразуменията от 1999 г.
- (71) По отношение на коментарите на Ryanair Дания пояснява, че споразумението от 1999 г. между летище Aarhus и Ryanair дава пример за общото развитие в регионалния пазар на летищни услуги и отразява това развитие.

6. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (72) В съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС „... всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.“
- (73) Критериите, предвидени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, са кумулативни. Следователно за да се прецени дали въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да бъдат изпълнени всички посочени по-долу условия. Така че финансовата подкрепа следва:
- i) да представлява предимство;
 - ii) да бъде предоставена от държавата членка или чрез държавни ресурси;
 - iii) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
 - iv) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; както и
 - v) да засяга търговията между държавите членки.
- (74) Тъй като летище Aarhus е публична собственост, то очевидно разполага с публични ресурси. Поради това не е необходимо да се определя до каква степен летището се е ползвало от държавна помощ в миналото. Във всеки случай, когато споразуменията от 1999 г. са били сключени, съгласно Насоките за авиационния сектор от 1994 г. финансирането на летища и летищна инфраструктура от държавата е била обща мярка на икономическата политика и не е подлежала на контрол по правилата на Договора относно държавната помощ. В своето решение *по дело Aéroports de Paris* от 12 декември 2000 г. ⁽¹⁾, Общият съд се произнася против това тълкуване и приема, че експлоатацията на летище е стопанска дейност. Преди решението по дело *Aéroports de Paris* публичните органи са имали легитимно основание да приемат, че публичното финансиране на летища не представлява държавна помощ. Поради несигурността, съществуваща преди това изясняване на законодателството, финансовите мерки, предоставени преди обявяването на решението, не могат вече да бъдат поставени под въпрос въз основа на правилата за държавна помощ.
- (75) За да определи дали споразуменията от 1999 г. са предоставили предимство на Ryanair, Комисията трябва да провери дали при сходни обстоятелства летище, действащо в нормални условия на пазарната икономика и водено от изгледи за рентабилност в дългосрочен план, би сключило същата или сходна търговска договореност, като сключената от летище Aarhus ⁽²⁾. Наличието на предимство може по принцип да бъде изключено, ако а) цената, фактурирана за летищните услуги, отговаря на пазарната цена или б) ако може да бъде доказано *ex ante* с *ex ante* анализ, че споразуменията с летището ще допринесат нарастващо за рентабилността на летището и са част от обща

⁽¹⁾ Решение от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris*/Комисия, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, точка 125.

⁽²⁾ За да извърши своята оценка, Комисията възложи и проучване на Moore Stephens („експертът на Комисията“). Експертът на Комисията извърши анализ на финансовите данни и на споразуменията от 1999 г., сключени от Ryanair и летище Aarhus.

стратегия, водеща до рентабилност в дългосрочен план. Освен това инфраструктурата на летището трябва да бъде отворена за всички авиокомпани (това включва инфраструктура, която е по-вероятно да бъде използвана от определени категории авиокомпани, като нискотарифни превозвачи или чартърни полети).

- (76) Съгласно *решението по дело Charleroi* ⁽¹⁾ Комисията следва при извършването на оценка на въпросните мерки да вземе под внимание всички определящи характеристики на мерките, както и техния контекст. С други думи, Комисията трябва да извърши анализ на очакваното въздействие на споразуменията от 1999 г. върху летище Aarhus, като вземе предвид всички относими характеристики на въпросната мярка.
- (77) В решението по делото *Stardust Marine* Съдът е постановил, че „[...] за да се установи дали държавата е възприела поведението на далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата, и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация.“ ⁽²⁾
- (78) За да може да приложи теста на оператор в условията на пазарна икономика, Комисията трябва да разгледа случая към момента, когато са били сключени споразуменията от 1999 г. между летище Aarhus и Ryanair (т.е. на 2 ноември 1999 г.). Комисията трябва освен това да основе оценката си на информацията и хипотезите, които са били на разположение на летището, когато са били подписани споразуменията от 1999 г. за срок от десет години.

Сравнение с пазарната цена сравнителен анализ

- (79) Ryanair твърди, че с оглед да бъде изключено икономическо предимство, което не би било получено при нормални пазарни условия, таксите съгласно споразуменията от 1999 г. трябва да се сравнят с летищните такси, прилагани на други европейски летища за нискотарифни авиокомпани.
- (80) Комисията смята, че сравнителният анализ на летищните такси е наистина възможен подход за оценка на наличието на държавна помощ за летищата. Установяването на критерии за този анализ изисква обаче на първо място да може да бъдат подбрани достатъчен брой съпоставими летища, предоставящи съпоставими услуги при нормални пазарни условия.
- (81) Във връзка с това Комисията отбелязва, че към момента на сключване на споразуменията от 1999 г. летищата на ЕС не са се разглеждали като предприятия.
- (82) Комисията отбелязва освен това, че дори ако някои летища са частна собственост или са стопанисвани без социални или регионални съображения, цените, фактурирани от тези летища, може да бъдат силно повлияни от цените, фактурирани от повечето летищни оператори, получаващи публични субсидии, тъй като последните цени се вземат предвид от авиокомпаниите при преговорите им с летища, които са частна собственост или са частно стопанисвани.
- (83) В този случай подбраните за сравнителен анализ летища са или публична собственост, или са получавали публично финансиране в миналото. Освен това нивото на услугите, предоставяни от подбраните за сравнение летища, изглежда също различно, като например паркинг на базирани въздухоплавателни средства, паркинг на леки автомобили за базиран персонал на Ryanair, базов офис, хангар, обекти за обществено хранене, учебен център и пр.; и споразуменията също са с различна продължителност.
- (84) При тези обстоятелства (вж. съображения 79 до 83), Комисията счита, че към настоящия момент не може да се определи адекватен репер за установяване на пазарната цена на услугите, предоставени от летищния оператор.

Анализ на рентабилността на споразуменията от 1999 г.

- (85) При липсата на установим пазарен репер, Комисията счита, че *ex ante* анализът на нарастващата рентабилност е подходящ критерий за оценката на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпани.
- (86) Според Комисията ценовата диференциация е стандартна бизнес практика. Въпреки това такива политики на ценова диференциация следва да бъдат търговски обосновани, за да се отговори на теста за оператор в условията на пазарна икономика. ⁽³⁾

⁽¹⁾ Решение от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair/Комисия, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, точка 59 (наричано „Решението по дело Charleroi“).

⁽²⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело Френска република/Комисия, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, точка 71 (наричано „Решение по делото Stardust Marine“).

⁽³⁾ Вж. Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ С 12/08 (ex NN 74/07) — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24), и Решение на Комисията по дело C25/07 — Финландия — Летище Tampere Pirkkala и Ryanair, все още непубликувано в ОВ.

- (87) Дания твърди, че летище Aarhus е действало рационално и обосновава твърденията си с копие от *ex ante* изчисленията.
- (88) В тази връзка Комисията отбелязва, че летищната инфраструктура, използвана от Ryanair, е отворена и за всички други авиокомпаниии.
- (89) Комисията трябва да извърши допълнителна оценка на това дали споразуменията от 1999 г. могат да се считат за отговарящи на изискванията на теста за оператор в условията на пазарна икономика.
- (90) Във връзка с това Комисията е на мнение, че споразумение, сключено между авиокомпания и летище, може да се счита за изпълняващо теста за оператор в условията на пазарна икономика, когато — от *ex ante* гледна точка — допринася нарастващо за рентабилността на летището. Летището следва да докаже, че през целия срок на действие на споразумението е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението с авиокомпанията, с разумна печалба ⁽¹⁾ въз основа на стабилни дългосрочни перспективи, ⁽²⁾ когато сключва споразумението.
- (91) За да се оцени дали споразумение, сключено между летище и авиокомпания, изпълнява теста за оператор в условията на пазарна икономика, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати търговските отстъпки, маркетинговата подкрепа или схемите за стимулиране. Аналогично следва да бъдат взети под внимание всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхващат всички категории разходи и инвестиции, като допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен принципът на ОУПИ.
- (92) При изчисленията за рентабилността, извършени от летищния оператор, последният е взел под внимание поетите от Ryanair задължения, изложени в споразуменията от 1999 г., и очаквания ръст на броя на пътниците. Съгласно споразуменията от 1999 г. Ryanair е поела задължението да започне експлоатацията на летище Aarhus с най-малко [...] ротация. Същевременно Ryanair е поела задължението да генерира през 2001 г. минимум [...] пътници годишно на летище Aarhus. През 1999 г. основното споразумение предвижда тарифа за таксите за една ротация (вж. таблица 2). Летище Aarhus е очаквало да генерира около 150 000 пътници годишно през първите пет години от започване на дейността на Ryanair на летището с предполагаемо разпределение 50/50 между заминаващи и пристигащи пътници и на базата на [...] ротации.
- (93) Пропорционално на ръста на броя на пътниците летище Aarhus е очаквало да увеличи и приходите си от невъздухоплавателни дейности, генерирани главно от паркинга на леки автомобили. Освен това летището е очаквало през целия срок на действие на споразумението с Ryanair да нараснат и приходите от търговия на летището.
- (94) По отношение на очакваните разходи, породени от присъствието на Ryanair на летището, летище Aarhus е очаквало, че няма да са необходими допълнителни инвестиции, за да се осигури обслужването на Ryanair. Преди да започне дейността на Ryanair на летището, капацитетът на летище Aarhus е бил използван само на около 40 %. Поради това летище Aarhus е очаквало, че няма да възникнат допълнителни оперативни разходи във връзка с излитането/качането и наземното обслужване.
- (95) В своите изчисления летище Aarhus е взело под внимание разходите за наземно обслужване. Тези разходи са били прогнозираны въз основа на възнагражденията на трима членове на персонала за два работни часа на едно заминаване за регистрация и отвеждане към самолетите на пътниците на Ryanair, макар да е възможно да се приеме, че пълно комплектуване на персонала няма да е необходимо за целите два часа на времето за регистрация. Освен това Ryanair извършва полети извън сутришните и вечерните върхови часове. Поради това персоналетът на летище Aarhus на наземно обслужване има свободно време за обслужване на Ryanair и не е било необходимо да се наема допълнителен персонал. Освен това наземното обслужване на въздухоплавателните средства на Ryanair е ограничено. Летище Aarhus не предоставя техническа поддръжка на въздухоплавателни средства, нито почиства самолетите на Ryanair. В допълнение не е необходимо нито избутване на въздухоплавателните средства, нито наземен транспорт на пътниците по перона. Пътниците на Ryanair се придвижват пеша от самолета до терминала.

(1) Разумен марж на печалбата е „нормалната“ възвръщаемост на капитала, т.е. възвръщаемостта, която би изисквало типично предприятие за инвестиция с подобен риск.

(2) Това не изключва възможността да се предвиди, че бъдещите печалби за целия срок на действие на споразуменията могат да компенсират първоначални загуби.

- (96) В допълнение на разходите за наземно обслужване летище Aarhus е включило в изчисленията си разходи за маркетинг, породени от маркетинговото споразумение от 1999 г.
- (97) В таблица 4 са обобщени изчисленията на приходите и разходите във връзка със споразуменията от 1999 г. и положителния принос на последните за рентабилността на летище Aarhus през срока на тяхното действие. Тези изчисления се основават на бизнес плана, предоставен от Дания, и на описаните по-горе хипотези.

Таблица 4

Изчисляване на нарастващата рентабилност в нетна текуща стойност на споразуменията от 1999 г. с Ryanair

в DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Приходи от споразуменията с Ryanair от 1999 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Приходи от въздухоплавателни дейности	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи на летище Aarhus, свързани със споразуменията с Ryanair от 1999 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Наземно обслужване	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Маркетинг	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Резултати за летище Aarhus от споразуменията с Ryanair от 1999 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
НТС на нетните приходи от споразуменията с Ryanair											
— дисконтов процент = 8,5 %		[...]									
— дисконтов процент = 15 %		[...]									

- (98) Комисията отбелязва, че изчисляването на рентабилността, извършено от оператора на летище Aarhus, е взело под внимание всички разходи, породени от присъствието на Ryanair на летището (т.е. всички допълнителни разходи). Разходите, породени от присъствието на Ryanair, са били за маркетингова подкрепа и за наземно обслужване. Комисията отбелязва също така, че за наземното обслужване на полетите на Ryanair не се е налагало наемаването на допълнителен персонал. Комисията отбелязва освен това, че обслужването на полетите на Ryanair извън върховите часове дава възможност на летището да използва по-добре свободния капацитет и да стане по-ефективно. Поради това е очевидно, че всички разходи за наземно обслужване не са допълнителни.

в DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
НТС на нетните приходи от											
споразуменията с Ryanair											
— дисконтов процент = 8,5 %		[...]									
— дисконтов процент = 15 %		[...]									

- (104) Комисията отбелязва, че дори след като се отчетат допълнителните разходи (включително и недопълнителните), като увеличение на разходите за водоснабдяване, енергоснабдяване, сигурност и амортизация, пропорционално на броя на превозените пътници, ⁽¹⁾ споразуменията от 1999 г. пак дават положителен принос за рентабилността на летищния оператор. Освен това според оценката, извършена от експерта на Комисията, поради високия процент недопълнителни разходи и резервния капацитет, ако летището не беше сключило споразумение с Ryanair, то щеше да понесе оперативни загуби.
- (105) Комисията отбелязва по-нататък, че когато оценява споразуменията между летищата и авиокомпаниите, тя следва да оцени също и степента, в която подлежащите на оценка споразумения могат да се считат за част от прилагането на цялостна стратегия на летището за постигане на рентабилност поне в дългосрочен план. В това отношение Комисията трябва да вземе предвид фактическите доказателства, които са били на разположение, както и развитието, което е можело логично да се очаква по времето, когато са били сключени споразуменията от 1999 г., по-специално преобладаващите пазарни условия, а именно пазарните промени вследствие на либерализацията на пазара на въздушния транспорт, навлизането на пазара и развитието на нискотарифните превозвачи, както и други превозвачи от точка до точка, промените в организационната и икономическата структура на летищната индустрия; степента на диверсификация и комплексния характер на изпълняваните от летищата функции, засилването на конкуренцията между авиокомпаниите и между летищата, несигурният икономически контекст поради променените условия на пазара и всяка друга съществуваща несигурност в икономическата среда;
- (106) Както е посочено в съображение 74, споразуменията от 1999 г. са били сключени в момент, когато финансирането на летища и летищна инфраструктура от държавата са били разглеждани от самата Комисия като обща мярка на икономическата политика, която не подлежи на контрол по правилата на Договора относно държавната помощ. Поради това, преди решението по дело Aéroports de Paris публичните органи са имали легитимно основание да приемат, че публичното финансиране на летища не представлява държавна помощ.
- (107) Комисията отбелязва също така, че либерализацията на въздушния транспорт през 1997 г. ⁽²⁾ е довела до появата на нискотарифни превозвачи, работещи по нов бизнес модел. Към момента на сключването на споразуменията от 1999 г. делът на нискотарифните превозвачи е възлизал на около 5 % с очакван потенциал за нарастване.
- (108) В настоящия случай Комисията добавя, че вследствие на отварянето на моста над пролива Големия Белт летище Aarhus е решило да измени своя бизнес модел и да премине от вътрешни към международни полети.
- (109) Освен това, както е посочено в съображение 102, споразуменията от 1999 г. допринасят за рентабилността на летището. Комисията отбелязва също така, че според Дания в резултат на постепенното нарастване на броя на пътниците и преминаването в дългосрочен план от вътрешни към международни полети поради отварянето на моста над пролива Големия Белт, летище Aarhus е постигнало през 2010 г. нетна печалба в размер на около 2 млн. DKK, като очаква положителни резултати и през следващите години.
- (110) От гореизложеното следва, че споразуменията от 1999 г. могат да се разглеждат като част от обща стратегия на летището за постигане на рентабилност поне в дългосрочен план.
- (111) Накрая Комисията отбелязва, че летищната инфраструктура, използвана от Ryanair, е отворена и за всички други авиокомпании.

⁽¹⁾ Делът на броя на пътниците на Ryanair на летище Aarhus възлиза на около 30 %.

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушните превозвачи (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за достъп на въздушните превозвачи на Общността до въздушните трасета в Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8) и Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. по цени и такси за въздушни линии (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 15).

Заключение

- (112) С оглед на извършените изчисления на нарастващата рентабилност (вж. съображения 82 до 103) Комисията достига до заключението, че споразуменията от 1999 г. ⁽¹⁾ между летище Aarhus и Ryanair са в съответствие с ПОУПИ, тъй като допринасят нарастващо — от ex ante гледна точка — за рентабилността на летището. С други думи, всички разходи на летището, генерирани от споразумението с Ryanair, се покриват от допълнителните приходи (от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности) с разумна норма на печалба. Нещо повече, споразуменията от 1999 г. могат да се разглеждат като част от обща стратегия на летището за постигане на рентабилност поне в дългосрочен план, а и инфраструктурата, използвана от Ryanair, е открита и за всички други авиокомпаниии.
- (113) Следователно Комисията достига до заключението, че решението на летище Aarhus да сключи споразуменията от 1999 г. с Ryanair не предоставя икономическо предимство на авиокомпанията, което тя нямаше да получи при нормалните пазарни условия.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (114) Тъй като един от кумулативните критерии съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС не е изпълнен, Комисията смята, че споразуменията от 2 ноември 1999 г. между летище Aarhus и Ryanair не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Основното споразумение и маркетинговото споразумение, сключени на 2 ноември 1999 г. между Aarhus Lufthavn A/S и Ryanair Ltd., не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Кралство Дания.

Съставено в Брюксел на 20 февруари 2014 година.

За Комисията
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател

⁽¹⁾ Това не засяга изменения или замени на споразуменията от 1999 г., нито каквито и да са други допълнителни споразумения, сключени между Ryanair пряко или чрез всеки друг субект, контролиран от Ryanair, и директора на летище Aarhus.

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/11 НА КОМИСИЯТА**от 5 януари 2018 година****относно определени временни мерки за защита във връзка с болестта африканска чума по свинете в Полша**

(нотифицирано под номер C(2018) 59)

(само текстът на полски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 89/662/ЕИО на Съвета от 11 декември 1989 г. относно ветеринарните проверки по отношение на търговията вътре в Общността с оглед доизграждането на вътрешния пазар ⁽¹⁾, и по-специално член 9, параграф 3 от нея,като взе предвид Директива 90/425/ЕИО на Съвета от 26 юни 1990 г. относно ветеринарните и зоотехническите проверки, приложими при търговията в Общността с определени видове живи животни и продукти с оглед завършване изграждането на вътрешния пазар ⁽²⁾, и по-специално член 10, параграф 3 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Африканската чума по свинете е инфекциозна вирусна болест по домашните и дивите свине, която може да окаже сериозно въздействие върху рентабилността на свиневъдството и да има отрицателни последици за търговията в рамките на Съюза и за износа към трети държави.
- (2) При поява на огнище на африканска чума по свинете съществува опасност болестотворният агент да се разпространи в други свиневъдни обекти и сред дивите свине. Вследствие на това той може да се разпространи от една държава членка в друга и в трети държави чрез търговията с живи свине или с продукти от тях.
- (3) В Директива 2002/60/ЕО на Съвета ⁽³⁾ са определени минималните мерки, които следва да се прилагат на рамките на Съюза с цел борба с африканската чума по свинете. След като бъдат потвърдени един или няколко случая на африканска чума по свинете при диви свине, съгласно член 15 от Директива 2002/60/ЕО следва да бъде определена заразената област.
- (4) Полша информира Комисията за актуалната обстановка във връзка с болестта африканска чума по свинете на територията на държавата и в съответствие с член 15 от Директива 2002/60/ЕО определи заражена област, в която се прилагат мерките по член 15 от посочената директива.
- (5) За да се предотвратят ненужните затруднения за търговията в рамките на Съюза и да се избегне създаването на необосновани пречки пред търговията с трети държави, е необходимо на равнището на ЕС в сътрудничество със засегнатата държава членка да бъде определена заразената област във връзка с болестта африканска чума по свинете в Полша.
- (6) Затова, до провеждането на заседанието на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите, определената заражена област в Полша следва да се посочи в приложението към настоящото решение и да се конкретизира продължителността на тази регионализация.
- (7) Настоящото решение предстои да бъде разгледано на следващото заседание на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Полша гарантира, че заразената област, определена съгласно член 15 от Директива 2002/60/ЕО, включва най-малко областите, определени като заражена област в приложението към настоящото решение.

⁽¹⁾ ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр. 13.⁽²⁾ ОВ L 224, 18.8.1990 г., стр. 29.⁽³⁾ Директива 2002/60/ЕО на Съвета от 27 юни 2002 г. за определяне на специфични разпоредби за борба с африканската чума по свинете и за изменение на Директива 92/119/ЕИО относно болестта на Тешен и африканската чума по свинете (ОВ L 192, 20.7.2002 г., стр. 27).

Член 2

Настоящото решение се прилага до 12 февруари 2018 г.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Република Полша.

Съставено в Брюксел на 5 януари 2018 година.

За Комисията
Vytenis ANDRIUKAITIS
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Област, определена като заразена област в Полша, посочена в член 1	Дата, до която се прилагат мерките
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12 февруари 2018 г.

ПОПРАВКИ**Поправка на Решение (ОВППС) 2017/2214 на Съвета от 30 ноември 2017 година за изменение на Решение 2014/512/ОВППС относно ограничителни мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна**

(Официален вестник на Европейския съюз L 316 от 1 декември 2017 г.)

На страница 20, член 1, точка 1, относно параграф 5а, буква б):

вместо: „б) Количеството хидразин, предназначено за полета на модула носител на космическия апарат ЕхоMars в рамките на мисията ЕхоMars 2020, не трябва да надвишава общо 3 000 kg.“

да се четe: „б) Количеството хидразин, предназначено за полета на модула носител на космическия апарат ЕхоMars в рамките на мисията ЕхоMars 2020, не трябва да надвишава общо 300 kg.“

На страница 21, член 1, точка 3, относно параграф 7, последното изречение:

вместо: „Информацията включва данни за прехвърлените количества и за крайния потребител.“

да се четe: „Информацията включва данни за прехвърлените количества и за крайното потребление.“

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG