



Съдържание

II *Незаконодателни актове*

МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2018/1528 на Съвета от 11 октомври 2018 година за подписване, от името на Съюза, на Споразумението за доброволно партньорство между Европейския съюз и Социалистическа република Виетнам за прилагане на законодателството в областта на горите, управление и търговия 1

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1529 на Комисията от 8 октомври 2018 година за вписване на наименование в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [„Cioccolato di Modica“ (ЗГУ)] 3
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1530 на Комисията от 10 октомври 2018 година относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура 4
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1531 на Комисията от 10 октомври 2018 година относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура 7
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1532 на Комисията от 12 октомври 2018 година относно неподновяването на одобрението на активното вещество дикват в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно пускането на пазара на продукти за растителна защита, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011 на Комисията ⁽¹⁾ 10
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1533 на Комисията от 12 октомври 2018 година за разрешаване на употребата на натриев алгинат като фуражна добавка за котки, кучета, други животни, които не се отглеждат за производство на храни, и риба, както и на калиев алгинат като фуражна добавка за котки и кучета ⁽¹⁾ 13
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1534 на Комисията от 12 октомври 2018 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 185/2013 по отношение на приспадания от риболовни квоти, отпуснати на Испания за 2017 г. и 2018 г. 21

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2018/1535 на Съвета от 28 септември 2018 година относно подписването, от името на Съюза, на Споразумението между Европейския съюз и бившата югославска република Македония за статуса на действия, провеждани от Европейската агенция за гранична и брегова охрана в бившата югославска република Македония 23
- ★ Решение (ЕС) 2018/1536 на Съвета от 9 октомври 2018 година за установяване на позицията, която трябва да се приеме от името на Европейския съюз в рамките на Комитета по държавните поръчки, относно присъединяването на Австралия към Ревизираното споразумение за държавните поръчки 26
- ★ Решение (ЕС) 2018/1537 на Комисията от 18 юли 2017 година относно държавна помощ SA.38105 2014/C (ex 2014/NN), приведена в действие от Кралство Белгия в полза на Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium (нотифицирано под номер C(2017) 5023)⁽¹⁾ 29
- ★ Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1538 на Комисията от 11 октомври 2018 година относно хармонизиране на радиочестотния спектър за използване от устройства с малък обем на действие в честотните ленти 874—876 MHz и 915—921 MHz (нотифицирано под номер C(2018) 6535)⁽¹⁾ 57

Поправки

- ★ Поправка на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/317 на Комисията от 2 март 2018 година за предоставяне на дерогация от Регламент (ЕО) № 1967/2006 на Съвета по отношение на минималното разстояние от брега и минималната дълбочина за улов на стъкленка (*Arphia minuta*) с корабни грибове в част от териториалните води на Италия (ОВ L 62, 5.3.2018 г.) 64

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/1528 НА СЪВЕТА

от 11 октомври 2018 година

за подписване, от името на Съюза, на Споразумението за доброволно партньорство между Европейския съюз и Социалистическа република Виетнам за прилагане на законодателството в областта на горите, управление и търговия

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 207, параграф 3, първа алинея във връзка с член 218, параграф 5 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) През май 2003 г. Комисията прие Съобщение до Европейския парламент и до Съвета, озаглавено „План за действие на ЕС за прилагане на законодателството в областта на горите, управление и търговия (FLEGT)“, в което призовава за предприемане на мерки за справяне с незаконната сеч чрез разработването на споразумения за доброволно партньорство с държавите — производителки на дървен материал (наричан по-долу „план за действие на ЕС“). Заклченията на Съвета относно плана за действие на ЕС бяха приети през октомври 2003 г. ⁽¹⁾, а Европейският парламент прие резолюция по този въпрос на 7 юли 2005 г. ⁽²⁾
- (2) На 5 декември 2005 г. Съветът упълномощи Комисията да започне преговори с държавите — производителки на дървен материал, относно споразумения за партньорство за изпълнение на плана за действие на ЕС.
- (3) На 20 декември 2005 г. Съветът прие Регламент (ЕО) № 2173/2005 ⁽³⁾, с който се установява схема на разрешителни FLEGT за вноса на дървен материал в Съюза от държави, с които Съюзът има сключени споразумения за доброволно партньорство.
- (4) Преговорите със Социалистическа република Виетнам приключиха успешно и Споразумението за доброволно партньорство между Европейския съюз и Социалистическа република Виетнам за прилагане на законодателството в областта на горите, управление и търговия (наричано по-долу „споразумението“) беше парафирано на 11 май 2017 г.
- (5) Споразумението следва да бъде подписано,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Разрешава се подписването, от името на Съюза, на Споразумението за доброволно партньорство между Европейския съюз и Социалистическа република Виетнам за прилагане на законодателството в областта на горите, управление и търговия, при условие за сключването на посоченото споразумение ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ С 268, 7.11.2003 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ С 157 Е, 6.7.2006 г., стр. 482.

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 2173/2005 на Съвета от 20 декември 2005 г. за установяването на схема на разрешителни FLEGT за вноса на дървесина в Европейската общност (ОВ L 347, 30.12.2005 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Текстът на споразумението ще бъде публикуван заедно с решението за сключването му.

Член 2

Председателят на Съвета е оправомощен да посочи лицето(лицата), упълномощено(и) да подпише(ат) споразумението от името на Съюза.

Член 3

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Люксембург на 11 октомври 2018 година.

За Съвета
Председател
J. MOSER

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1529 НА КОМИСИЯТА

от 8 октомври 2018 година

за вписване на наименование в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [„Cioccolato di Modica“ (ЗГУ)]

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни ⁽¹⁾, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 1151/2012 заявлението за регистрация на наименованието „Cioccolato di Modica“, подадено от Италия, бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽²⁾.
- (2) Тъй като Комисията не получи никакви възражения по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, наименованието „Cioccolato di Modica“ следва да се регистрира,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регистрира се наименованието „Cioccolato di Modica“ (ЗГУ).

Наименованието по първа алинея се използва за идентифициране на продукт от клас 2.2 „Шоколад и негови производни продукти“ от приложение XI към Регламент за изпълнение (ЕС) № 668/2014 на Комисията ⁽³⁾.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 8 октомври 2018 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Phil HOGAN
Член на Комисията

⁽¹⁾ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ С 159, 7.5.2018 г., стр. 32.

⁽³⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 668/2014 на Комисията от 13 юни 2014 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни (ОВ L 179, 19.6.2014 г., стр. 36).

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1530 НА КОМИСИЯТА
от 10 октомври 2018 година
относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза ⁽¹⁾, и по-специално член 57, параграф 4 и член 58, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С цел да се осигури еднакво прилагане на Комбинираната номенклатура, приложена към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета ⁽²⁾, е необходимо да се приемат мерки относно класирането на стоките, посочени в приложението към настоящия регламент.
- (2) С Регламент (ЕИО) № 2658/87 се определят общите правила за тълкуване на Комбинираната номенклатура. Тези правила се прилагат също така и към всяка друга номенклатура, която изцяло или частично се основава на нея, с която се добавят допълнителни подраздели към нея и която е създадена със специални разпоредби на Съюза с оглед на прилагането на тарифни и други мерки, свързани с търговията със стоки.
- (3) В съответствие с тези общи правила стоките, описани в колона 1 от таблицата в приложението, следва да бъдат класирани в кода по КН, посочен в колона 2, на основание на посоченото в колона 3 от същата таблица.
- (4) Целесъобразно е да се предвиди обвързващата тарифна информация, която е издадена по отношение на обхванатите от настоящия регламент стоки и която не е в съответствие с него, да може да продължи да се ползва от титуляря за известен срок по силата на член 34, параграф 9 от Регламент (ЕС) № 952/2013. Този срок следва да бъде три месеца.
- (5) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по Митническия кодекс,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Стоките, описани в колона 1 от таблицата в приложението, се класират в Комбинираната номенклатура в кода по КН, посочен в колона 2 от същата таблица.

Член 2

Обвързващата тарифна информация, която не е в съответствие с настоящия регламент, може да продължи да се ползва по силата на член 34, параграф 9 от Регламент (ЕС) № 952/2013 за срок от три месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⁽¹⁾ ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 г. относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, 7.9.1987 г., стр. 1).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 10 октомври 2018 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Stephen QUEST
Генерален директор
Генерална дирекция „Данъчно облагане и митнически
съюз“

ПРИЛОЖЕНИЕ

Описание на стоките	Класиране (код по КН)	Основания
(1)	(2)	(3)
<p>Изделие с правоъгълна форма, изработено от пластмаса, с размери приблизително 18 × 5 × 2 mm. Изделието е снабдено с пластмасова корда, чрез която се прикрепва към мобилен телефон, и с гумено уплътнение.</p> <p>Изделието е предназначено да покрива и предпазва гнезда USB на конкретен модел мобилен телефон.</p> <p>То предпазва мобилния телефон от вода и прах.</p>	3926 90 97	<p>Класирането се определя от общи правила 1, 3, буква б) и 6 за тълкуване на Комбинираната номенклатура и от описанието на кодове по КН 3926, 3926 90 и 3926 90 97.</p> <p>Изделието не е част от мобилен телефон по смисъла на забележка 2 към раздел XVI, тъй като механичното или електрическото функциониране на мобилния телефон не зависи от изделието (вж. Решение на Съда на ЕС от 15 май 2014 г. по дело <i>Data I/O</i>, C-297/13, ECLI:EU:C:2014:331, точка 35 и Решение на Съда на ЕС от 20 ноември 2014 г. по дело <i>Rohm Semiconductor</i>, C-666/13, ECLI:EU:C:2014:2388, точка 46).</p> <p>Изделието служи само за предпазване на мобилния телефон. Следователно се изключва класиране в позиция 8517 като част, изключително или главно предназначена за телефони за клетъчни мрежи.</p> <p>Изделието трябва да се класира според материала, който му придава основния му характер. Пластмасата придава на изделието неговия основен характер, тъй като тя преобладава по количество и има определяща роля по отношение на използването на изделието.</p> <p>Следователно изделието трябва да бъде класирано в код по КН 3926 90 97 като „други изделия от пластмаси“.</p>

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1531 НА КОМИСИЯТА
от 10 октомври 2018 година
относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза ⁽¹⁾, и по-специално член 57, параграф 4 и член 58, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С цел да се осигури еднакво прилагане на Комбинираната номенклатура, приложена към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета ⁽²⁾, е необходимо да се приемат мерки относно класирането на стоките, посочени в приложението към настоящия регламент.
- (2) С Регламент (ЕИО) № 2658/87 се определят общите правила за тълкуване на Комбинираната номенклатура. Тези правила се прилагат също така и към всяка друга номенклатура, която изцяло или частично се основава на нея, с която се добавят допълнителни подраздели към нея и която е създадена със специални разпоредби на Съюза с оглед на прилагането на тарифни и други мерки, свързани с търговията със стоки.
- (3) В съответствие с тези общи правила стоките, описани в колона 1 от таблицата в приложението, следва да бъдат класирани в кода по КН, посочен в колона 2, на основание на посоченото в колона 3 от същата таблица.
- (4) Целесъобразно е да се предвиди обвързващата тарифна информация, която е издадена по отношение на обхванатите от настоящия регламент стоки и която не е в съответствие с него, да може да продължи да се ползва от титуляря за известен срок по силата на член 34, параграф 9 от Регламент (ЕС) № 952/2013. Този срок следва да бъде три месеца.
- (5) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по Митническия кодекс,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Стоките, описани в колона 1 от таблицата в приложението, се класират в Комбинираната номенклатура в кода по КН, посочен в колона 2 от същата таблица.

Член 2

Обвързващата тарифна информация, която не е в съответствие с настоящия регламент, може да продължи да се ползва по силата на член 34, параграф 9 от Регламент (ЕС) № 952/2013 за срок от три месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⁽¹⁾ ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 г. относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, 7.9.1987 г., стр. 1).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

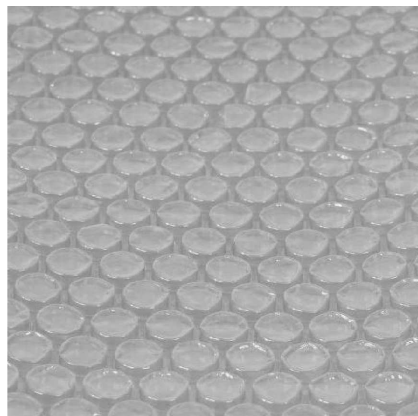
Съставено в Брюксел на 10 октомври 2018 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Stephen QUEST
Генерален директор
Генерална дирекция „Данъчно облагане и митнически
съюз“

ПРИЛОЖЕНИЕ

Описание на стоките	Класиране (Код по КН)	Основания
(1)	(2)	(3)
<p>Плоско, гъвкаво изделие, произведено от листов пластмаса от вида с въздушни мехурчета, с кръгла форма и диаметър приблизително 305 cm.</p> <p>Изделието е представено като покривало за басейн или детски басейн, което да поддържа оптимална температурата на водата и да пази басейна от замърсяване.</p> <p>Вж. изображенията (*).</p>	3926 90 92	<p>Класирането се определя от общи правила 1 и 6 за тълкуване на Комбинираната номенклатура и от описанието на кодове по КН 3926, 3926 90 и 3926 90 92.</p> <p>Изключва се класиране на изделието в позиция 9506 като част или принадлежност за басейн или детски басейн, тъй като по смисъла на забележка 3 към глава 95 изделието не може да бъде определено като изключително или главно предназначено за басейни или детски басейни. Освен това изделието не може да се счита за част или принадлежност за басейн или детски басейн от позиция 9506, защото то не е абсолютно необходимо за функционирането на басейна или детския басейн, не адаптира тези басейни към особени операции, нито пък им дава допълнителни възможности или им позволява да осигуряват изпълнението на особена функция, свързана с главната им функция, която е тази на басейни и детски басейни (вж. решението на Съда от 16 юни 2011 г. по дело <i>Unomedical</i>, C-152/10, ECLI:EU:C:2011:402, точки 29 и 36). Басейнът или детският басейн не може да бъде използван, когато е покрит.</p> <p>Изключва се класиране като „плочи, листове, фолио, пластини и ленти“ в позиции 3920 или 3921 по силата на забележка 10 към глава 39, защото изделието е изрязано в кръгла форма, вместо да е неизрязано или изрязано в правоъгълна форма.</p> <p>Следователно изделието трябва да бъде класирано според материала, от който е направено, в код по КН 3926 90 92 като „други изделия от пластмаси, произведени от листове“.</p>

(*). Изображенията са само за информация.



РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1532 НА КОМИСИЯТА**от 12 октомври 2018 година****относно неподновяването на одобрението на активното вещество дикват в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно пускането на пазара на продукти за растителна защита, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011 на Комисията****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно пускането на пазара на продукти за растителна защита и за отмяна на директиви 79/117/ЕИО и 91/414/ЕИО на Съвета ⁽¹⁾, и по-специално член 20, параграф 1 и член 78, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Директива 2001/21/ЕО на Комисията ⁽²⁾ дикватът е включен като активно вещество в приложение I към Директива 91/414/ЕИО на Съвета ⁽³⁾.
- (2) Активните вещества, включени в приложение I към Директива 91/414/ЕИО, се считат за одобрени съгласно Регламент (ЕО) № 1107/2009 и са включени в част А от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011 на Комисията ⁽⁴⁾.
- (3) Срокът на одобрението на активното вещество дикват, определен в част А от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011, изтича на 30 юни 2019 г.
- (4) В съответствие с член 4 от Регламент (ЕС) № 1141/2010 на Комисията ⁽⁵⁾ и в предвидения в същия член срок бяха подадени две заявления за подновяване на включването на диквата в приложение I към Директива 91/414/ЕИО.
- (5) Заявителите представиха допълнителните досиета, изисквани съгласно член 9 от Регламент (ЕС) № 1141/2010. Според докладващата държава членка заявленията са пълни.
- (6) Докладващата държава членка изготви доклад за оценка във връзка с подновяването, като се консултира със съдокладващата държава членка, и на 19 септември 2014 г. го представи на Европейския орган за безопасност на храните („Органа“) и на Комисията.
- (7) Органът изпрати доклада за оценка във връзка с подновяването на заявителите и на държавите членки за коментар и препрати на Комисията получените коментари. Освен това Органът направи обществено достъпно допълнителното обобщено досие.
- (8) На 12 ноември 2015 г. Органът предаде на Комисията заключението си ⁽⁶⁾ за това дали може да се очаква дикватът да отговаря на критериите за одобрение, предвидени в член 4 от Регламент (ЕО) № 1107/2009. Органът установи висок риск за здравето на работниците, случайно намиращите се и постоянно пребиваващите лица. След публикуването на упоменатото заключение Органът и един заявител проведеха техническо обсъждане относно оценката на несвързания с прием на храна риск. През ноември 2017 г. ЕОБХ информира заявителя, че оценката, разглеждаща най-подходящия научен подход, е приключила, но Комисията би могла да обмисли необходимостта

⁽¹⁾ ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Директива 2001/21/ЕО на Комисията от 5 март 2001 г. за изменение на приложение I към Директива 91/414/ЕИО на Съвета относно пускането на пазара на продукти за растителна защита, с оглед включването на амитрол, дикват, пиридат, тиабендазол като активни вещества (ОВ L 69, 10.3.2001 г., стр. 17).

⁽³⁾ Директива 91/414/ЕИО на Съвета от 15 юли 1991 г. относно пускането на пазара на продукти за растителна защита (ОВ L 230, 19.8.1991 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на списъка на одобрените активни вещества (ОВ L 153, 11.6.2011 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 1141/2010 на Комисията от 7 декември 2010 г. за установяване на процедурата за подновяване на включването на втора група активни вещества в приложение I към Директива 91/414/ЕИО на Съвета и за съставяне на списък на тези вещества (ОВ L 322, 8.12.2010 г., стр. 10).

⁽⁶⁾ ЕОБХ (Европейски орган за безопасност на храните), 2015. Заключение във връзка с партньорската проверка на оценката на риска от употребата на активното вещество дикват като пестицид. Бюлетин на ЕОБХ (EFSA Journal) 2015;13(11):4308, 127 стр.

от повторна оценка на несвързаната с прием на храна експозиция на дикват чрез възлагане на оценка на ЕОБХ. На 19 февруари 2018 г. Комисията възложи на ЕОБХ упоменатата повторна оценка на несвързаната с прием на храна експозиция на дикват. На 17 април 2018 г. ⁽¹⁾ Органът потвърди висок риск за здравето на случайно намиращите се и постоянно пребиваващите лица при всички сценарии. Освен това е установен висок риск за птиците ⁽²⁾.

- (9) Комисията прикани заявителите да представят своите коментари относно заключението на Органа и изявлението на Органа от 2018 г., а в съответствие с член 17, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1141/2010 — и относно проекта на доклада за преглед. Заявителите представиха своите коментари и те бяха разгледани внимателно.
- (10) Независимо от изложените от заявителите аргументи обаче не беше възможно да бъдат отхвърлени опасенията, свързани с веществото.
- (11) Поради това не бе установено дали критериите за одобряване, предвидени в член 4 от Регламент (ЕО) № 1107/2009, са изпълнени по отношение на един или повече представителни видове употреба на най-малко един продукт за растителна защита, съдържащ дикват. Поради това в съответствие с член 20, параграф 1, буква б) от същия регламент е целесъобразно да не се подновява одобрението на активното вещество дикват.
- (12) На държавите членки следва да се предостави достатъчно време да отнемат разрешенията за продукти за растителна защита, съдържащи дикват.
- (13) За продуктите за растителна защита, съдържащи дикват, за които държавите членки предоставят гратисен период в съответствие с член 46 от Регламент (ЕО) № 1107/2009, посоченият период следва да изтече най-късно на 4 февруари 2020 г.
- (14) Настоящият регламент не възпрепятства подаването на ново заявление за одобряване на диквата в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 1107/2009.
- (15) Постоянният комитет по растенията, животните, храните и фуражите не даде становище в срока, определен от неговия председател. Беше сметено за необходимо изготвянето на акт за изпълнение и председателят представи проекта на акт за изпълнение на апелативния комитет за допълнително обсъждане. Апелативният комитет не представи становище,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Неподновяване на одобрението на активното вещество

Одобрението на активното вещество дикват не се подновява.

Член 2

Преходни мерки

Държавите членки отнемат разрешенията за продукти за растителна защита, съдържащи дикват като активно вещество, не по-късно от 4 май 2019 г.

Член 3

Гратисен период

Всеки гратисен период, предоставен от държавите членки в съответствие с член 46 от Регламент (ЕО) № 1107/2009, е възможно най-кратък и изтича най-късно на 4 февруари 2020 г.

Член 4

Изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011

В част А от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 540/2011 ред № 15 относно диквата се заличава.

⁽¹⁾ ЕОБХ (Европейски орган за безопасност на храните), 2018. Изявление относно несвързаната с прием на храна експозиция на дикват. Бюлетин на ЕОБХ (EFSA Journal) 2018;16(4):5260, 111 стр.

⁽²⁾ ЕОБХ (Европейски орган за безопасност на храните), 2015. Заключение във връзка с партньорската проверка на оценката на риска от употребата на активното вещество дикват като пестицид. Бюлетин на ЕОБХ (EFSA Journal) 2015;13(11):4308, 127 стр.

Член 5

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 12 октомври 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1533 НА КОМИСИЯТА**от 12 октомври 2018 година****за разрешаване на употребата на натриев алгинат като фуражна добавка за котки, кучета, други животни, които не се отглеждат за производство на храни, и риба, както и на калиев алгинат като фуражна добавка за котки и кучета****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1831/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2003 г. относно добавки за използване при храненето на животните ⁽¹⁾, и по-специално член 9, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕО) № 1831/2003 се предвижда разрешителен режим за добавките, предвидени за употреба при храненето на животните, и се посочват основанията и процедурите за предоставянето на такова разрешение.
- (2) В съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 1831/2003 беше подадено заявление за разрешаване на употребата на калиев алгинат.
- (3) В член 10 от Регламент (ЕО) № 1831/2003 се предвижда извършването на повторна оценка на добавките, чиято употреба е разрешена съгласно Директива 70/524/ЕИО на Съвета ⁽²⁾. С Директива 70/524/ЕИО бе разрешена безсрочната употреба на натриев алгинат като фуражна добавка за риба, домашни любимци и други животни, които не се отглеждат за производство на храни. Впоследствие добавката беше вписана в Регистъра на фуражните добавки като съществуващ продукт в съответствие с член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1831/2003.
- (4) В съответствие с член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1831/2003 във връзка с член 7 от същия регламент беше подадено заявление за извършване на повторна оценка на натриев алгинат като фуражна добавка за домашни любимци, други животни, които не се отглеждат за производство на храни, и риба.
- (5) Заявленията са за разрешаване на употребата на калиев алгинат като фуражна добавка за котки и кучета, както и на натриев алгинат като фуражна добавка за котки, кучета, други животни, които не се отглеждат за производство на храни, и риба, и за класифициране на добавките в категорията „технологични добавки“. Посочените заявления бяха придружени от данните и документите, изисквани съгласно член 7, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1831/2003.
- (6) В становището си от 5 юли 2017 г. ⁽³⁾ Европейският орган за безопасност на храните („Органът“) заключи, че при предложените условия на употреба калиевият алгинат и натриевият алгинат не се отразяват неблагоприятно върху здравето на животните и хората, нито върху околната среда. Органът също така стигна до заключението, че калиевият алгинат и натриевият алгинат са ефективни като стабилизатори, сгъстители, желиращи вещества и свързващи вещества. Органът не счита, че са необходими специални изисквания за мониторинг след пускането на пазара. Той също така провери доклада относно метода за анализ на фуражната добавка във фуражите, представен от референтната лаборатория, определена с Регламент (ЕО) № 1831/2003.
- (7) При оценката на разглежданите добавки беше установено, че предвидените в член 5 от Регламент (ЕО) № 1831/2003 условия за издаване на разрешение са изпълнени. Поради това употребата на тези добавки следва да бъде разрешена съгласно предвиденото в приложението към настоящия регламент.
- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1**Разрешаване**

Разрешава се употребата на посочените в приложението добавки, които принадлежат към категорията „технологични добавки“ и към функционалните групи „стабилизатори“, „сгъстители“, „желиращи вещества“ и „свързващи вещества“, като добавка при храненето на животните, при спазване на условията, определени в същото приложение.

⁽¹⁾ ОВ L 268, 18.10.2003 г., стр. 29.

⁽²⁾ Директива 70/524/ЕИО на Съвета от 23 ноември 1970 г. относно добавките при храненето на животни (ОВ L 270, 14.12.1970 г., стр. 1).

⁽³⁾ EFSA Journal (Бюлетин на ЕОБХ), 2017 г.; 15(7):4945.

Член 2

Преходни мерки

Посоченият в приложението натриев алгинат и съдържащите тази добавка премикси, които са произведени и етикетирани преди 4 май 2019 г. в съответствие с правилата, приложими преди 4 ноември 2018 г., могат да продължат да се пускат на пазара и да се употребяват до изчерпване на складовите наличности.

Фуражните суровини и комбинираните фуражи, които съдържат посочения в приложението натриев алгинат и са произведени и етикетирани преди 4 ноември 2019 г. в съответствие с правилата, приложими преди 4 ноември 2018 г., могат да продължат да се пускат на пазара и да се употребяват до изчерпване на складовите наличности, ако са предназначени за животни, отглеждани за производство на храни.

Фуражните суровини и комбинираните фуражи, които съдържат посочения в приложението натриев алгинат и са произведени и етикетирани преди 4 ноември 2020 г. в съответствие с правилата, приложими преди 4 ноември 2018 г., могат да продължат да се пускат на пазара и да се употребяват до изчерпване на складовите наличности, ако са предназначени за животни, които не се отглеждат за производство на храни.

Член 3

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 12 октомври 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Идентификационен номер на добавката	Добавка	Състав, химична формула, описание, метод за анализ	Вид или категория на животните	Максимална възраст	Минимално съдържание	Максимално съдържание	Други разпоредби	Срок на валидност на разрешението
					mg добавка/kg фураж със съдържание на влага 12 %	пълноценен		

Технологични добавки: стабилизатори

1d401	Натриев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Натриев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Натриев алгинат (≥ 90,8 %)</p> <p>(C₆H₇NaO₆)_n</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на натриев алгинат във фуражната добавка: Монография за натриев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.
			Други животни, които не се отглеждат за производството на храни Риба	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	

Идентификационен номер на добавката	Добавка	Състав, химична формула, описание, метод за анализ	Вид или категория на животните	Максимална възраст	Минимално съдържание	Максимално съдържание	Други разпоредби	Срок на валидност на разрешението
					mg добавка/kg пълноценен фураж със съдържание на влага 12 %			
1d402	Калиев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Калиев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Калиев алгинат (≥ 89,2 %)</p> <p>$(C_6H_7KO_6)_n$</p> <p>CAS № 9005-36-1</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на калиев алгинат във фуражната добавка: Монография за калиев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. 3. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.

Технологични добавки: сгъстители

1d401	Натриев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Натриев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Натриев алгинат (≥ 90,8 %)</p> <p>$(C_6H_7NaO_6)_n$</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на натриев алгинат във фуражната добавка: — Монография за натриев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. 3. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.
-------	-----------------	--	----------------	---	---	--------	---	-------------------

Идентификационен номер на добавката	Добавка	Състав, химична формула, описание, метод за анализ	Вид или категория на животните	Максимална възраст	Минимално съдържание	Максимално съдържание	Други разпоредби	Срок на валидност на разрешението
					mg добавка/kg пълноценен фураж със съдържание на влага 12 %			
			Други животни, които не се отглеждат за производството на храни Риба	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска 	
1d402	Калиев алгинат	<p>Състав на добавката</p> <p>Калиев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p>Характеристика на активното вещество</p> <p>Калиев алгинат (≥ 89,2 %)</p> <p>(C₆H₇KO₆)_n</p> <p>CAS № 9005-36-1</p> <p>Метод за анализ ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на калиев алгинат във фуражната добавка: Монография за калиев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕХХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. 3. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.

Идентификационен номер на добавката	Добавка	Състав, химична формула, описание, метод за анализ	Вид или категория на животните	Максимална възраст	Минимално съдържание	Максимално съдържание	Други разпоредби	Срок на валидност на разрешението
					mg добавка/kg пълноценен фураж със съдържание на влага 12 %			

Технологични добавки: желиращи вещества

1d401	Натриев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Натриев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Натриев алгинат (≥ 90,8 %)</p> <p>(C₆H₇NaO₆)_n</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на натриев алгинат във фуражната добавка: — Монография за натриев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за работата на лицата, използващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.
			Други животни, които не се отглеждат за производството на храни Риба	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, използващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	

Идентификационен номер на добавката	Добавка	Състав, химична формула, описание, метод за анализ	Вид или категория на животните	Максимална възраст	Минимално съдържание	Максимално съдържание	Други разпоредби	Срок на валидност на разрешението
					mg добавка/kg пълноценен фураж със съдържание на влага 12 %			
1d402	Калиев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Калиев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Калиев алгинат (≥ 89,2 %)</p> <p>(C₆H₇KO₆)_n</p> <p>CAS № 9005-36-1</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на калиев алгинат във фуражната добавка: Монография за калиев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. 3. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за работата на лицата, използващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска 	4 ноември 2028 г.

Технологични добавки: свързващи вещества

1d401	Натриев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Натриев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Натриев алгинат (≥ 90,8 %)</p> <p>(C₆H₇NaO₆)_n</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на натриев алгинат във фуражната добавка: — Монография за натриев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. 3. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.
-------	-----------------	---	----------------	---	---	--------	---	-------------------

Идентификационен номер на добавката	Добавка	Състав, химична формула, описание, метод за анализ	Вид или категория на животните	Максимална възраст	Минимално съдържание	Максимално съдържание	Други разпоредби	Срок на валидност на разрешението
					mg добавка/kg пълноценен фураж със съдържание на влага 12 %			
			Други животни, които не се отглеждат за производството на храни Риба	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за работата на лицата, използващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	
1d402	Калиев алгинат	<p><i>Състав на добавката</i></p> <p>Калиев алгинат</p> <p>Прахообразна форма</p> <p><i>Характеристика на активното вещество</i></p> <p>Калиев алгинат ($\geq 89,2\%$)</p> <p>$(C_6H_7KO_6)_n$</p> <p>CAS № 9005-36-1</p> <p><i>Метод за анализ</i> ⁽¹⁾</p> <p>За идентификацията на калиев алгинат във фуражната добавка: Монография за калиев алгинат, Комбинирано резюме на спецификациите на добавките в храните, ФАО/СЕКХД, монография № 1 (2006 г.)</p>	Котки и кучета	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> 1. В упътването за употреба на добавката и премиксите се посочват условията на съхранение и устойчивостта при топлинна обработка. 2. При смесването на различни източници на алгинати не трябва да се надвишава разрешеното максимално съдържание в пълноценни фуражи. 3. Стопанските субекти в областта на фуражите установяват процедури за безопасна работа за лицата, употребяващи добавката и премиксите, както и организационни мерки за преодоляване на потенциалните рискове в резултат на употребата им. Когато тези рискове не могат да бъдат отстранени или сведени до минимум чрез такива процедури и мерки, при употребата на добавката и премиксите се използват лични предпазни средства, включително предпазна дихателна маска. 	4 ноември 2028 г.

⁽¹⁾ Подробна информация за методите за анализ може да бъде намерена на интернет адреса на референтната лаборатория: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1534 НА КОМИСИЯТА**от 12 октомври 2018 година****за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 185/2013 по отношение на приспадания от риболовни квоти, отпуснати на Испания за 2017 г. и 2018 г.**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1224/2009 на Съвета от 20 ноември 2009 г. за създаване на система за контрол на Общността за гарантиране на спазването на правилата на общата политика в областта на рибарството, за изменение на регламенти (ЕО) № 847/96, (ЕО) № 2371/2002, (ЕО) № 811/2004, (ЕО) № 768/2005, (ЕО) № 2115/2005, (ЕО) № 2166/2005, (ЕО) № 388/2006, (ЕО) № 509/2007, (ЕО) № 676/2007, (ЕО) № 1098/2007, (ЕО) № 1300/2008, (ЕО) № 1342/2008 и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 2847/93, (ЕО) № 1627/94 и (ЕО) № 1966/2006 ⁽¹⁾, и по-специално член 105, параграф 4 от него,

след консултация с Комитета по рибарство и аквакултури,

като има предвид, че:

- (1) През 2013 г. Комисията прие Регламент за изпълнение (ЕС) № 185/2013 ⁽²⁾. В него се предвиждат приспадания от квотата за скумрия в участък 8с и подзони 9 и 10, както и във водите на Съюза от СЕСАФ 34.1.1, и от квотата за хамсия в подзона 8 на ICES.
- (2) През 2017 г. извършеният от Испания улов на скумрия и хамсия е бил съответно със 739 тона и 843 тона по-малко от предоставените ѝ квоти, в резултат на което риболовният натиск, упражнен върху посочените запаси, е бил по-слаб в сравнение с максималния натиск, разрешен в съответствие с възможностите за риболов за 2017 г. Испанската страна представи искане тези неизползвани количества да бъдат отчетени при приспаданията от квотите за 2017 г., като приспаданията за 2018 г. бъдат намалени по съответния начин.
- (3) Определените в Регламент за изпълнение (ЕС) № 185/2013 количества на приспаданията за 2017 г. и 2018 г. следва да бъдат адаптирани и поради това Регламент (ЕС) № 185/2013 следва да бъде съответно изменен.
- (4) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по рибарство и аквакултури,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 185/2013 на Комисията се заменя с приложението към настоящия регламент.

Член 2Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 12 октомври 2018 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ОВ L 343, 22.12.2009 г., стр. 1.⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 185/2013 от 5 март 2013 г. за приспадане на прекомерния риболов в рамките на определена квота за скумрия през 2009 г. от някои риболовни квоти, отпуснати на Испания за 2013 г. и за следващите години (ОВ L 62, 6.3.2013 г., стр. 1).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Запас	Първоначална квота 2009 г.	Адаптирана квота 2009 г.	Установен улов 2009 г.	Разлика между квотата и улова (прекомерен улов)	Приспадане 2013 г.	Приспадане 2014 г.	Приспадане 2015 г.	Приспадане 2016 г.	Приспадане 2017 г.	Приспадане 2018 г.	Приспадане 2019 г.	Приспадане 2020 г.	Приспадане 2021 г.	Приспадане 2022 г.	Приспадане 2023 г.
MAC8C 3411	29 529	25 525	90 954	- 65 429	100	100	100	5 544	6 283	4 805	5 544	5 544	5 544	5 544	269
ANE08 ⁽¹⁾								3 696	4 539	2 853	3 696	3 696	3 696	3 696	180

⁽¹⁾ По отношение на хамсията годината следва да се разбира като риболовния сезон, започващ през въпросната година.

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/1535 НА СЪВЕТА

от 28 септември 2018 година

относно подписването, от името на Съюза, на Споразумението между Европейския съюз и бившата югославска република Македония за статуса на действия, провеждани от Европейската агенция за гранична и брегова охрана в бившата югославска република Македония

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 77, параграф 2, букви б) и г) и член 79, параграф 2, буква в), във връзка с член 218, параграф 5 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 54, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/1624 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, когато се предвижда разполагане на европейски екипи за гранична и брегова охрана в трета държава за действия, при които членовете на екипите ще разполагат с изпълнителни правомощия, или когато това се налага за други действия в трета държава, Съюзът сключва споразумение за статуса със съответната трета държава. Споразумението за статуса трябва да обхваща всички аспекти, необходими за провеждане на действията.
- (2) На 21 февруари 2017 г. Съветът упълномощи Комисията да започне преговори с бившата югославска република Македония за сключване на споразумение за статуса на действия, провеждани от Европейската агенция за гранична и брегова охрана в бившата югославска република Македония („Споразумението“).
- (3) Преговорите по Споразумението започнаха на 15 септември 2017 г. и приключиха успешно с парафирането на споразумението на 18 юли 2018 г.
- (4) Настоящото решение представлява развитие на разпоредбите на достиженията на правото от Шенген, в които Обединеното кралство не участва, в съответствие с Решение 2000/365/ЕО на Съвета ⁽²⁾; следователно Обединеното кралство не участва в неговото приемане и не е обвързано от него, нито от неговото прилагане.
- (5) Настоящото решение представлява развитие на разпоредбите на достиженията на правото от Шенген, в които Ирландия не участва в съответствие с Решение 2002/192/ЕО на Съвета ⁽³⁾; следователно Ирландия не участва в неговото приемане и не е обвързана от него, нито от неговото прилагане.
- (6) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокол № 22 относно позицията на Дания, приложен към Договора за Европейския съюз и към Договора за функционирането на Европейския съюз, Дания не участва в приемането на настоящото решение и не е обвързана от него, нито от неговото прилагане. Доколкото настоящото решение представлява развитие на достиженията на правото от Шенген, в срок от шест месеца след вземането на решение от Съвета относно настоящото решение Дания взема решение, в съответствие с член 4 от посочения протокол, дали да го въведе в националното си право.
- (7) Споразумението следва да бъде подписано и текстът на съвместните декларации, приложени към настоящото решение, следва да бъде одобрен,

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2016/1624 на Европейския парламент и на Съвета от 14 септември 2016 г. за европейската гранична и брегова охрана, за изменение на Регламент (ЕС) 2016/399 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 863/2007 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 2007/2004 на Съвета и Решение 2005/267/ЕО на Съвета (ОВ L 251, 16.9.2016 г., стр. 1).

⁽²⁾ Решение 2000/365/ЕО на Съвета от 29 май 2000 г. относно искането на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия да участва в някои разпоредби от достиженията на правото от Шенген (ОВ L 131, 1.6.2000 г., стр. 43).

⁽³⁾ Решение 2002/192/ЕО на Съвета от 28 февруари 2002 г. относно искането на Ирландия да участва в някои разпоредби от достиженията на правото от Шенген (ОВ L 64, 7.3.2002 г., стр. 20).

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Разрешава се подписването, от името на Съюза, на Споразумението между Европейския съюз и бившата югославска република Македония за статуса на действия, провеждани от Европейската агенция за гранична и брегова охрана в бившата югославска република Македония („Споразумението“), при условие че посоченото споразумение бъде сключено ⁽¹⁾.

Член 2

Текстът на съвместните декларации, приложени към настоящото решение, се одобрява от името на Съюза.

Член 3

Председателят на Съвета е оправомощен да посочи лицето(лицата), упълномощено(упълномощени) да подпише(подпишат) споразумението от името на Съюза.

Член 4

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на 28 септември 2018 година.

За Съвета
Председател
M. SCHRAMBÖCK

⁽¹⁾ Текстът на Споразумението ще бъде публикуван заедно с решението за сключването му.

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИСЛАНДИЯ, НОРВЕГИЯ, ШВЕЙЦАРИЯ И ЛИХТЕНЩАЙН

Договарящите страни отбелязват съществуващите тесни връзки между Европейския съюз и Норвегия, Исландия, Швейцария и Лихтенщайн, по-специално въз основа на споразуменията от 18 май 1999 г. и 26 октомври 2004 г. относно асоциирането на тези държави към процеса на изпълнение, прилагане и развитие на достиженията на правото от Шенген.

При тези обстоятелства е желателно властите на Норвегия, Исландия, Швейцария и Лихтенщайн, от една страна, и бившата югославска република Македония, от друга страна, незабавно да сключат двустранни споразумения относно действията, извършвани от Европейската агенция за гранична и брегова охрана на територията на бившата югославска република Македония при условия, подобни на тези на настоящото споразумение.

СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ

Двете страни се съгласяват, че въздържането от предприемане на мерки, които има вероятност да застрашат евентуално последващо наказателно преследване на член на екипа от компетентните органи на приемащата държава, включва въздържане от активно улесняване на връщането на засегнатия член на екипа от оперативните помещения на Европейската агенция за гранична и брегова охрана в бившата югославска република Македония в неговата изпращаща държава членка, в очакване на удостоверение от изпълнителния директор на Агенцията.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/1536 НА СЪВЕТА**от 9 октомври 2018 година****за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Комитета по държавните поръчки, относно присъединяването на Австралия към Ревизираното споразумение за държавните поръчки**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 207, параграф 4, първа алинея във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) На 2 юни 2015 г. Австралия подаде заявление за присъединяване към Ревизираното споразумение за държавните поръчки (наричано по-долу „Ревизираното СДП“).
- (2) Запълненията на Австралия във връзка с обхвата са определени в нейното окончателно предложение, представено на страните по Ревизираното СДП (наричани по-долу „страните“) на 7 март 2018 г.
- (3) Въпреки че обхватът по предложението на Австралия е широк, той не е пълен. Поради това е целесъобразно да се въведат определени специфични изключения за Австралия от обхвата на Съюза. Тези специфични изключения, посочени в допълнението към настоящото решение, ще бъдат част от условията за присъединяване на Австралия към Ревизираното СДП и ще бъдат отразени в решението относно присъединяването на Австралия, прието от Комитета по държавните поръчки.
- (4) Очаква се присъединяването на Австралия към Ревизираното СДП да има положителен принос за по-широкото отваряне в международен план на пазарите на държавни поръчки.
- (5) В член XXII, параграф 2 от Ревизираното СДП се предвижда, че всеки член на СТО може да се присъедини към Ревизираното СДП при условия, които се договорят между този член и страните и се посочват в решение на Комитета по държавните поръчки.
- (6) Следователно е целесъобразно да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на Комитета по държавните поръчки във връзка с присъединяването на Австралия,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на Комитета по държавните поръчки, е да се одобри присъединяването на Австралия към Ревизираното споразумение за държавните поръчки, при спазване на специалните условия във връзка с присъединяването, установени в допълнението към настоящото решение.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на 9 октомври 2018 година.

За Съвета
Председател
E. KÖSTINGER

Допълнение

УСЛОВИЯ НА ЕС ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРИСЪЕДИНЯВАНЕТО НА АВСТРАЛИЯ КЪМ СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ДЪРЖАВНИТЕ ПОРЪЧКИ

След присъединяването на Австралия към Споразумението за държавните поръчки:

— точка 3 от раздел 2 (Възлагащи органи от централното управление на държавите — членки на ЕС) от приложение 1 към задълженията по допълнение I на Европейския съюз да се чете, както следва:

„3. За стоките, услугите, доставчиците и доставчиците на услуги от Съединените щати; Канада; Япония; Хонконг, Китай; Сингапур; Корея; Армения; отделната митническа територия на Тайван, Пенгу, Кинмен и Матцу, Нова Зеландия и Австралия — процедури за възлагане от следните възлагащи органи на централното управление, при условие че не са отбелязани със звездичка.“

— бележка 2 от бележките към приложение 1 към задълженията по допълнение I на Европейския съюз се изменя, както следва:

„2. Разпоредбите на член XVIII не се прилагат за доставчиците и доставчиците на услуги от Япония, Корея, САЩ и Австралия при оспорване възлагането на поръчки на доставчик или на доставчик на услуги от страни, различни от упоменатите, които са малки или средни предприятия съгласно съответните разпоредби от законодателството на ЕС, докато ЕС не приеме, че те вече не прилагат дискриминационни мерки в полза на определени малки национални предприятия и национални предприятия, които са собственост на малцинствата.“

След присъединяването на Австралия към Споразумението за държавните поръчки:

— в бележка 1 от бележките към приложение 2 към задълженията по допълнение I на Европейския съюз след буква ж) се добавят следните букви:

„з) възлагане на поръчки от регионални и местни възлагащи органи (възлагащи органи на административните единици, изброени в класификацията NUTS 2 и 3, и по-малките административни единици, както е посочено в Регламент (ЕО) № 1059/2003 (със съответните изменения), за стоките, услугите, доставчиците и доставчиците на услуги от Австралия;

и) поръчки между 200 000 СПТ и 355 000 СПТ от регионални възлагащи органи и между 200 000 СПТ и 400 000 СПТ за публичноправни организации, попадащи в обхвата на настоящото приложение, за стоките и услугите от доставчици и доставчици на услуги от Австралия;

й) възлагане на поръчки от възложители, попадащи в обхвата на настоящото приложение:

i моторни превозни средства, както е описано в посочените по-долу глави на Комбинираната номенклатура (КН):

8702 Автомобилни превозни средства за транспорт на десет или повече човека, включително шофьора

8703 Пътнически автомобили и други автомобилни превозни средства, предназначени за транспорт на хора (различни от тези в № 8702), включително товаропътническите и състезателните автомобили

8704 Автомобилни превозни средства за транспорт на стоки

8705 Автомобилни превозни средства за специални цели, различни от тези, които са предназначени главно за транспорт на хора или стоки (например коли за пътна помощ, камиони-кранове, пожарни коли, камиони-бетонобъркачки, коли за почистване на улиците, коли-разпръсквачки, коли-ателиета, коли-флуорографи)

8711 Мотоциклети (включително мотопедите) и велосипеди със спомагателен двигател, със или без кош; кошове

8713 Инвалидни колички и други превозни средства за инвалиди, дори с двигател или с друг вид придвижващо устройство

ii части на моторни превозни средства, както е описано в посочените по-долу глави на Комбинираната номенклатура (КН):

8706 00 Шасита за автомобилни превозни средства от № 8701 до 8705, оборудвани с техния двигател

8707 Каросерии за автомобилни превозни средства от № 8701 до 8705, включително кабините

8708 Части и принадлежности за автомобилни превозни средства от № 8701 до 8705

8714 Части и принадлежности за превозните средства от № 8711 до 8713

8716 Ремаркета и полуремаркета за всякакви превозни средства; други неавтомобилни превозни средства; техните части

по отношение на доставчиците и доставчиците на услуги от Австралия.“

— бележка 2 от бележките към приложение 2 към задълженията по допълнение I на Европейския съюз се изменя, както следва:

„2. Разпоредбите на член XVIII не се прилагат за доставчиците и доставчиците на услуги от Япония, Корея, САЩ и Австралия при оспорване възлагането на поръчки на доставчик или на доставчик на услуги от страни, различни от упоменатите, които са малки или средни предприятия съгласно съответните разпоредби от законодателството на ЕС, докато ЕС не приеме, че те вече не прилагат дискриминационни мерки в полза на определени малки национални предприятия и национални предприятия, които са собственост на малцинствата.“

След присъединяването на Австралия към Споразумението за държавните поръчки в бележка 6 от бележките към приложение 3 към задълженията по допълнение I на Европейския съюз след буква с) се добавят следните букви:

„т) възлагане на поръчки от възложители, извършващи дейност в областта на:

- i производство, преноса или разпределението на питейна вода, попадащо в обхвата на настоящото приложение;
- ii производството, преноса или разпределението на електроенергия, попадащо в обхвата на настоящото приложение;
- iii летишните съоръжения, попадащи в обхвата на настоящото приложение;
- iv морските или вътрешните пристанища или други терминални съоръжения, попадащи в обхвата на настоящото приложение;
- v градския железопътен транспорт, трамвайния, тролейбусния или автобусния транспорт, попадащ в обхвата на настоящото приложение; и
- vi железопътния транспорт, попадащ в обхвата на настоящото приложение;

по отношение на доставките, услугите, доставчиците и доставчиците на услуги от Австралия.“

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/1537 НА КОМИСИЯТА**от 18 юли 2017 година****относно държавна помощ SA.38105 2014/C (ex 2014/NN), приведена в действие от Кралство Белгия в полза на Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium**

(нотифицирано под номер C(2017) 5023)

(само текстовете на френски и нидерландски език са автентични)

(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 прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 19 декември 2013 г. в съобщение за пресата на Министерския съвет на белгийското правителство бе обявено, че е одобрен проект на кралски указ за предоставяне на финансова помощ за ползвателите на услугите на дружеството Brussels Airport Company (наричано по-нататък „BAC“), притежаващо оперативния лиценз за летище Bruxelles-National.
- (2) С писмо от 31 декември 2013 г. Комисията бе сезирана във връзка с този проект с жалба от International Airlines group (наричана по-нататък „IAG“) — група, която управлява различни авиокомпании, и по-специално British Airways и Iberia.
- (3) С писмо от 2 януари 2014 г. авиокомпания Ryanair също внесе жалба срещу проекта.
- (4) Комисията предаде жалбите на IAG и на Ryanair на Белгия и с писмо от 13 януари 2014 г. поиска от нея допълнителна информация. Белгия представи коментарите си с писмо от 5 февруари 2014 г.
- (5) На 7 януари 2014 г. кралският указ, чийто проект е обект на посочените в съображения 2 и 3 жалби, бе приет.
- (6) На 11 февруари 2014 г. Комисията изпрати искане за информация до Белгия. Белгия представи становището си с писмо от 2 април 2014 г.
- (7) С писмо от 1 октомври 2014 г. Комисията уведоми Белгия за решението си да открие по отношение на тази мярка процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС (наричана по-нататък „официална процедура по разследване“). Комисията прикани Белгия да представи становището си и да предостави всяка полезна информация за оценка на разглежданата мярка. На 16 януари 2015 г. Белгия изпрати становището си на Комисията.
- (8) Решението на Комисията да открие процедурата (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽²⁾. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно разглежданата мярка.
- (9) Комисията получи становища от Ryanair, IAG, авиокомпания Brussels Airlines, както и от една друга заинтересована страна, която поиска да остане анонимна. Комисията предаде тези становища на Белгия, която от своя страна предостави коментарите си по тях с писма от 14 август 2015 г. и от 3 юни 2016 г.
- (10) С писмо от 10 февруари 2015 г. Комисията изпрати до Белгия искане за информация във връзка с разглежданата мярка. Белгия отговори на 12 март 2015 г. Белгия предостави допълнителна информация с писма от 20 март и от 16 май 2017 г.

⁽¹⁾ ОВ С 24, 23.1.2015 г., стр. 10.

⁽²⁾ Вж. бележка под линия 1.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. Предварителни данни — обща информация относно летище Bruxelles-National

2.1.1. Характеристики на летището и натовареност

- (11) Летище Bruxelles-National се намира на дванадесет километра североизточно от Брюксел, в община Zaventem.
- (12) През 2013 г. на летището са преминали около 19 милиона пътници, като максималният му теоретичен капацитет се оценява на 35 милиона пътници. Пътническият трафик на летище Bruxelles-National от 2005 г. е обобщен в таблица 1.

Таблица 1

Трафик на летище Bruxelles-National за периода 2005—2015 г. (търговски и нетърговски пътнически трафик) ⁽¹⁾

Година	Пътници	Движения
2005	16 179 733 (+ 3,50 %)	253 255 (– 0,30 %)
2006	16 707 892 (+ 3,30 %)	254 772 (+ 0,60 %)
2007	17 877 618 (+ 7,10 %)	264 366 (+ 3,80 %)
2008	18 515 730 (+ 3,40 %)	258 795 (– 2,10 %)
2009	16 999 154 (– 8,20 %)	231 668 (– 10,5 %)
2010	17 180 606 (+ 1,10 %)	225 682 (– 2,60 %)
2011	18 786 034 (+ 9,30 %)	233 758 (+ 3,60 %)
2012	18 971 332 (+ 1 %)	223 431 (– 4 %)
2013	19 133 222 (+ 0,90 %)	216 678 (– 3 %)
2014	21 933 190 (+ 14,60 %)	231 528 (+ 6,90 %)
2015	23 460 018 (+ 7 %)	239 349 (+ 3,40 %)

⁽¹⁾ Цифрите в скоби показват промяната в броя на пътниците или на движенията спрямо предходната година.

- (13) Летище Bruxelles-National е отворено основно за европейски и международен търговски трафик. В таблица 2 са обобщени процентите на европейския и на международния пътнически трафик от общия трафик на летището.

Таблица 2

Промяна в дела на търговския пътнически трафик в ЕС и извън ЕС (като нетърговският трафик на пътници е изключен) на летище Bruxelles-National за периода 2005—2015 г.

	В ЕС	ИЗВЪН ЕС	ОБЩО
2005 г.	11 089 996 (68,74 %)	5 043 410 (31,26 %)	16 133 406
2006 г.	11 760 414 (70,56 %)	4 906 108 (29,44 %)	16 666 522

	В ЕС	ИЗВЪН ЕС	ОБЩО
2007 г.	12 235 290 (68,59 %)	5 602 924 (31,41 %)	17 838 214
2008 г.	11 986 491 (64,9 %)	6 493 416 (35,1 %)	18 479 907
2009 г.	10 730 415 (63,2 %)	6 240 239 (36,8 %)	16 970 654
2010 г.	10 530 785 (61,4 %)	6 618 631 (38,6 %)	17 149 416
2011 г.	11 650 291 (62,1 %)	7 105 912 (37,9 %)	18 756 203
2012 г.	11 437 193 (60,4 %)	7 506 495 (39,6 %)	18 943 688
2013 г.	11 661 585 (61 %)	7 443 813 (39 %)	19 105 398
2014 г.	14 134 723 (64,5 %)	7 770 000 (35,5 %)	21 904 723
2015 г.	15 549 806 (66,4 %)	7 873 461 (33,6 %)	23 423 267

- (14) Летище Bruxelles-National служи като транспортен възел (хъб) за различни авиокомпани, като например Brussels Airlines и сътрудническите си с нея авиокомпани в рамките на съюза Star Alliance, както и Jet Airways.
- (15) В таблица 3 е показан трафикът на основните авиокомпани, осъществявали дейност на Bruxelles-National в периода 2012—2015 г.

Таблица 3

Основни авиокомпани, осъществявали дейност от Bruxelles-National (2012—2015 г.)

	Брой заминаващи пътници (включително пътници, преминаващи транзитно или с прекачване)	
	2012 г.	2013 г.
Brussels Airlines	2 931 025	2 957 455
TUI Airlines Belgium	720 655	725 800
Thomas Cook Airlines Belgium	411 093	411 636
Lufthansa	420 072	410 153
easyJet	382 875	396 969
	Брой заминаващи пътници (включително пътници, преминаващи транзитно или с прекачване)	
	2014 г.	2015 г.
Brussels Airlines	3 351 032	3 750 725
Ryanair	639 335	908 990
TUI Airlines Belgium	813 014	803 200
easyJet	499 129	496 576
Lufthansa	413 618	438 253
Thomas Cook Airlines Belgium	428 737	423 671

- (16) От февруари 2014 г. на летище Bruxelles-National са приети и нискотарифните авиокомпани Ryanair и Vueling. При настаняването си на летище Bruxelles-National Ryanair е открила девет нови маршрута, като е установила на него втората си база в Белгия след тази на летище Charleroi.

2.1.2. Експлоатация и собственост на летищната инфраструктура — ВАС

- (17) От 2004 г. управлението на летище Bruxelles-National се осигурява от ВАС съгласно кралския указ от 27 май 2004 г. ⁽³⁾ (наричан по-нататък „кралски указ от 27 май 2004 г.“). ВАС е също така и собственик на летищните съоръжения.
- (18) ВАС е приемник на държавното акционерно дружество Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) ВАС е частно дружество. 75 % от акциите на ВАС се притежават от частни инвеститори: 38,99 % от канадски пенсионен фонд ⁽⁴⁾ и 36,01 % от австралийска група ⁽⁵⁾. Останалата част от акциите (25 %) са собственост на белгийската държава. Управителният съвет се състои от 11 членове, от които четири се определят от белгийската държава, включително председателят на управителния съвет.

2.1.3. Регулаторна рамка на управлението на летище Bruxelles-National

- (20) Съгласно член 6, параграф 1, глава X, точка 7 от специалния закон от 8 август 1980 г. за институционални реформи ⁽⁶⁾ правомощието относно оборудването и експлоатацията на летищата се възлага на регионите, с изключение на летище Bruxelles-National, чиято експлоатация остава в правомощията на федералната държава.
- (21) В глава IV от кралския указ от 27 май 2004 г. се определят условията за експлоатация на съоръженията на летище Bruxelles-National. Тази експлоатация зависи от предварителното предоставяне с кралски указ на индивидуален оперативен лиценз за неопределен срок. В член 30 от кралския указ от 27 май 2004 г. се предвижда, че притежателят на оперативния лиценз трябва по-специално да:

„1. поддържа и развива летищните съоръжения при приемливи икономически условия, така че да се гарантират сигурността на хората и безопасността на летищните съоръжения, непрекъснатото сертифициране на летищните съоръжения, достатъчен капацитет в зависимост от развитието на търсенето и на международната роля на летище Bruxelles-National, както и високо ниво на качество“;

- (22) Оперативният лиценз за летище Bruxelles-National е даден на В.I.A.C. (което през 2013 г. става ВАС) с кралски указ от 21 юни 2004 г. ⁽⁷⁾ (наричан по-нататък „кралски указ от 21 юни 2004 г.“). В член 4, точка 4 от този кралски указ се предвижда притежателят на оперативния лиценз да осигурява „(...) поддръжане на безопасността и сигурността на земята, с изключение на задачите на полицията и на въздухоплавателния контрол, както и на военните задачи.“ В член 7, точка 1 се предвижда, че притежателят на оперативния лиценз „трябва да поддържа и развива летищните съоръжения (...) така, че да се гарантира безопасността и сигурността на хората и на летищните съоръжения (...)“.
- (23) На летище Bruxelles-National има „регламентирани дейности“, за които приходите, които може да бъдат събирани от притежателя на оперативния лиценз за летището (в случая ВАС), се контролират по формула за контрол на тарифите, с цел ограничаване на нарастването на приходите, получавани за тези дейности за всяка единица трафик ⁽⁸⁾. Регулаторните дейности са следните:
- а) кацанията и излитанията на самолети;
 - б) паркирането на самолети;
 - в) използването от пътниците на предоставените им летищни съоръжения;
 - г) снабдяването на самолетите с гориво чрез централизирана инфраструктура;
 - д) услугите за гарантиране на сигурността на пътниците и безопасността на летищните съоръжения.

⁽³⁾ Кралски указ от 27 май 2004 г. относно преобразуването на Brussels International Airport Company в частно акционерно дружество и относно летищните съоръжения (Moniteur belge от 24 юни 2004 г., стр. 51750).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan (Пенсионна схема на учителите от Онтарио).

⁽⁵⁾ MAP Airports чрез Macquarie European Infrastructure Fund I и Macquarie European Infrastructure Fund III.

⁽⁶⁾ Специален закон от 8 август 1980 г. за институционални реформи (Moniteur belge от 15 август 1980 г., стр. 9434).

⁽⁷⁾ Кралски указ от 21 юни 2004 г. за предоставяне на оперативен лиценз за летище Bruxelles-National на акционерно дружество В.I.A.C. (Moniteur belge от 15 юни 2004 г., стр. 55640).

⁽⁸⁾ Член 1, точка 12 и член 30, точка 7 от кралския указ от 27 май 2004 г.

- (24) В член 30, точка 7 от кралския указ от 27 май 2004 г. се предвижда, че притежателят на оперативния лиценз определя тарифна система, която обхваща всички летищни такси ⁽⁹⁾, както и формулата за контрол на тарифите, посочена в съображение 23, след като се консултира с представителните организации на ползвателите. Формулата за контрол на тарифите е предназначена за ограничаване на приходите, които притежателят на оперативния лиценз може да получава за всяка единица трафик за регламентирани дейности.
- (25) Освен това в член 42 от кралския указ от 21 юни 2004 г. се казва, че формулата за контрол на тарифите и тарифната система, посочени в член 30, точка 7 от кралския указ от 27 май 2004 г., се определят така, че:
- „1. да отразяват всички регламентирани разходи, въз основа на резултатите от модела на разходите ABC;
 2. да се гарантира справедлив марж на печалба като възвращаемост за вложения капитал, с цел да се осигури по-специално развитието на летищните съоръжения (...);
 3. цените на летищните такси за регламентирани дейности да бъдат приведени в съответствие с равнището на практиките на ценообразуване на референтните летища, въз основа на резултатите от референтния модел на ценообразуване“.

В член 43 от кралския указ от 21 юни 2004 г. се предвижда, че тарифната система, формулата за контрол на тарифите и годишните промени в тях се определят от ВАС след консултации с ползвателите на летището за период на регулиране, чийто срок е определен на пет години (от 1 април на годината „n“ до 31 март на годината „n + 5“). В случай, че няма уведомление от ползвател на летището за обосновано несъгласие с направеното от ВАС предложение за тарифи, е налице споразумение между страните относно тарифната система и формулата за контрол на тарифите в съответствие с член 55, параграф 1 от кралския указ от 21 юни 2004 г. Ако най-малко две несвързани авиокомпании, всяка от които представлява най-малко 1 % от годишните движения или 1 % от пътниците за година, а заедно представляват най-малко 25 % от годишните движения или 25 % от пътниците през последната календарна година преди консултациите с ползвателите на летището, откажат формулата за контрол на тарифите или тарифната система, те могат да направят мотивирано обжалване пред органа за икономическо регулиране. След това органът за икономическо регулиране може да утвърди формулата за контрол на тарифите и тарифната система или да изиска определени корекции или промени във формулата за контрол на тарифите и/или в тарифната система. Впоследствие формулата за контрол на тарифите и тарифната система се представят за решение на министъра, в чиито правомощия е въздухоплаването, преди да бъдат публикувани в официалния вестник на Белгия *Moniteur belge*. По същата процедура се определя и таксата за сигурност, посочена в съображение 26 ⁽¹⁰⁾.

- (26) Както се уточнява в съображение 23, буква д) от настоящото решение, услугите за гарантиране на сигурността на пътниците и безопасността на летищните съоръжения са част от регламентирани дейности. За финансиране на тези услуги ВАС изисква от авиокомпаниите да плащат такса за сигурност (*security charge*) за всеки заминаващ пътник от летище Bruxelles-National.

Таблица 4

Размер на таксата за сигурност за периода 2013—2017 г.

Период	Размер на таксата за сигурност (за заминаващ пътник, в евро)
1 януари 2013 г.—31 март 2013 г.	6,39
1 април 2013 г.—31 март 2014 г.	6,62
1 април 2014 г.—31 март 2015 г.	6,71
1 април 2015 г.—31 март 2016 г.	6,73
1 април 2016 г.—31 март 2017 г.	6,19

- (27) През разглеждания период прилаганата от ВАС такса за сигурност е била еднаква сума за всеки заминаващ пътник, без да се прави разграничение според вида на пътниците (пътник, чиято начална точка от въздушния маршрут е летище Bruxelles-National, пътник с прекачване или пътник, който преминава транзитно).

⁽⁹⁾ Член 35, параграф 1 от кралския указ от 27 май 2004 г.

⁽¹⁰⁾ Отговор от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г. (отговор на въпрос 5, буква б).

2.2. Кралски указ от 7 януари 2014 г.

- (28) Мярката, която е предмет на настоящото решение, е предоставянето в приложение на кралския указ от 7 януари 2014 г. ⁽¹¹⁾ (наричан по-нататък „кралски указ от 7 януари 2014 г.“) на безвъзмездни средства на различни авиокомпании, които безвъзмездни средства са от получените от ВАС средства от федералното белгийско правителство, преразпределени съгласно определените в посочения кралски указ правила.
- (29) В изпълнение на член 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. на ВАС е предоставена субсидия в годишен размер от 19 000 000 евро за поддръжка на свързаната със сигурността инфраструктура, т.е. за всички дейности, с които се цели гарантиране на сигурността на пътниците и на летишните съоръжения, като например проверката на пътниците и на техния багаж при влизане в запазената зона на летището, с цел откриване на евентуални експлозивни или оръжия, както и на всеки друг опасен предмет. Субсидията е предоставена за финансовите години 2014, 2015 и 2016. Изплаща се ежегодно по сметката на ВАС най-късно до 31 март на съответната година.
- (30) В изпълнение на член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. ВАС преразпределя към ползвателите на летище Bruxelles-National ⁽¹²⁾, които между 1 януари и 31 декември 2012 г. са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници, без да се включват преминаващите транзитно или с прекачване, предвидената в член 1 от посочения кралски указ субсидия, в размер, който отговаря на част от платената от тях през предходната година сума за услугите за гарантиране на сигурността на пътниците и на летишните съоръжения.
- (31) В член 2, точка 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. се уточнява, че сумата, изплатена на всеки ползвател, който отговаря на посочените в член 2, точка 1 от посочения кралски указ условия, „се изчислява ежегодно въз основа на броя на заминаващите пътници, включително преминаващите транзитно или с прекачване, за годините 2013, 2014 и 2015; при повече от 400 000 пътници годишно ползвателят се освобождава за 2013 г., 2014 г. и 2015 г. от плащане на услугите за гарантиране на сигурността на пътниците и на летишните съоръжения, за максимална годишна сума от общо деветнадесет милиона евро (19 000 000 EUR)“.
- (32) В член 4 от кралския указ от 7 януари 2014 г. се казва, че тази бюджетна мярка ще бъде оценена през 2015 г., за да може да бъде адаптирана преди началото на новия тарифен период 2016—2021 г. Посоченият в тази разпоредба тарифен период съответства на петгодишния период на регулиране на цените на летишните такси на летище Bruxelles-National, както е предвидено в член 43 от кралския указ от 21 юни 2004 г.
- (33) В кралския указ от 7 януари 2014 г. се посочва, че същият влиза в сила от 1 януари 2013 г.

2.3. Плащания, направени в съответствие с кралския указ от 7 януари 2014 г.

- (34) Противно на предвиденото в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. („... ВАС преразпределя към ползвателите на летище Bruxelles-National (...) субсидията, посочена в член 1 (...)“), Белгия е направила дължимите плащания директно на авиокомпаниите, без да минават през ВАС.
- (35) Според Белгия ВАС изрично е поискало от белгийските органи в писмо от 8 юли 2014 г. да изплатят сумите директно по банковите сметки на авиокомпаниите получатели, за да се улесни административното изпълнение на кралския указ от 7 януари 2014 г.
- (36) На 12 септември 2014 г. Министерският съвет е взел предвид желанието на ВАС, изразено в писмото му от 8 юли 2014 г., и е одобрил опростяването на предложената процедура, а именно директното изплащане на съответните суми по банковите сметки на авиокомпаниите получатели.
- (37) На 22 септември 2014 г. авиокомпаниите, които отговарят на предвидените в кралския указ от 7 януари 2014 г. критерии, а именно Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium, са получили съответно 16 779 819 EUR, 2 143 621 EUR и 76 560 EUR за 2013 г.
- (38) Белгия предостави подробности за изчисляването на тези суми, като по този начин изясни условията за прилагане на кралския указ от 7 януари 2014 г. ⁽¹³⁾
- (39) Белгия най-напред уточнява, че само три авиокомпании — Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium — са отговаряли на условията по механизма, доколкото никоя друга авиокомпания не е превозила повече от 400 000 заминаващи пътници между 1 януари и 31 декември 2012 г., без да се включват преминаващите транзитно или с прекачване.

⁽¹¹⁾ Кралски указ от 7 януари 2014 г., с който на Brussels Airport Company, притежател на оперативния лиценз за летище Bruxelles National, се предоставя субсидия за поддръжка на свързаната със сигурността инфраструктура (Moniteur belge от 23 април 2014 г., стр. 34506).

⁽¹²⁾ С термина „ползватели на летище Bruxelles-National“ в този контекст се обозначават авиокомпаниите, които извършват полети за заминаване от това летище.

⁽¹³⁾ Отговор от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г.

- (40) Дължимите на всяка от тези авиокомпаниии суми през 2014 г. са били изчислени в зависимост от броя на заминаващите пътници, превозени от всяка от тях през всеки месец на 2013 г., включително преминаващите транзитно или с прекачване. За всяка авиокомпания са определени месецът, през който е превишен прага от 400 000 превозени заминаващи пътници след 1 януари 2013 г., и действащата такса за сигурност за този месец. След това е изчислена сумата на таксата за сигурност, дължима от всяка авиокомпания за всеки отделен месец за всеки превозен пътник над първите 400 000 превозени пътници след 1 януари 2013 г. Тази сума съответства на субсидията, която ще се дължи на авиокомпанията съгласно кралския указ от 7 януари 2014 г. при липсата на бюджетно ограничение.
- (41) За спазване на бюджетното ограничение от 19 000 000 EUR на година, впоследствие за всяка от така изчислените суми е приложено просто тройно правило, за да се определи реално дължимата сума за 2013 г. на всяка авиокомпания.

2.4. Получатели

- (42) В решението за откриване на процедурата Комисията е посочила авиокомпаниите, които отговарят на определените в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. критерии, като единствените потенциални получатели на мярката, която може да представлява държавна помощ, предмет на официалната процедура по разследване.

2.5. Преустановяване на прилагането на кралския указ от 7 януари 2014 г.

- (43) След откриването на официалната процедура по разследване Белгия реши — като предпазна мярка и без да се засяга становището ѝ относно направената предварителна оценка от Комисията в решението ѝ за откриване на процедурата — да преустанови считано от 3 декември 2014 г. изпълнението на кралския указ от 7 януари 2014 г. Белгия се ангажира до ново разпореждане да не извършва никакви плащания съгласно посочения кралски указ. Според сведенията, с които Комисията разполага, Белгия е спазвала този ангажимент.

2.6. Кралски указ от 15 март 2017 г.

- (44) На 15 март 2017 г. е приет кралски указ⁽¹⁴⁾ (наричан по-нататък „кралски указ от 15 март 2017 г.“), предназначен да оттегли кралския указ от 7 януари 2014 г.
- (45) Освен това, съгласно член 2 от кралския указ от 15 март 2017 г. субсидиите, предвидени от оттегления кралски указ докато е бил в сила и получени от съответните авиокомпаниии, т.е. от 1 януари 2013 г. до 7 януари 2014 г., трябва да бъдат възстановени на федералните белгийски органи най-късно до 31 март 2017 г. Посоченият член предвижда също така, че за подлежащите на възстановяване суми се дължи плащане на лихви от датата, на която субсидията е предоставена на разположение на получателя, до действителното им възстановяване. Лихвите се изчисляват съгласно глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията⁽¹⁵⁾. Белгия предостави на Комисията документ, с който се доказва, че Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium са възстановили пълния размер на получените субсидии, заедно с лихвите, в съответствие с член 2 от кралския указ от 15 март 2017 г.

3. Причини, довели до откриване на официалната процедура по разследване

- (46) В решението си за откриване на процедурата Комисията най-напред поставя въпроса за наличието на държавна помощ в полза на авиокомпаниите, които отговарят на определените в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. условия. След това разглежда въпроса за съвместимостта на тази евентуална помощ. И накрая разглежда въпроса за неправомерността на евентуалната помощ и за евентуалното ѝ възстановяване.
- (47) По отношение на наличието на държавна помощ Комисията най-напред анализира дейността на получателите на разглежданата мярка. След като ползвателите на летище Bruxelles-National, на които ВАС трябва да преразпредели субсидията, са авиокомпаниии, Комисията счете, че тяхната дейност е от стопанско естество по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

⁽¹⁴⁾ Кралски указ от 15 март 2017 г. за оттегляне на кралския указ от 7 януари 2014 г., с който на Brussels Airport Company, притежател на оперативния лиценз за летище Bruxelles National, се предоставя субсидия за поддръжка на свързаната със сигурността инфраструктура (Moniteur belge от 24.3.2017 г.).

⁽¹⁵⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) 2015/1589 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1). Известие на Комисията относно текущите лихвени проценти за възстановяване на държавни помощи и референтни ставки/сконтови лихвени проценти за 28 държави членки, приложими от 1 януари 2014 г. (Публикува се в съответствие с член 10 от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1) (ОВ С 2, 7.1.2014 г., стр. 7).

- (48) Що се отнася да наличието на държавни ресурси и приписването на държавата на отговорността за мярката, Комисията прие, че субсидията е предоставена в съответствие с кралски указ и е финансирана от бюджета на Белгия, по-специално от бюджета на Федералната обществена служба за мобилност и транспорт. Освен това, съгласно член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. ВАС трябва да преразпределя към ползвателите на летище Bruxelles-National, които са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници (без да са включени пътниците преминаващи транзитно и с прекачване) в периода между 1 януари и 31 декември 2012, предвидената в член 1 от посочения кралски указ субсидия, според правила, които са определени изцяло от същия кралски указ. Следователно Комисията счете, че мярката, която се състои в извършването на плащания за определени авиокомпании в приложение на член 2 от кралския указ, може да се припише на Белгия и е била финансирана с държавни ресурси.
- (49) Що се отнася до наличието на икономическо предимство в полза на авиокомпаниите, Комисията прие, че съгласно член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. ВАС не е имало право да запазва непроменени събираните от авиокомпаниите такси, след като предоставената по посочения кралски указ субсидия вече е получена, а е било задължено да предостави на определени авиокомпании да се ползват от действието на тази субсидия, което представлява икономическо предимство в тяхна полза.
- (50) Освен това Комисията предварително стигна до заключение за избирателния характер на мярката. Тя е в полза единствено на авиокомпаниите, които използват летище Bruxelles-National и отговарят на определен брой условия за трафика на Bruxelles-National през 2012 г. Според предварителния анализ на Комисията допустимостта на авиокомпаниите до разглеждания механизъм се основава на дискриминационни критерии, които нямат връзка с целта и естеството на мярката, като фактически поставят в по-благоприятно положение три авиокомпании и същевременно изключват без основателна причина всички други ползватели на летище Bruxelles-National.
- (51) Комисията установи предварително, че това избирателно предимство е можело да създаде нарушения на конкуренцията на вътрешния пазар и да засегне търговията между държавите членки, доколкото то е можело да даде възможност на съответните авиокомпании да провеждат по-агресивна ценова политика, както и изкуствено да поддържат или увеличават предлагането на предоставяните услуги в сравнение с нормални пазарни условия.
- (52) Поради това Комисията предварително стигна до заключение, че получената от авиокомпаниите субсидия представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (53) Освен това Комисията констатира в решението си за откриване на процедурата, че не съществува правно основание, което да освобождава Белгия от уведомяване за тази помощ съгласно член 108, параграф 4 от ДФЕС. Комисията отбеляза по-специално, че разглежданите безвъзмездни средства не са обхванати от Общия регламент за групово освобождаване ⁽¹⁶⁾, доколкото не изпълняват определените в глава I от регламента условия. Следователно Комисията счете, че мярката може да представлява неправомерна помощ, тъй като кралският указ от 7 януари 2014 г. е влязъл в сила без Комисията да бъде уведомена за това.
- (54) И накрая, Комисията изказа съмнения по отношение на съвместимостта на евентуалната помощ с вътрешния пазар, по-специално с оглед на Насоките на Комисията относно държавните помощи за летищата и авиокомпаниите от 4 април 2014 г. (наричани по-нататък „Насоките за въздухоплаването“) ⁽¹⁷⁾, в които не се предвижда на авиокомпаниите да може да се отпусна държавна помощ за дейностите им от летища на заминаване с повече от 5 милиона пътници годишно и които не са разположени в отдалечени райони ⁽¹⁸⁾, каквото е летище Bruxelles-National.

4. КОМЕНТАРИ НА БЕЛГИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (55) На 15 януари 2015 г. Белгия изпрати на Комисията коментарите си относно решението за откриване на процедурата.

4.1. Относно наличието на държавна помощ

- (56) Белгия най-напред припомня кумулативните условия, необходими за класифицирането на една мярка като държавна помощ, а именно 1) получателят или получателите да са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, 2) разглежданата мярка да се предоставя чрез държавни ресурси или от държавата, 3) мярката трябва да предоставя предимство на своя получател или получатели и това предимство да бъде избирателно, и 4) разглежданата мярка трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да може да засегне търговията между държавите членки.

⁽¹⁶⁾ Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване) (ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3).

⁽¹⁷⁾ Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

⁽¹⁸⁾ Точка 145 от Насоките за въздухоплаването.

- (57) След това Белгия уточнява, че не оспорва факта, че разглежданата мярка може да се припише на държавата и че евентуално може да засегне търговията между държавите членки.
- (58) За сметка на това Белгия счита, че не става въпрос 1) за субсидия, предоставена в полза на предприятие, осъществяващо икономическа дейност, нито 2) за избирателно предимство, и това е достатъчно за изключването на всяка квалификация на създадената с кралския указ от 7 януари 2014 г. мярка като държавна помощ.
- (59) Приведените от Белгия аргументи в подкрепа на тези две заключения са обобщени в съображения 60—72.

4.1.1. Относно понятията „предприятие“ и „икономическа дейност“

- (60) Белгия отбелязва, че понятието „предприятие“ по смисъла на член 107 от ДФЕС обхваща всеки субект, осъществяващ икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране.
- (61) Освен това подчертава, че дейностите, осъществявани в рамките на упражняването на публични правомощия, не се считат за „икономически“.
- (62) По отношение на летищата такива дейности обхващат по-специално сигурността, контрола на въздушното движение и полицията.
- (63) Според Белгия от това следва, че свързаните със сигурността на летищата дейности не представляват икономическа дейност по смисъла на конкурентното право и че следователно тяхното финансиране не представлява държавна помощ.
- (64) В тази връзка Белгия счита, че е възможно един субект да съчетава упражняването на публични правомощия и извършването на определени икономически дейности, и че следователно той ще подлежи на правилата за държавната помощ само по отношение на икономическите си дейности.
- (65) Белгия счита, че финансирането на услуги, свързани със сигурността на летището, като въведеното с кралския указ от 7 януари 2014 г., не представлява държавна помощ, доколкото такива дейности произтичат от упражняването на публични правомощия.

4.1.2. Относно наличието на избирателно предимство

- (66) Белгия счита освен това, че разглежданата мярка не предоставя на получателите предимство по смисъла на правилата за държавната помощ.
- (67) Тя се позовава по-специално на факта, че наличието на предимство трябва да бъде установено чрез сравняване на разглежданото и нормалното положение.
- (68) Следователно, за да се оцени наличието в конкретния случай на предимство по смисъла на правилата за държавната помощ, според Белгия следва да се направи сравнение между мярката, която е обект на настоящата процедура, и сходно положение в Белгия, за да се провери дали оспорваната мярка предоставя или не такова предимство на авиокомпаниите получатели.
- (69) Белгия уточнява, че до приемането на разглежданата мярка само летище Bruxelles-National е начислявало на ползвателите си такса за покриване на разходите за сигурност, които се генерират при използването от тях на летището, без публична намеса. По това според Белгия положението на летище Bruxelles-National се различава от другите летища, разположени в регион Валония и регион Фландрия, където всички разходи, свързани със сигурността и безопасността на летището, се поемат от съответния регион. Белгия се позовава на решението на Комисията от 1 октомври 2014 г. по делото във връзка с мерките, приведени в действие от Белгия в полза на летище Charleroi и Ryanair⁽¹⁹⁾ (наричано по-нататък „решението за Charleroi“), и по-специално на съображения 269 и 270 от него.
- (70) Според Белгия от това следва, че начисляваната в Белгия на авиокомпаниите пазарна цена за летищни услуги изглежда не включва общите разходи, свързани със сигурността на летищата. В тази връзка тя счита, че в решението си за Charleroi Комисията не е счела този факт като съставляващ държавна помощ.

⁽¹⁹⁾ Решение (ЕС) 2016/2069 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно мерки SA.14093 (C 76/2002), приведени в действие от Белгия в полза на летище Brussels South Charleroi и Ryanair (OBL 325, 30.11.2016 г., стр. 63).

4.1.3. Относно прага от 400 000 пътници годишно и неговото отражение върху избирателността на мярката

- (71) Що се отнася до прага от 400 000 пътници Белгия се позовава по принцип на писмото си от 2 април 2014 г., в което преди откриването на официалната процедура по разследване е представила аргументите си относно основателността на този праг, които са обобщени в съображения 46—49 от решението за откриване на процедурата. Към тези аргументи Белгия добавя, че „целта е била да се насърчат авиокомпаниите да се развиват в Брюксел, като се компенсират за намаляването на разходите за сигурност, каквото се предполага при увеличаване на броя на пътниците“.
- (72) Освен това, като се позовава на клаузата за периодична оценка на механизма, предвидена в член 4 от кралския указ от 7 януари 2014 г., Белгия изтъква хипотезата за продължаване на мярката за допълнителен период от три години *mutatis mutandis*, т.е. като от нея се възползват авиокомпаниите, които ще са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници през 2015 г. От това Белгия прави заключение, че механизмът е стимулиращ, тъй като може да доведе до пренареждане на списъка на получателите на всеки три години за всички страни, които при тригодишната оценка ще са преминали прага от 400 000 пътници.

4.2. Относно съвместимостта на евентуалната помощ

- (73) След като Белгия счита, че въведената с кралския указ от 7 януари 2014 г. мярка не представлява държавна помощ, тя не намира за уместно да посочва на какво правно основание мярката може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар, както и да доказва, че са изпълнени условията за съвместимост.

4.3. Относно правомерността и възстановяването на евентуалната помощ

- (74) Белгия счита, че разглеждането на въпроса дали Европейската комисия е била или не е била уведомена за мярката в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС, е неуместно.
- (75) Поради това тя счита, че следователно не е уместен и въпросът дали разглежданата мярка следва да подлежи на възстановяване.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ТРЕТИ СТРАНИ

5.1. Мнение на Ryanair

- (76) На 13 февруари 2015 г. Ryanair изпрати на Комисията коментарите си относно решението за откриване на процедурата.

5.1.1. Относно евентуално разпореждане за преустановяване на помощта

- (77) Ryanair споделя предварителните заключения на Комисията що се отнася до държавната помощ и призовава Комисията да нареди на Белгия да преустанови разглежданата мярка.
- (78) Според Ryanair самият предмет на мярката очевидно е в противоречие с конкуренцията, тъй като целта на мярката е нарушаване на конкуренцията чрез поставяне в неизгодно положение на другите авиокомпани, по-специално нискотарифните, които извършват дейност на летище Bruxelles-National.
- (79) Освен това Ryanair счита, че получателите по мярката (а именно Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium) са я използвали за укрепване на вече съществуващо стратегическо партньорство, което е имало за цел да се справи с всички ефективни конкуренти като Ryanair и Vueling в рамките на транспортния възел Bruxelles-National.

5.1.2. Относно структурата на мярката и естеството ѝ на държавна помощ

- (80) На първо място Ryanair одобрява предварителните заключения на Комисията що се отнася до спорния характер на прага от 400 000 пътници, който Ryanair счита за лишен от икономическа логика.
- (81) На второ място подчертава, че допустимите по механизма авиокомпани се избират въз основа на критерий, който изключва пътниците, преминаващи транзитно или с прекачване, докато в дължимите на всеки получател суми тези категории пътници са включени. Ryanair намира несъответствие в това и предполага, че логичното обяснение за разликите в третирането, които следват от мярката, по отношение на преминаващите транзитно или с прекачване пътници, е желанието на Белгия да задържи небелгийските авиокомпани извън приложното поле на мярката.

- (82) И накрая, Ryanair се присъединява към предварителния анализ на Комисията, според който изборът на 2012 г. като референтна за определяне на получателите по мярката е спорен. Ryanair отбелязва, че това не е единствената година, за която има налични данни, след като ВАС ежесечно публикува на уебсайта си данни за трафика на пътници за предходния месец.

5.1.3. Относно несъвместимостта на помощта

- (83) Ryanair счита, че помощта не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар, доколкото нарушава правилата за свободното предоставяне на услуги. Според Ryanair помощта поставя в по-благоприятно положение услугите, предлагани от няколко внимателно подбрани белгийски авиокомпани. Ryanair подчертава, че от списъка на получателите изглежда не е изключена никоя голяма белгийска авиокомпания и че самият белгийски министър на транспорта е признал, че целта на мярката е да се подкрепят националните авиокомпани.
- (84) Освен това Ryanair съобщава за враждебни изявления по неин адрес от страна на тогавашното белгийско правителство, което според Ryanair се противопоставя на установяването ѝ на летище Bruxelles-National и с тази противоречаша на конкуренцията мярка е искало да обезкуражи всяко ново предлагане на услуги от нискотарифни авиокомпани за заминаване от летището.

5.1.4. Във връзка с финансовите затруднения на Brussels Airlines

- (85) Ryanair отбелязва, че от 2009 г. Brussels Airlines ежегодно е отчитала оперативни загуби. Според Ryanair, без намесата на Белгия Brussels Airlines вероятно е щяла да бъде изхвърлена от пазара в краткосрочен или средносрочен план. Пак според Ryanair положението е било толкова критично, че Brussels Airlines незабавно е включила очакваната помощ в годишните си отчети за 2013 г., когато правото ѝ да получи тази сума е било все още несигурно.
- (86) Ryanair иска Комисията да използва „всички правомощия, които има съгласно Регламент (ЕО) № 659/1999“ на Съвета ⁽²⁰⁾, заменен от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ⁽²¹⁾, за да поиска подробна и актуална финансова информация относно отчетите на Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium за 2012 г., 2013 г. и 2014 г. Ryanair иска също така Комисията да провери как е била отразена помощта в отчетите на получателите, за да се определи дали те са предприятия в затруднено положение по смисъла на действащата към момента на изпълнението версия на Насоките за помощта за оздравяване и реструктуриране.

5.2. Мнение на International Airlines Group (IAG)

- (87) На 16 февруари 2015 г. IAG изпрати на Комисията коментарите си относно решението за откриване на процедурата.

5.2.1. Относно приписването на мярката на държавата

- (88) Според IAG е очевидно, че мярката е била одобрена от Белгия чрез кралския указ от 7 януари 2014 г. и че се основава на държавни ресурси, по-специално на бюджета на Федералната обществена служба за мобилност и транспорт. IAG подчертава също, че ролята на ВАС в управлението и разпределението на тези ресурси се ограничават до прилагането на решенията на белгийската държава, тъй като правилата за разпределяне на получените от ВАС от държавата средства са били определени изцяло от разпоредбите на посочения кралски указ. Според IAG фактът, че ВАС е частен оператор следователно не поставя под въпрос наличието на държавни ресурси и относимостта на мярката към държавата.

5.2.2. Относно наличието на избирателно предимство в полза на авиокомпаниите

- (89) IAG припомня, че авиокомпаниите, които не са осъществявали дейност през 2012 г., са автоматично изключени от кралския указ от 7 януари 2014 г. IAG счита, че макар мярката да се представя като общоприложима за всички ползватели на летище Bruxelles-National, тя е била замислена така, че да се прилага само за малка част от авиокомпаниите.

5.2.3. Относно аспектите във връзка с пътниците, преминаващи транзитно или с прекачване

- (90) IAG се позовава на едно от твърденията на Белгия във връзка с избирателността на мярката, а именно че за разлика от летище Bruxelles-National, много европейски летища не освобождават пътниците, преминаващи транзитно или с прекачване от таксата за сигурност. IAG коментира това твърдение въз основа на различни примери от големи европейски летища.

⁽²⁰⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽²¹⁾ Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

- (91) Освен това IAG отбелязва, че след понесените от Brussels Airlines загуби през последните години, Lufthansa е решила да отложи за 2017 г. решението си за придобиване на всички акции на Brussels Airlines, докато първоначално това решение е било предвидено за 2014 г. Според IAG може да се счита, че Lufthansa ще осъществи придобиването на Brussels Airlines едва когато последната подобри отчета си за финансовите резултати, включително с публични средства.

5.3. Мнение на Brussels Airlines

- (92) На 23 февруари 2015 г. Brussels Airlines изпрати на Комисията коментарите си относно решението за откриване на процедурата.
- (93) Brussels Airlines счита, че разглежданата мярка не представлява държавна помощ, тъй като се отнася до финансирането на неикономически дейности и във всеки случай не предоставя изборително предимство за получателите на субсидията.
- (94) Дори да е така, Brussels Airlines счита, че мярката е съвместима с вътрешния пазар преди влизането в сила на Насоките за въздухоплаването.

5.3.1. Понятията „предприятие“ и „икономическа дейност“

- (95) Brussels Airlines счита, че предоставената с кралския указ от 7 януари 2014 г. субсидия се отнася за неикономически дейности, за които е предвидена частична финансова компенсация.
- (96) В подкрепа на този анализ Brussels Airlines се позовава на решението за удължаване на процедурата по разглеждане от 21 март 2012 г. по дело SA.14093 (C76/2002) *Предимства, предоставени от Région Wallonne на летище Brussels South Charleroi и на авиокомпания Ryanair* ⁽²²⁾.
- (97) Според Brussels Airlines авиокомпаниите, които осъществяват дейност на летище Charleroi, не плащат такси за сигурност на това летище и според посоченото решение на Комисията от 21 март 2012 г. това не предполага държавна помощ за тях. Освен това Brussels Airlines посочва, че с цитираното решение за Charleroi, с което се приключва официалната процедура по разглеждане, удължена с решението от 21 март 2012 г., според един министър на регион Валония се утвърждават финансовите компенсации във връзка със сигурността, предоставени от регион Валония на летище Charleroi, а следователно — според Brussels Airlines — и на неговите оператори.

5.3.2. Изборително предимство

- (98) Brussels Airlines споменава съображение 44 от решението за откриване на процедурата, в което Комисията стига до заключение за изборителността на мярката поради три причини: 1) мярката е в полза само на авиокомпаниите, но не и на другите видове пътнически транспорт, 2) мярката е в полза на авиокомпаниите, които използват летище Bruxelles-National, и 3) мярката е в полза на авиокомпаниите, които отговарят на определени условия за трафик на летище Bruxelles-National.
- (99) По отношение на първата точка Brussels Airlines изразява съмнения що се отнася до изборителността на субсидията поради факта, че се предоставя само на авиокомпаниите. Brussels Airlines счита, че има обективни причини, които обясняват направеното разграничение между въздухоплаването и останалите видове пътнически транспорт, поради факта, че последните не пораждаат толкова рискове по отношение на сигурността, колкото въздушния транспорт.
- (100) Що се отнася до втората точка, Brussels Airlines се позовава на белгийската правна уредба, която води до разпределянето на помощта само на авиокомпаниите, извършващи полети през летище Bruxelles-National. Белгийските региони имат правомощия за оборудването и експлоатацията на обществените летища и аеродруми, с изключение на летище Bruxelles-National, правомощията за което са федерални. От това Brussels Airlines прави заключение, че федералната държава може да предостави тази субсидия само на летище Bruxelles-National, но не и на другите летища.
- (101) Що се отнася до третата точка, Brussels Airlines призовава Комисията да се отнесе към федералната държава, приела кралския указ от 7 януари 2014 г. Тя във всеки случай желае да изясни, че счита, че свързан с броя на пътниците праг е подходящ в случай на субсидия за услуги, свързани със сигурността на летищата, тъй като разходите за сигурност на летищата също са свързани с броя на пътниците.
- (102) Brussels Airlines счита също така, че използването на 2012 година като референтна се обяснява с факта, че това е последната година, за която е имало данни в момента, в който Министерският съвет е решил да приеме мярката. Brussels Airlines счита, че изборът на отправна точка очевидно винаги остава в известна степен спорен. Според анализа на Brussels Airlines, избирайки 2012 година като референтна, Белгия не изглежда все пак да е превишила свободата си на преценка по този въпрос.

⁽²²⁾ OBL 325, 30.11.2016 г., стр. 63.

- (103) Следователно Brussels Airlines прави заключение, че мярката не предоставя изборително предимство.

5.3.3. Съвместимост на помощта

- (104) Brussels Airlines държи да припомни, че ако Комисията следва все пак да направи заключение за наличие на помощ, то тази помощ е съвместима поне до 4 април 2014 г. — датата на влизане в сила на Насоките за въздухоплаването. По този въпрос Brussels Airlines се позовава на вече посоченото решение за Charleroi, в което Комисията приема, че няколко мерки, предоставени от регион Валония на оператора на летище Charleroi, с които се субсидира изборително икономическата дейност на летището и поради това съставляват неправомерна държавна помощ, не са съвместими с вътрешния пазар само от момента на влизането в сила на Насоките за въздухоплаването.
- (105) Това според анализа на Brussels Airlines предполага, че субсидиите, платени за свързаните със сигурността услуги, предоставени преди тази дата, не може в никакъв случай да бъдат възстановявани от предприятията, които са ги получили.

5.3.4. Заключение

- (106) Brussels Airlines счита, че разглежданата мярка не представлява държавна помощ, тъй като с нея не се субсидира икономическа дейност и тя не предоставя икономическо предимство. Във всеки случай авиокомпанията отбелязва, че мярката следва да се счита за съвместима с вътрешния пазар преди влизането в сила на Насоките за въздухоплаването.

5.4. Мнение на една друга заинтересована страна, поискала да остане анонимна

- (107) На 26 февруари 2015 г. на Комисията коментарите си относно решението за откриване на процедурата изпрати друга заинтересована страна, поискала да остане анонимна (наричана по-нататък „заинтересованата страна, поискала да остане анонимна“).
- (108) Най напред заинтересованата страна, поискала да остане анонимна, припомня, че в програмния закон от 30 декември 2001 г. ⁽²³⁾ изрично се предвижда ⁽²⁴⁾, че събираните от ВАС летищни такси трябва да бъдат недискриминационни, прозрачни и ориентирани в зависимост от разходите.
- (109) След това подчертава, че с кралския указ от 7 януари 2014 г. не може да се поставят под въпрос разпоредбите на програмния закон, тъй като той е с по-висок ранг от кралски указ.
- (110) Заинтересованата страна, поискала да остане анонимна, отбелязва, че въз основа на програмния закон Белгия е предоставила на ВАС лиценз, който му позволява да експлоатира летище Bruxelles-National. Следователно според заинтересованата страна, поискала да остане анонимна, Белгия трябва да следи за спазването на свързаните с лиценза условия, а така и за недискриминационния характер на летищните такси. Заинтересованата страна, поискала да остане анонимна, счита, че ако ВАС не спазва тези условия, Белгия може и трябва да вземе мерки, за да коригира това.
- (111) Следователно тя изразява съмнение относно факта, че Белгия е искала да подкрепи съответните белгийски авиокомпани без да се засяга икономическото регулиране, посочено в съображение 108, и поради това се пита дали ВАС е имало право да даде възможност на всички авиокомпани, използващи летище Bruxelles-National, да се ползват от една и съща отстъпка от разходите за мерките за сигурност.
- (112) Освен това заинтересованата страна, поискала да остане анонимна, припомня, че между ВАС и авиокомпаниите има споразумение за срок от пет години що се отнася до системата на таксуване и условията за контрол на тарифите. Всяко изменение на действащото споразумение изисква нови консултации с авиокомпаниите.
- (113) От това заинтересованата страна, поискала да остане анонимна, прави заключение, че Белгия изхожда от принципа, че ВАС трябва да предостави недискриминационна отстъпка на всички авиокомпани (а именно, да намали като цяло свързаните с мерките за сигурност разходи). Обратният случай би представлявал изборително предимство за определени авиокомпани и нарушение на член 15 от Чикагската конвенция ⁽²⁵⁾ и на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ Moniteur Belge, 31 декември 2001 г.

⁽²⁴⁾ По-специално в неговия член 158, параграфи 1, 2 и 4.

⁽²⁵⁾ Конвенция за международно гражданско въздухоплаване, Чикаго, 7 декември 1944 г., Обединени нации, Сборник договори, том 15, № 102, член 15.

⁽²⁶⁾ Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

6. КОМЕНТАРИ НА БЕЛГИЯ ПО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**6.1. Коментари по мнението на Ryanair**

- (114) Като начало Белгия припомня, че в мнението си от 16 януари 2015 г., както и в отговора си от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г., подробно е обяснила защо оспорваната мярка не представлява държавна помощ.
- (115) Освен това Белгия счита, че приведените от Ryanair факти отразяват много повече търговската стратегия на авиокомпанията, отколкото чисто правна аргументация.

6.1.1. Относно искането за преустановяване на помощта

- (116) Белгия припомня, че след изразените от Комисията в решението за откриване на процедурата съмнения, министърът на мобилността е решил — като предпазна мярка и без да се засяга становището му относно направената предварителна оценка от Комисията в решението ѝ за откриване на процедурата — да преустанови изпълнението на кралския указ от 7 януари 2014 г.

6.1.2. Относно наличието на държавна помощ

- (117) Като коментира аргументите на авиокомпания Ryanair относно наличието на държавна помощ, и по-специално спорния според нея характер на прага от 400 000 пътници годишно, странното според нея третиране на преминаващите транзитно или с прекачване пътници за определянето на получателите на помощта и изчисляването на размера ѝ, както и спорния според нея характер на използването на 2012 година като референтна за избора на получателите на помощта, Белгия препраща Комисията към своето становище от 16 януари 2015 г. и към отговора си от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г.
- (118) Във връзка с аргументите относно избора на 2012 година като референтна, според Белгия Ryanair е пропуснала да уточни, че макар данните за трафика през предходния месец наистина да се публикуват ежемесечно на уебсайта на VAS, това е само обща статистика за броя на заминаващите, пристигащите, преминаващите транзитно и с прекачване пътници, която не е разбита по отделни авиокомпани.
- (119) Що се отнася до изявлението на предишния държавен секретар по въпросите на мобилността, цитирано от Ryanair, Белгия счита, че то не доказва наличието на държавна помощ, нито на какъвто и да е друг план на белгийското правителство, който има за цел да пречи на Ryanair да се конкурира с другите авиокомпани.

6.1.3. Относно съвместимостта на твърдяната помощ с вътрешния пазар

- (120) По този въпрос Белгия припомня, че мярката не представлява държавна помощ, защото обхваща услуги, които не са от икономическо естество, а дори да е така, тя не предоставя предимство на получателите.
- (121) От това Белгия прави заключение, че въпросът за съвместимостта на една претендирана държавна помощ няма отношение към разглеждания случай.

6.1.4. Относно искането във връзка с финансовата информация на получателите

- (122) По този въпрос Белгия подчертава, че разглежданата мярка не представлява държавна помощ и следователно Комисията няма никакво основание да иска финансова информация от Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium.
- (123) Във всеки случай Белгия счита, че ако това е необходимо, покана за представяне на мнения трябва да се отпрати до трите засегнати авиокомпани.

6.2. Коментари по мнението на IAG

- (124) В коментарите си относно мнението на IAG Белгия препраща Комисията към своето мнение от 16 януари 2015 г., както и към отговора си от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г., където счита, че подробно е обяснила защо разглежданата мярка не представлява държавна помощ.

6.3. Коментари по мнението на Brussels Airlines

- (125) Белгия е взела надлежно предвид изразеното от Brussels Airlines мнение, в което авиокомпанията прави заключение по принцип, че разглежданата мярка не представлява държавна помощ. Белгия информира Комисията, че се присъединява в това отношение към заключението на Brussels Airlines.

6.4. Коментари по мнението на заинтересованата страна, поискала да остане анонимна

- (126) Белгия се позовава на мнението си от 16 януари 2015 г., както и на отговора си от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г., където счита, че подробно е обяснила защо разглежданата мярка не представлява държавна помощ.

7. ОЦЕНКА

7.1. Наличие на държавна помощ

- (127) В съответствие с член 107, параграф 1 от Договора всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез държавни ресурси, 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.
- (128) Определянето на мярка като държавна помощ предполага, че трябва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: 1) получателят или получателите да бъдат предприятия съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, 2) разглежданата мярка да бъде предоставена чрез държавни ресурси или от държавата, 3) мярката да предоставя избиращо предимство на своя получател или получатели и 4) въпросната мярка да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да може да засегне търговията между държавите членки ⁽²⁷⁾.

7.1.1. Понятията „предприятие“ и „икономическа дейност“

- (129) В съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС правилата за държавна помощ се прилагат само когато получателят е „предприятие“. Понятието предприятие обхваща всеки субект, който осъществява икономическа дейност, независимо от правния му статут и начина му на финансиране ⁽²⁸⁾. Всяка дейност, състояща се в предлагане на стоки и услуги на даден пазар, се счита за икономическа дейност ⁽²⁹⁾. Както Комисията припомни в точка 34 от Насоките за въздухоплаването, въпросът да се разбере дали даден субект — какъвто и да е той — е предприятие или не е, винаги е свързан с конкретна дейност
- (130) Според Белгия, с предоставената съгласно кралския указ от 7 януари 2014 г. субсидия се финансират услуги, които имат за цел гарантиране на сигурността на пътниците и на летищните съоръжения, и следователно с нея не се подкрепят дейности от икономическо естество. Белгия се позовава на решението за Charleroi, в което Комисията е счела, че финансирането от регион Валония на определени дейности на летище Charleroi, произтичащи от упражняването на публични правомощия, не представлява държавна помощ, именно поради неикономическото естество на тези дейности. Brussels Airlines е представила подобни аргументи.
- (131) Комисията не оспорва, че Белгия може евентуално да предостави компенсация на ВАС за дейностите във връзка със сигурността, които то изпълнява на летище Bruxelles-National, като такива компенсация може да не се квалифицират като държавна помощ в полза на ВАС. Предмет на настоящата процедура обаче не е субсидия, предоставена на ВАС, а такава за авиокомпаниите.
- (132) В тази връзка следва да се отбележи, че в кралския указ от 7 януари 2014 г. се предвижда ВАС да разпределя цялата субсидия, която получава, на авиокомпаниите, които са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници през 2012 г. Следователно предвидената с кралския указ от 7 януари 2014 г. субсидия предоставя предимство на авиокомпаниите, които са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници през 2012 г., чрез механизма за преразпределяне, създаден с член 2 от посочения кралски указ.
- (133) С безвъзмездните средства, изплатени от ВАС на авиокомпаниите съгласно член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г., се цели да им бъдат възстановени част от таксите за сигурност, които се дължат на ВАС. Таксата за сигурност е една от летищните такси, които авиокомпаниите плащат на ВАС за достъпа до летищните съоръжения и за предоставянето на летищни услуги. Следователно става въпрос за една от съставките на цената на търговски услуги, определена от частен оператор, който предоставя тези услуги. Освен това таксата за сигурност е сума, която се начислява за всеки превозен от авиокомпанията заминаващ пътник. Следователно е очевидно, че с въпросните

⁽²⁷⁾ Вж. например решение на Съда от 10 януари 2006 г. по дело Ministero dell'Economica e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, точка 129.

⁽²⁸⁾ Вж. решение на Съда от 18 юни 1998 г. по дело Комисия/Италия, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, точка 36; решение от 23 април 1991 г. по дело Höfner and Elser, C-41/90, ECLI:CU:C:1991:161, точка 21; решение от 16 ноември 1995 г. по дело Френска федерация на застрахователните дружества/Министерство на земеделието и риболова, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, точка 14 и решение от 11 декември 1997 г. по дело Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, точка 21.

⁽²⁹⁾ Решения на Съда от 16 юни 1987 г. по дело Комисия/Италия, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, точка 7 и от 18 юни 1998 г. по дело Комисия/Италия, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, точка 36.

безвъзмездни средства се финансират дейности за търговски превоз на пътници, които според обяснението на Комисията в точка 27 от Насоките за въздухоплаването представляват икономически дейности. В никакъв случай не става въпрос за компенсиране на разходи, които авиокомпаниите трябва да правят, когато осъществяват дейности, които са отговорност на държавата при упражняване на официалните ѝ публични правомощия.

- (134) В решението за Charleroi Комисията разследва финансирането на дейности, които са отговорност на държавата при упражняване на официалните ѝ публични правомощия, извършени от управляващия орган на летище Charleroi. В него тя не разследва механизъм за преразпределение към авиокомпаниите като този, създаден с член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. Там тя също така не прави заключение, че евентуалното финансиране, получено от авиокомпаниите, не се квалифицира като държавна помощ поради факта, че с него се финансират неикономически дейности. Следователно решението за Charleroi не е подходящо за анализиране на мярката, която е предмет на настоящото решение.
- (135) От казаното следва, че с разследваната мярка, а именно субсидията в полза на авиокомпаниите, предоставена съгласно кралския указ от 7 януари 2014 г., се финансира икономическа дейност, по-специално търговски превоз на пътници. Получателите, които са авиокомпаниии, очевидно са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.2. Държавни ресурси и приписване на държавата

- (136) Субсидията е предоставена в изпълнение на кралски указ, приет от Министерския съвет. В член 6 от кралския указ от 7 януари 2014 г. се посочва, че за неговото изпълнение отговаря министърът, в чиито правомощия е въздухоплаването.
- (137) Освен това субсидията се финансира със средства от бюджета на белгийската държава. В член 3 от кралския указ от 7 януари 2014 г. действително се уточнява: „Предвидената в член 1 субсидия се включва в основната надбавка 52.60.31.32.01 „Помощ за сектора на въздухоплаването“, (...) от бюджета на Федералната обществена служба за мобилност и транспорт за финансовата 2014 г.“
- (138) Освен това с член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. ВАС се задължава да преразпределя цялата получена от държавата субсидия на определени авиокомпаниии в размер, определен за всяка от тях по установена изцяло от кралския указ методика. С тази разпоредба на ВАС не се оставя никаква свобода при избора на авиокомпаниите получатели и за разпределяните на всяка от тях суми. Следователно извършените от ВАС плащания в полза на авиокомпаниите съгласно кралския указ от 7 януари 2014 г. следва да се разглеждат като такива на държавата и финансирани с държавни ресурси, без това заключение да се влияе от факта, че ВАС е дружество, 75 % от акциите на което са собственост на частни инвеститори ⁽³⁰⁾.
- (139) Следва да се отбележи освен това, че единствените плащания, направени в изпълнение на кралския указ от 7 януари 2014 г., са осъществени без да се спазват точно предвидените в него условия. Действително, дължимите на всяка авиокомпания суми, изчислени в съответствие с разпоредбите на член 2 от въпросния кралски указ, са били изплатени директно от държавата на авиокомпаниите, които отговарят на предвидените в член 2, точка 1 от този кралски указ критерии, без средствата да минават през ВАС. Така на 22 септември 2014 г. белгийската държава е изплатила директно следните суми на съответните авиокомпаниии: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Очевидно е, че тези директни плащания може да се припишат на държавата и са финансирани с държавни ресурси.
- (140) Въз основа на тези факти следва да се заключи, че механизмът за субсидиране в полза на авиокомпаниите, създаден с член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г., може да се припише на държавата и е предоставен от Белгия с държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.3. Икономическо предимство

- (141) За да се прецени дали една държавна мярка съставлява помощ за предприятие, е уместно да се определи дали въпросното предприятие получава икономическо предимство, чрез което спестява разходи, които иначе би покривало от собствените си финансови ресурси, или дали се ползва с предимство, което не би имало при обичайни пазарни условия ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Вж. например решение на Съда от 17 юли 2008 г. по дело Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точки 58—74.

⁽³¹⁾ Вж. по-специално решение на Съда от 14 февруари 1990 г. по дело Франция/Комисия, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, точка 41.

- (142) От значение е единствено ефектът на мярката върху предприятието, а не основанието или целта на държавната намеса ⁽³²⁾. Когато финансовото положение на дадено предприятие се е подобрило вследствие на държавната намеса, предоставена при различни от нормалните пазарни условия, тогава е налице предимство ⁽³³⁾. За да се оцени това, финансовото състояние на предприятието след предоставянето на мярката следва да се сравни с неговото финансово състояние, ако мярката не е била предоставена ⁽³⁴⁾. Тъй като от значение е единствено ефектът на мярката върху предприятието, не е важно дали предимството е задължително за предприятието, в смисъл че то не е могло да го избегне или откаже ⁽³⁵⁾.
- (143) Съгласно член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. ВАС има задължение да преразпредели според определените в същия член условия получената от държавата субсидия на ползвателите на летище Bruxelles-National, които са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници в периода между 1 януари и 31 декември 2012 г., без да са включени преминаващите транзитно и с прекачване. Плащанията се състоят във възстановяване на част от таксата за сигурност, дължима на ВАС от всяка съответна авиокомпания, както показва представеното в съображения 39—41 изчисление. Таксата за сигурност е част от определените от ВАС летищни такси и се начислява на авиокомпаниите срещу предоставяне на търговски услуги, и по-специално достъп до летищната инфраструктура, от които авиокомпаниите се нуждаят за осъществяване на своите услуги за въздушен транспорт. Освен това тази такса се изразява като сума, начислявана за всеки превозен заминаващ пътник, и следователно произтича пряко от дейностите на авиокомпаниите за търговски превоз на пътници. Поради това тя е част от разходите, които авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Bruxelles-National, трябва да направят при нормални пазарни условия. От тук следва, че разглежданата мярка спестява на съответните авиокомпаниии разходи, които при нормални условия би трябвало да покриват от собствените си финансови ресурси, и им предоставя предимство, от което не биха се ползвали при нормални пазарни условия.
- (144) Според Белгия, за да се оцени наличието в конкретния случай на икономическо предимство, следва да се направи сравнение между мярката, предмет на настоящата процедура, и сходно положение в Белгия. В тази връзка Белгия подчертава, че до приемането на разглежданата мярка само летище Bruxelles-National е начислявало на ползвателите си такса за покриване на разходите за сигурност, които се генерират при използването от тях на летището, без публична намеса. Според Белгия, поради това положението на летище Bruxelles-National се различава от другите летища, разположени в регион Валония и регион Фландрия, където всички разходи, свързани със сигурността и безопасността на летището, се поемат от съответния регион. В тази връзка Белгия се позовава на решението за Charleroi, и по-специално на съображения 269 и 270 от него. Като се опира на точки 54—60 от Насоките за въздухоплаването, в които се определя прилагането към предприятиите в полза на авиокомпаниите мерки на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, както и използването за тази цел на методи за сравняване на летищата, Белгия прави заключение, че разглежданата мярка не предоставя никакво икономическо предимство на засегнатите авиокомпаниии. Brussels Airlines представя подобни аргументи, като подчертава липсата на такса за сигурност, която да се начислява на авиокомпаниите на летище Charleroi.
- (145) Комисията не споделя позицията на Белгия що се отнася до метода, който да се приложи за оценяване на наличието на икономическо предимство в настоящия случай. На първо място Комисията отбелязва, че текстът от Насоките за въздухоплаването, на който се позовава Белгия, се отнася за анализ на поведението на управляващ орган на летище по отношение на една или няколко авиокомпаниии, за да се определи дали начисленияте от този управляващ орган такси са в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Мярката, която е предмет на настоящото разследване, не попада в тази рамка, тъй като става въпрос за частично възстановяване от държавата на такси, начислени от частен управляващ орган на летище на три конкретни авиокомпаниии.
- (146) Освен това за авиокомпаниите, осъществяващи дейност в Белгия, нормалните пазарни условия отговарят на положение, при което те поемат цялата финансова тежест, произтичаща от летищните такси, които им се начисляват, независимо какви може да са разликите между тези такси, чиито нива се определят от различните управляващи органи на летища в зависимост от множество фактори, като например съответните им търговски политики, равнищата на съответните разходи, регионалната или националната регулаторна рамка, в която трябва да определят тези такси, или до каква степен трябва да поемат финансовата тежест на дейностите, произтичащи от упражняването на публични правомощия. Нормалните пазарни условия не предполагат еднакви летищни такси на отделните белгийски летища, дори и да се предположи, че те са достатъчно сходни, за да може да се приложи методиката, уточнена в точки 54—60 от Насоките за въздухоплаването, което Белгия не се е опитала да докаже.

⁽³²⁾ Решение на Съда от 2 юли 1974 г. по дело Италия/Комисия, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 27.

⁽³³⁾ Терминът „намеса на държавата“ не се отнася само до положителни действия от страна на държавата, но обхваща също така факта, че органите не предприемат мерки при определени обстоятелства, напр. не изискват принудително изплащане на дългове. Вж. например решение на Съда от 12 октомври 2000 г. по дело Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, точки 19 и 20.

⁽³⁴⁾ Решение на Съда от 2 юли 1974 г. по дело Италия/Комисия, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 13.

⁽³⁵⁾ Решение 2004/339/ЕО на Комисията от 15 октомври 2003 г. относно мерките, приложени от Италия за RAI SpA (ОВ L 119, 23.4.2004 г., стр. 1), съображение 69; Заключение на генералния адвокат Fennelly от 26 ноември 1998 г. по дело Франция/Комисия, C-251/97, ECLI:EU:C:1998:572, точка 26.

Следователно безвъзмездна помощ, с която се цели сближаване на таксите, начислявани на дадено белгийско летище, с начисляваните на други белгийски летища, не може само поради това да се изключи от квалифицирането като икономическо предимство.

- (147) Освен това позоваването от Белгия на съображения 269 и 270 от решението за Charleroi не изглежда уместно. В тези съображения Комисията не заема позиция, а само обобщава коментарите на Белгия относно получените от трети заинтересовани страни мнения в рамките на официалната процедура по разследване във връзка с летище Charleroi. Тези съображения освен това се отнасят за избора на белгийските публични органи да поемат или не изпълнението или финансирането на осъществяваните от управляващите органи на летище дейности и които тези органи считат за произтичащи от упражняването на публични правомощия. Този въпрос не е уместен за анализа на мярката, която е предмет на настоящото разследване. Както вече беше посечено в съображение 131 от настоящото решение, Комисията не оспорва възможността федералната държава да компенсира разходи, направени от ВАС във връзка с неговите дейности за сигурност, но се опитва да определи дали механизмът за преразпределяне на субсидията, създаден в полза на авиокомпаниите с кралския указ от 7 януари 2014 г., им предоставя икономическо предимство.
- (148) От казаното по-горе следва, че представените от Белгия и Brussels Airline аргументи не могат да поставят под съмнение заключението, според което с разследваната мярка на съответните авиокомпаниите се спестяват разходи, които при нормални пазарни условия те обикновено би трябвало да покриват от собствените си финансови ресурси.
- (149) Нещо повече, при хипотезата, че ВАС би получило субсидия при условията, предвидени в член 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., без за тази субсидия да има задължение да бъде преразпределена към авиокомпаниите, малко вероятно е ВАС да отрази ефекта от субсидията в таксата за сигурност, начислявана на авиокомпаниите, по същия начин, както се предвижда в член 2 от цитирания кралски указ.
- (150) На първо място, нищо не сочи ясно, че вследствие на такава субсидия ВАС би намалило таксата за сигурност или би възстановило част от нея. ВАС би могло да предначини субсидията за финансиране на допълнителни инвестиции в областта на сигурността, които не са предвидени във вече съществуващата му програма за инвестиции. При такава конфигурация ВАС не би имало никаква причина да намали таксата за сигурност или да възстанови част от нея. От друга страна, както е посочено в раздел 2.1.3, системата за контрол на тарифите и формулата за този контрол се определят от ВАС за период от пет години. Кралският указ от 7 януари 2014 г. е приет по време на регулаторния период 2011—2015 г. Малко е вероятно, че поради ефекта от субсидията ВАС би могло или би намерило стимул да предложи намаляване на таксата за сигурност или частичното ѝ възстановяване преди края на този период, който изтича почти две години след приемането на кралския указ.
- (151) Освен това, дори да се предположи, че вследствие на такава субсидия ВАС би могло или би преценило като желателно да предостави на авиокомпаниите възможност да се възползват от ефекта от субсидията, като намали таксата за сигурност или като възстанови част от нея, има основание да се мисли, че дружеството би го направило по един и същи начин за всички ползватели на летище Bruxelles-National. И наистина, таксата за сигурност е под формата на еднаква сума за заминаващ пътник, без каквото и да е разграничение според вида на пътниците. Следователно субсидия, с която се намаляват разходите на ВАС за сигурност, би следвало съвсем логично да доведе до намаляване на тази еднаква сума, като така от него се възползват всички авиокомпаниите, пропорционално на броя на заминаващите пътници, превозени от тях от летище Bruxelles-National. Предвиденият в член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. механизъм обаче води до съвсем различен резултат. По-специално, при прилагането на този механизъм многобройни ползватели на летище Bruxelles-National не се ползват от никакво частично възстановяване на таксата им за сигурност, докато само три авиокомпаниите си поделят наличния бюджет от 19 000 000 EUR годишно.
- (152) По този начин с механизма за преразпределяне се променя финансовата тежест за авиокомпаниите, които използват летище Bruxelles-National, в полза на трите авиокомпаниите, които се ползват от него, за разлика от хипотетично положение, при което ВАС би получило субсидията при предвидените в член 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. условия, без субсидията да е обвързана с каквото и да е задължение за преразпределяне към авиокомпаниите.
- (153) Освен това мярката не може да се разглежда като финансова компенсация, която държавата предоставя на съответните авиокомпаниите за предоставянето на някаква услуга от общ икономически интерес, тъй като Белгия не се е позовала на наличието на такава услуга от общ икономически интерес, възложена на съответните авиокомпаниите. Следователно мярката не може да се разглежда като не предоставяща икономическо предимство с оглед на решението по делото Altmark⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 87—93.

- (154) От всичко казано следва, че разглежданата мярка предоставя икономическо предимство на авиокомпаниите.
- (155) Комисията изтъква, че на 26 август 2014 г. на интернет страницата на господин Melchior Wathelet, по това време заместник министър-председател и бивш държавен секретар за околната среда, енергетиката и мобилността и за институционалните реформи, се посочва, че „Министерският съвет в намален състав реши през декември 2012 г. да предостави пакет от 20 000 000 EUR годишно за подкрепа на белгийските авиокомпани (...)*. На 27 август 2014 г. госпожа Catherine Fonck, която към тази дата е държавен секретар за мобилността, заявява: „Има решение на правителството и то е съвсем ясно. Субсидиите за авиокомпаниите чрез Brussels Airport трябва да бъдат платени“. Тези декларации на министри илюстрират заключението, според което механизмът за преразпределяне, създаден с член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г., предоставя икономическо предимство на съответните авиокомпани, и дори подсказват, че предоставянето на такова предимство на тези авиокомпани е съставлявало основната цел на цитирания кралски указ.
- (156) Остава да се определи дали установеното в съображения 141—154 икономическо предимство е избирателно.

7.1.4. Избирателност

- (157) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, за да бъде счетена за държавна помощ, предоставената от една държава помощ трябва по-специално да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно държавна помощ може да представляват само мерки, които предоставят избирателно предимство на определени предприятия или категории предприятия, или на определени икономически сектори.
- (158) Комисията най-напред отбелязва, че съгласно кралския указ от 7 януари 2014 г. от мярката могат да се ползват само трите авиокомпани, които са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници от летище Bruxelles National през 2012 г., а именно Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium, т.е. подгрупа от авиокомпаниите, които понастоящем или евентуално в бъдеще ще осъществяват превоз на заминаващи пътници от летище Bruxelles National. По този начин към момента на приемане на кралския указ единствените възможни получатели на средства по мярката са могли да бъдат напълно идентифицирани и са представлявали затворена подгрупа от авиокомпани, превозващи заминаващи пътници от летище Bruxelles National, определени изключително според данните за 2012 г., които са били налични при приемането на кралския указ. Предоставено икономическо предимство на затворена група, състояща се от предприятия, които към момента на предоставянето могат да бъдат напълно идентифицирани, обаче задължително е избирателно както *de jure*, така и *de facto*.
- (159) Следователно разглежданата в настоящото разследване мярка предоставя избирателно предимство на авиокомпаниите, които се ползват от нея. Това заключение не противоречи на обосновката на Съда на ЕС в решението му от 21 декември 2016 г. по дело *Hansestadt Lübeck* ⁽³⁷⁾ поради посочените в съображения 161 и 162 причини.
- (160) В това решение Съдът разглежда условията, при които правилник, с който се определя размерът на летищните такси на летище Lübeck, може да предполага избирателно предимство. Той е счел, че референтната рамка, която следва да се приложи за анализ на критерия за избирателност на въпросния правилник, е схемата за летищните такси, прилагани на летище Lübeck ⁽³⁸⁾. Така въпросът дали този правилник предоставя предимство на определени предприятия спрямо други следва да се разгледа в рамките на групата, състояща се от настоящите и потенциалните ползватели на летище Lübeck, и ако е така, да се определи дали предоставянето на такова предимство е оправдано от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка.
- (161) Мярката, която е предмет на настоящото разследване, се различава от разглежданата в делото *Hansestadt Lübeck* по това, че не се състои в регламентиране на прилаганите летищни такси за всички ползватели на летище Bruxelles National, които представляват отворена група, а с нея се предоставя субсидия на затворена подгрупа от всички ползватели. От мярката се изключва като получател по-специално всяка авиокомпания, която е превозила по-малко от 400 000 заминаващи пътници от летище Bruxelles National през 2012 г., и то независимо от броя и вида на пътниците, които е превозила в периода на прилагане на мярката. Следователно приетият от Съда анализ на избирателността по делото *Hansestadt Lübeck* не може да се приложи за мярката, която е предмет на настоящото разследване.

⁽³⁷⁾ Решение на Съда на ЕС от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

⁽³⁸⁾ Решение на Съда на ЕС от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, точка 62.

- (162) Във всеки случай, дори да се предположи, че механизмът за преразпределяне, създаден с член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., може да се приравни на мярка за определяне на летишните такси на Bruxelles-National, и че евентуалната ѝ избирателност следва да се разглежда, като за референтна се вземе групата на настоящите и потенциалните ползватели на летище Bruxelles-National, мярката си остава все така избирателна, както ще бъде доказано в съображения 163—192.
- (163) При посочената в съображение 162 хипотеза следва да се приеме, че подходящата референтна рамка за оценка на евентуалната избирателност на разглежданата мярка се състои от действащата система на летишните такси на летище Bruxelles-National и схемата за финансиране на дейностите за сигурност на него. Освен това наличието на разлики в третирането в резултат от разглежданата мярка и тяхното евентуално основание следва да се разгледат в рамките на групата, която включва настоящите и потенциалните ползватели на летище Bruxelles-National. Това е подходът, който поне косвено е следвала Белгия по време на процедурата. И наистина, тя е привела различни основания за определени аспекти на мярката, които водят до разлика в третирането на настоящите и потенциалните ползватели на летище Bruxelles-National, а именно прагът от 400 000 пътници и използването на данните за 2012 г., за да се идентифицират предприятията получатели. Поради посочените в съображение 161 причини Комисията счита, че този метод не е приложим в разглеждания случай. Освен това, както е доказано в съображения 164—192, прилагането му би довело до заключение, че мярката е избирателна.
- (164) Ако бъде приложен описаният в съображение 162 метод, с определяне на референтната рамка, както е посочено в съображение 163, то следва да се отбележи, че мярката предоставя предимство на определени предприятия спрямо други, които се намират в сходно фактическо и правно положение. Действително, всички авиокомпани, които осъществяват полети за заминаване от летище Bruxelles-National, се намират в сходно фактическо и правно положение, като за всички тях по-специално се прилага една и съща система на летишни такси, и по-конкретно такса за сигурност, която се изразява като еднаква сума, начислявана за всеки заминаващ пътник, без да се прави разграничение според вида и броя на пътниците. Докато някои ползватели получават обаче частично възстановяване на платената от тях такса за сигурност — в случая тези, които отговарят на критерия, определен в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., други не получават никакво възстановяване.
- (165) Остава да се определи дали тази разлика в третирането е оправдана от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка. В тази връзка следва да се припомни целта на кралския указ от 7 януари 2014 г., с който е създадена мярката. Според самите му условия става въпрос за мярка за подкрепа на свързаната със сигурността инфраструктура на летище Bruxelles-National. Следва да се припомни също така, че според действащия правилник, ВАС има задължението да определя нивото на летишните такси в границите на регулаторната рамка, описана в раздел 2.1.3. И наистина, съгласно посочените в съображение 25 разпоредби ВАС определя — след консултация с ползвателите на летището — тарифната система и формулата за контрол на тарифите, като се счита, че те са предмет на споразумение между страните, при липсата на уведомление за обосновано несъгласие от някой ползвател. Органът за икономическо регулиране може въз основа на член 55, параграф 4 от кралския указ от 21 юни 2004 г. да изиска определени корекции или изменения на формулата за контрол на тарифите или на тарифната система в случай на разногласие между страните. Формулата за контрол на тарифите и всяко нейно изменение, наложено от органа за икономическо регулиране, както и тарифната система, подлежат на одобрение от министъра, в чиито правомощия е въздухоплаването. И накрая, Комисията отбелязва, че ВАС е въвело такса за сигурност, предназначена за финансиране — поне до въвеждането на субсидията, създадена с член 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. — на извършваните от ВАС дейности по сигурността. Припомнените в настоящото съображение факти са част от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка.
- (166) Таксата за сигурност се изразява в еднаква сума, начислявана за всеки заминаващ пътник, независимо от вида на превозените пътници. Следователно една мярка за публично финансиране на дейностите по сигурността би следвало съвсем логично да накара ВАС, освен ако не използва цялата субсидия за финансиране на допълнителни разходи по сигурността, да намали еднакво за всички таксата за сигурност. Така всички ползватели на летище Bruxelles-National биха се възползвали от ефекта от това финансиране, пропорционално на броя на заминаващите пътници, които превозват. Разглежданата мярка обаче води до доста по-различен резултат, дори само поради това, че съгласно член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. много ползватели не могат да получат никакво възстановяване. По този начин мярката се отклонява без обективна причина от общата структура на системата за летишни такси и то в няколко аспекта. На първо място, тя е резултат от едностранно решение на федералното правителство, което няма правомощия да определя летишните такси. Ролята на федералното правителство действително е ограничена до одобряването или не на формулата за контрол на тарифната система съгласно описания в раздел 2.1.3 процес, който по никакъв начин не е бил спазен при приемането на разглежданата мярка. Освен това

мярката е несъгласувана със структурата на таксата за сигурност, която се изразява в сума за всеки заминаващ пътник и не се прави никакво разграничение според вида или броя на превозените пътници. Следователно разликите в третирането, които произтичат от мярката, не може да са оправдани от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка.

- (167) По-нататък в настоящото решение Комисията все пак ще разгледа допълнително представените от Белгия⁽³⁹⁾ и от определени трети страни основания във връзка с параметрите за определяне на получателите по мярката.

Относно ограничаването на броя на получателите въз основа на прага от 400 000 пътници годишно през 2012 г., без да са включени преминаващите транзитно и с прекачване.

- (168) Според Белгия, залегналата в основата на мярката идея е да се отрази намаляващият пределен разход за пътник от разходите за сигурност и да се избегне ошетаване на ползвателите, които допринасят най-много за развитието на пътническия трафик на летището.

- (169) Що се отнася до избора — при определянето на получателите — на прага от 400 000 пътници годишно, без да са включени преминаващите транзитно и с прекачване, Белгия обяснява, че той е определен въз основа на следните анализи:

— 41 % от разхода за сигурност е фиксиран, а 59 % е променлив,

— прекачването на пътниците не е освободено от разходите за сигурност, което е значителна разлика в сравнение с много европейски летища,

— начинът на ценообразуване на разходите за сигурност на летище Bruxelles-National не отразява тенденцията за намаляване на разходите за сигурност и следователно тази практика на ценообразуване не отразява реалните разходи за управление на пътниците,

— пътническите авиокомпании допринасят за разходите за сигурност в по-голяма степен отколкото превозвачите на товари, тъй като таксите се основават на броя на пътниците, докато значителна част от разходите за сигурността се дължат на управлението на сигурността за тези превозвачи на товари.

- (170) Този анализ според Белгия води до заключението, че на пътническите превозвачи се начислява твърде голяма такса и че се налагат корективни мерки, тъй като развитието на летището изисква увеличаването конкретно на броя на пътниците, заминаващи от летище Bruxelles-National.

- (171) Като представя основанията си, Белгия допълва, че става въпрос за стабилизиране на операциите на основните превозвачи посредством ясен и обективно обоснован стимул. Според Белгия този стимул би могъл да предизвика ефект именно над прага от 400 000 заминаващи пътници. Тя счита, че по-ниска стойност би довела до „размиване“ на мярката, с която се субсидира едва една трета от разходите за сигурност на летището, докато по-висока стойност би направила целта непостижима за авиокомпаниите, които желаят да се развият на летище Bruxelles-National.

- (172) И накрая, Белгия допълва в коментарите си относно решението за откриване на процедурата: „целта е била да се насърчат авиокомпаниите да се развият в Брюксел, като се компенсират за намаляването на разходите за сигурност, каквото се предполага при увеличаване на броя на пътниците“⁽⁴⁰⁾.

- (173) На първо място Комисията отбелязва, че представените от Белгия съображения относно превозвачите на товари не може да оправдаят произтичащите от мярката разлики при пътническите превозвачи, които разлики са именно предметът на настоящия анализ.

- (174) С другите представени от Белгия аргументи, както са обобщени в съображения 169—172, не може да се обоснове нито наличието на прага от 400 000 пътници годишно, нито неговото ниво, нито факта, че той се отнася за минали данни за 2012 г. Тези аргументи всъщност може да се обобщят в две основни точки. Първо, прагът е обоснован от желанието да се насърчи или да се развие трафикът на летището, по-специално като се стабилизира трафикът на операторите, които превозват по-голям брой пътници. Второ, той е обоснован от желанието за коригиране на въздействието от настоящата такса за сигурност, което не отразява правилно действителните разходи за сигурност, направени в резултат от трафика на пътници на всяка авиокомпания.

⁽³⁹⁾ Представените от Белгия в тази връзка аргументи се съдържат основно в отговора ѝ от 2 април 2014 г. на искането за информация от 11 февруари 2014 г., в мнението ѝ относно решението за откриване на процедурата и в отговора ѝ от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г.

⁽⁴⁰⁾ Коментари на Белгия относно решението за откриване на процедурата (писмо от 15 януари 2015 г.)

- (175) По първата точка Комисията отбелязва, че целта за стабилизиране или развитие на трафика на летище Bruxelles-National няма никаква връзка със заявената цел на кралския указ от 7 януари 2014 г., а именно финансиране на инфраструктурата за сигурност. Нещо повече, целта за стабилизиране или развиване на трафика в действителност е свързана със стратегията и с търговската политика на ВАС. В тази връзка следва да се припомни, че в системата на летищните такси на летище Bruxelles-National по никакъв начин не се предвижда, че федералното правителство може да субсидира ВАС при прилагането на собствени финансови стимули за насърчаване на трафика. Както вече беше посочено, според действащия правилник именно ВАС има задължението да определя нивото на летищните такси в границите на регулаторната рамка, описана в раздел 2.1.3. Освен това, ако целта на Белгия е да се увеличи трафикът на летище Bruxelles-National, то не са ясни причините, поради които финансовите стимули трябва да бъдат само за авиокомпаниите, превозили повече от 400 000 пътници през 2012 г. — дата, която предхожда влизането в сила на посочения кралски указ. От приложното поле на мярката са изключени по-специално авиокомпаниите, които не са достигнали този праг през 2012 г., макар че те биха могли значително да увеличат трафика си през следващите години, стига да получат подходящи стимули.
- (176) Единствените количествени данни, представени от Белгия за обосноваване на прага от 400 000 пътници годишно, се състоят в данни за броя на заминаващите пътници, превозени през 2012 г. и 2013 г. от авиокомпаниите, които са превозили повече от 100 000 заминаващи пътници през някоя от тези две години, като се прави разграничение между пътниците с прекачване, преминаващите транзитно и другите заминаващи пътници⁽⁴¹⁾. Ето как Белгия коментира данните си: „Анализът на посочените в приложения 2 стойности показва за 2012 г., че именно над прага от 400 000 заминаващи пътници има значително увеличаване на темпа на растеж — на ъгловия коефициент на получената от тези данни крива. Следователно стимулът може да има ефект именно над тази стойност.“⁽⁴²⁾. Доколкото обаче тези данни показват само промяната в броя на пътниците, превозени в периода 2012—2013 г., но не и връзката между летищните такси, по-специално таксата за сигурност, и броя на превозените пътници, те не дават възможност да се оценят *a priori* стимулиращите ефекти от предвидената мярка върху трафика на летище Bruxelles-National.
- (177) Следователно Комисията счита, че първата основна точка от аргументите на Белгия, обобщени в съображение 174, не дава основание за прага от 400 000 заминаващи пътници годишно, възприет в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г.
- (178) Що се отнася до втората основна точка, посочена в съображение 174, Комисията отбелязва, че желанието да се коригира начинът, по който ВАС прехвърля разходите си за сигурност върху отделните авиокомпани, което Белгия счита за необходимо, за да се отразят реалните разходи, направени заради отделните авиокомпани, няма отношение към целта на мярката, а именно поддържане на свързаната със сигурността инфраструктура. Действително, ако с предоставянето на ВАС на субсидия с цел да се намали структурата му на разходите във връзка със сигурността⁽⁴³⁾ може евентуално да се подкрепи инфраструктурата за сигурност, то начинът, по който ВАС разпределя между отделните авиокомпани частта от субсидията, която им предоставя, не изглежда да оказва въздействие върху тази цел. Освен това следва да се отбележи, че именно ВАС трябва да предложи тарифна система и формула за контрол на тарифите, които да отразяват реалните разходи. Органът за икономическо регулиране може да вземе окончателно решение само при определени обстоятелства и след процедура на консултации, която включва ползвателите на летище Bruxelles-National. Като се намесва едностранно чрез разглежданата мярка, за да коригира фактически структурата на таксата за сигурност, федералното правителство се е отклонило без обективна причина от общата система за определяне на летищните такси.
- (179) Нещо повече, дори да се предположи, че федералното правителство е имало законно основание да предприеме такава корекция, за да се отразят реалните разходи за сигурност, направени заради отделните авиокомпани, изключването на тези, които са превозили по-малко от 400 000 заминаващи пътници през 2012 г., без да се включват преминаващите транзитно и с прекачване, не дава възможност за постигането на тази цел. И наистина, ако не може да се изключи, че пределният разход за всеки пътник в разходите за сигурност намалява, то нищо в предоставените от Белгия данни не сочи, че този ефект на намаляване заслужава да бъде взет предвид само след 400 000-ия пътник, както и че авиокомпаниите, които превозват по-малко пътници, не могат да се ползват от поемането от държавата на част от разходите за сигурност, които прави ВАС. По този въпрос Белгия не е предоставила никаква качествена или количествена обосновка. Следва да се отбележи, че за една година прилагане на механизма, на авиокомпания, която отговаря на условията, може да бъде възстановена цялата дължима такса за сигурност за всеки заминаващ пътник над 400 000, стига бюджетният пакет от 19 милиона евро да го позволява.

⁽⁴¹⁾ Приложение 2 към отговора от 2 април 2014 г. на искането за информация от 11 февруари 2014 г.

⁽⁴²⁾ Отговор от 2 април 2014 г. на въпрос 14 от искането за информация от 11 февруари 2014 г.

⁽⁴³⁾ Вж. третото съображение от кралския указ от 7 януари 2014 г., в което се заявява тази цел.

Според Белгия обаче значителна част от разходите за сигурност на ВАС (59 %) е променлива. От това следва, че всеки допълнителен пътник, включително над 400 000, води до допълнителни разходи за сигурност, които не са без значение. Следователно е малко вероятно разглежданата мярка да отразява коректно действителните разходи за сигурност, направени заради отделните ползватели на летище Bruxelles-National.

- (180) От своя страна Brussels Airlines счита, че свързан с броя на пътниците праг е подходящ в случай на субсидия за услуги, свързани със сигурността на летищата, тъй като разходите за сигурност на летищата също са свързани с броя на пътниците. Brussels Airlines не уточнява обаче как начинът, по който разходите за сигурност се различават именно в зависимост от броя на пътниците, дава основание за избор на праг за брой пътници, който веднага изключва цяла категория авиокомпаниите. Brussels Airlines не е предоставила също и никакво основание за размера на възприетия праг.
- (181) Освен това, авиокомпания, която през 2013 г., 2014 г. или 2015 г. е превозила повече от 400 000 заминаващи пътници годишно, без да са включени преминаващите транзитно и с прекачване, съгласно член 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. няма да получи за тази година никакво частично възстановяване на таксата си за сигурност, ако не е достигнала прага от 400 000 пътници през 2012 г., и ще бъде ошетена от структурата на таксата за сигурност, която според Белгия не отразява в достатъчна степен тенденцията за намаляване на разходите за сигурност. По този начин изключването *a priori* на авиокомпаниите, които са превозили по-малко от 400 000 заминаващи пътници през 2012 г., от приложното поле на мярката, без да са включени преминаващите транзитно и с прекачване, не съответства на целта да се отразят по-добре разходите за сигурност в таксата за сигурност.
- (182) Накрая в основанията си Белгия посочва, че прекачването на пътници не е било освободено от разходи за сигурност на летище Bruxelles-National, което не отразява тенденцията за намаляване на разходите за сигурност. Ако се приеме за точно, това твърдение не съответства на факта, че преминаващите транзитно и с прекачване пътници не са взети предвид при определянето на авиокомпаниите, които превишават прага от 400 000 заминаващи пътници през 2012 г. и поради това отговарят на условията за възстановяване съгласно разглежданата мярка.
- (183) Предвид казаното, втората основна точка от представените от Белгия аргументи, посочени в съображение 174, не дава основание за прага от 400 000 заминаващи пътници годишно, възприет в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г.
- (184) Освен това, докато съгласно член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г. преминаващите транзитно и с прекачване пътници са изключени при изчисляването на броя на пътниците, направено за определяне на авиокомпаниите получатели, същите пътници са включени, когато става въпрос за изчисляване на сумата за възстановяване на всяка от авиокомпаниите получатели съгласно член 2, точка 2 от този кралски указ. Условията на изчисляване на безвъзмездните средства обаче би следвало да са в съответствие с критерия, използван за определяне на получателите, защото иначе не биха могли да са в съответствие с целите, въз основа на които е направен изборът на критерия за подбор на получателите.
- (185) В коментарите си Ryanair посочва това несъответствие. В мнението си относно коментарите на Ryanair Белгия се ограничава до препращане по този въпрос към предишните си съобщения. В тях обаче не се съдържа обяснение относно разликата в третирането на преминаващите транзитно и с прекачване пътници при определянето на критерия за подбор на получателите и в условията за изчисляване на безвъзмездните средства.
- (186) В тази връзка Комисията отбелязва, че ако преминаващите транзитно или с прекачване пътници са били включени при изчисляването на броя на пътниците, направено съгласно член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., още две авиокомпаниите *a priori* биха били допустими по механизма, а именно Lufthansa и Jet Airways⁽⁴⁴⁾.
- (187) Предвид всичко казано става ясно, че ограничаването на броя на получателите само до авиокомпаниите, които са превозили повече от 400 000 заминаващи пътници от Bruxelles National през 2012 г., без да са включени преминаващите транзитно и с прекачване, не е обективно оправдано от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка

Относно избора на 2012 година

- (188) Според Белгия⁽⁴⁵⁾ 2012 година е избрана като референтна, доколкото това е последната година, за която е имало налични данни към момента, в който Министерският съвет е решил да приеме мярката. Пак според Белгия вземането на данните за 2012 г. дава възможност да се гарантира известна правна сигурност за предприятията получатели.

⁽⁴⁴⁾ Отговор на Белгия от 12 март 2015 г. на въпрос 2 от искането на Комисията за информация от 10 февруари 2015 г.

⁽⁴⁵⁾ Отговор от 2 април 2014 г. на искането за информация от 11 февруари 2014 г. и отговор от 12 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г.

- (189) Комисията счита обаче, че този аргумент не е валиден. В член 2, точка 2 от кралския указ от 7 януари 2014 г. се предвижда, че получените от авиокомпаниите безвъзмездни средства се изчисляват за дадена година (2013 г., 2014 г. или 2015 г.), като се вземе предвид броят на заминаващите пътници (включително преминаващите транзитно и с прекачване) през тази година. Следователно няма никаква обективна причина определени авиокомпании да се изключват *a priori* от списъка на получателите в зависимост от данните за 2012 година. Критерият от член 2, точка 1 от кралския указ на практика не дава на авиокомпаниите, които не го изпълняват, друга сигурност освен изключване от механизма. Поради това аргументът на Белгия във връзка с правната сигурност е несъстоятелен.
- (190) Според Brussels Airlines, която по този въпрос се присъединява към Белгия, използването на 2012 година като референтна се обяснява с факта, че това е последната година, за която е имало данни в момента, в който Министерският съвет е решил да приеме мярката. Brussels Airlines счита, че изборът на отправна точка очевидно винаги остава в известна степен спорен, но че като е избрала 2012 година като референтна, Белгия не е превишила свободата на преценка, с която се ползва. Във всеки случай тези аргументи се основават косвено на твърдението, че е било необходимо *a priori* да се ограничи броят на получателите измежду всички ползватели на летище Bruxelles-National според данните за определена референтна изминала година. Поради посочените по-рано причини Комисията счита, че това твърдение е неточно, което прави несъстоятелен аргумента на Brussels Airlines.
- (191) Според Белгия мярката дава възможност да се направи ново определяне на авиокомпаниите получатели — въз основа на броя на превозените пътници през 2015 г. — за бюджетния период 2016 г., 2017 г. и 2018 г., което ще позволи според случая от мярката да могат да се ползват и други авиокомпании или да се изключат една или няколко от ползващите я в момента. Така Белгия счита, че механизмът е стимулиращ, тъй като може да доведе до пренареждане на списъка на получателите на всеки три години ⁽⁴⁶⁾. В тази връзка Комисията отбелязва, че мярката е създадена само за 2013, 2014 и 2015 г. Продължаването ѝ във времето следователно е хипотетично.
- (192) С оглед на казаното, ограничаването на броя на получателите в зависимост от данните за трафика за 2012 година не е оправдано от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка.

Заклучение

- (193) Мярката предоставя предимство на три конкретни ползватели на летище Bruxelles-National спрямо други и това предимство не е оправдано от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка. Това заключение потвърждава избирателния характер на мярката.
- (194) Освен това от всичко казано следва, че всички останали ползватели на летище Bruxelles-National са изключени от механизма и следователно не получават никаква безвъзмездна помощ, без това изключване да е оправдано от естеството и структурата на системата, от която е част разглежданата мярка. В резултат на това избирателно икономическо предимство представлява цялата получена от бенефициерите по механизма безвъзмездна помощ.

7.1.5. Въздействие върху търговията между държавите членки и върху конкуренцията

- (195) Публичното подпомагане за предприятията представлява държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС само ако „нарушава или [...] заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки“ и само доколкото „засяга търговията между държавите членки“.
- (196) Когато предоставената от държава членка помощ засилва позицията на едно предприятие спрямо други предприятия, които се конкурират в рамките на вътрешния пазар, последният се разглежда като засегнат от въпросната помощ. В съответствие с установената съдебна практика ⁽⁴⁷⁾, за да се признае, че има риск една мярка да наруши конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира пряко с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.

⁽⁴⁶⁾ Отговор от 14 март 2015 г. на искането за информация от 10 февруари 2015 г.

⁽⁴⁷⁾ Решение на Съда от 30 април 1998 г. по дело Het Vlaamse Gewest/Комисия, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, точки 46 и 49—53.

- (197) Що се отнася до засягането на търговията между държавите членки, не се налага да се установява действително въздействие на помощта върху нея, а само дали тази помощ би могла да засегне търговията ⁽⁴⁸⁾. По-специално, съдилищата на Съюза са постановили, че когато държавната финансова помощ засилва позицията на дадено предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират във вътрешната за Съюза търговия, последната трябва да се счита за засегната от помощта ⁽⁴⁹⁾.
- (198) Разглежданата мярка дава възможност на авиокомпаниите получатели да прилагат по-агресивна тарифна политика, както и да поддържат или да увеличават изкуствено предлагането на извършваните услуги спрямо нормалните пазарни условия, и следователно да се нарушава конкуренцията с другите авиокомпани, които не се ползват от мярката. Поради това тази мярка може да засили позицията на предприятията получатели в сравнение с други авиокомпани, които осъществяват дейност за въздушен транспорт на пътници в рамките на Съюза. Със законодателството на Съюза освен това този пазар беше напълно либерализиран и отворен за всички авиокомпани от Съюза.
- (199) От това следва, че като нарушава конкуренцията между авиокомпаниите, осъществяващи дейност в рамките на вътрешния пазар, има риск тази мярка да засегне също и търговията между държавите членки.

7.1.6. Заключение относно наличието на помощ в полза на авиокомпаниите

- (200) Разглежданата мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС в полза на авиокомпаниите, които отговарят на условията, определени в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г.

7.2. Законосъобразност на помощта

- (201) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора „Комисията следва да бъде информирана в разумен срок, който да ѝ даде възможност да представи своето становище по отношение на всякакви планове за предоставянето или изменението на помощта. (...) Заинтересованата държава членка не може да започне прилагането на предложените мерки, докато тази процедура не доведе до постановяването на окончателно решение.“
- (202) В настоящия случай разглежданата мярка вече е била приведена в изпълнение, тъй като кралският указ от 7 януари 2014 г. е влязъл в сила без Комисията да е била уведомена за мярката. Последвалото преустановяване на действието на този кралски указ не се отразява на неправомерността на помощта.
- (203) Комисията не установи правно основание, което да освобождава Белгия от задължението да уведоми за помощта. И наистина, предоставената безвъзмездна помощ не е обхваната нито от Регламент (ЕО) № 800/2008, нито от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ⁽⁵⁰⁾, в чийто член 58, параграф 1 се предвижда, че „Настоящият регламент се прилага за индивидуални помощи, предоставени преди неговото влизане в сила, ако помощите изпълняват всички условия, определени в настоящия регламент, с изключение на член 9“. Освен това тя е изключена от приложното поле на Решение 2012/21/ЕС на Комисията ⁽⁵¹⁾, дори само защото нивото на трафика на летище Bruxelles-National превишава прага от 200 000 пътници годишно, определен с член 2, параграф 1, буква д) от решението.
- (204) Следователно разглежданата мярка представлява неправомерна помощ.

7.3. Съвместимост на помощта

- (205) След като посочената субсидия представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, следва да се разгледа нейната съвместимост с вътрешния пазар. Като е счела, че мярката не представлява държавна помощ, Белгия не е привела правно основание или обосновка, които биха могли да доведат до определяне на мярката като съвместима с вътрешния пазар, ако се приеме, че следва да се квалифицира като държавна помощ.

⁽⁴⁸⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г. по дело Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, точка 65; решение на Съда от 8 май 2013 г. по съединени дела Libert и др., C-197/11 и C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, точка 76.

⁽⁴⁹⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г. по дело Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, точка 66; решение на Съда от 8 май 2013 г. по съединени дела Libert и др., C-197/11 и C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, точка 77; решение на Общия съд от 4 април 2001 г. по дело Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, точка 41.

⁽⁵⁰⁾ Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1).

⁽⁵¹⁾ Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, наговарени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

- (206) От своя страна Brussels Airlines е на мнение, че ако Комисията следва все пак да направи заключение за наличие на държавна помощ, то тази помощ следва да се квалифицира като съвместима поне до 4 април 2014 г. — датата на влизане в сила на новите насоки за въздухоплаването. По този въпрос Brussels Airlines се позовава на решението за Charleroi, в което Комисията е счела, че няколко мерки за помощ, предоставени от регион Валония, са съвместими с вътрешния пазар до 4 април 2014 г.
- (207) Разглежданите в решението за Charleroi мерки, на които се позовава Brussels Airlines, обаче са били мерки за помощ в полза на управляващия орган на летище Charleroi, които са определени като частично съвместими с вътрешния пазар въз основа на раздел 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването във връзка с оперативната помощта за летищата. Доколкото разглежданата мярка е помощ в полза на авиокомпания, а не на управляващи органи на летище, аргументът на Brussels Airlines е неуместен.
- (208) Независимо от липсата на приведени от Белгия аргументи за обосноваване на съвместимостта на помощта с вътрешния пазар, Комисията разгледа евентуалната ѝ съвместимост от гледна точка на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, според който като съвместими с вътрешния пазар може да се считат „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“.
- (209) Помощта изглежда не може да бъде счетена за съвместима въз основа на никое друго правно основание. По-специално, мярката не може да се разглежда като компенсация, отпусната на авиокомпанията за предоставянето на услуга от общ икономически интерес. Следователно тя не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС.
- (210) С Насоките за въздухоплаването се дава обща рамка за оценка на съвместимостта на предоставената на авиокомпания помощ по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (211) С изключение на помощите със социален характер в полза на крайния потребител за определен маршрут, в които разглежданата мярка очевидно не попада, единствената помощ за авиокомпания, която може да бъде разрешена въз основа на Насоките за въздухоплаването, е помощта за започване на стопанска дейност.
- (212) Съгласно точка 174 от Насоките за въздухоплаването Комисията ще приложи към неправомерната помощ за започване на стопанска дейност, предоставена на авиокомпания, действащите към момента на предоставянето ѝ правила. Кралският указ е бил приет на 7 януари 2014 г., т.е. преди 4 април 2014 г. Към тази дата помощта за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпанията е била регламентирана от Насоките на общността за финансиране на летища и за предоставяне на държавни първоначални помощи за авиокомпания, опериращи на регионални летища ⁽⁵²⁾ (наричани по-нататък „Насоките от 2005 г.“).
- (213) Съгласно точка 79, буква б) от Насоките от 2005 г. първоначалната помощ следва да се прилага само за откриването на нови линии или на нови разписания, които водят до увеличаване на нетния пътничкопоток. Разглежданата мярка не изпълнява това условие, тъй като пътниците, заради които се дава правото на възстановяване, предвидено в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., не са непременно пътници, които използват нови маршрути или такива с нови разписания, водещи до увеличаване на броя на пътниците.
- (214) Освен това, докато в точка 15 от Насоките от 2005 г. се прави разграничение между четири категории летища, А, В, С и Д, в точка 79, буква б) от същите насоки се изисква първоначалната помощ да бъде предоставена за маршрути, които свързват регионално летище от категории С и Д с друго летище в Съюза, като помощта за маршрути между национални летища (категория В) може да се предвиди само по изключение. В точка 79, буква б) не се предвижда първоначалната помощ да може да се предоставя за маршрути между летище от категория А и летище от категория А или В, или летище, разположено извън Съюза. На летище Bruxelles-National обаче преминават повече от десет милиона пътници годишно и то следователно принадлежи към категория А. Тъй като мярката не е свързана с никакво условие що се отнася до летището по местоназначение на маршрутите, използвани от пътниците, за които се дава правото на възстановяване на таксата за сигурност съгласно член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., посоченото в точка 79, буква б) от насоките условие не е изпълнено.
- (215) Следователно помощта не отговаря на критериите за съвместимост, предвидени за помощта за започване на стопанска дейност (първоначална помощ) в Насоките от 2005 г.
- (216) С оглед на казаното, помощта е несъвместима с вътрешния пазар.

⁽⁵²⁾ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

8. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (217) Съгласно разпоредбите на ДФЕС и установената практика на Съда, Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта, когато се установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар. Също така Съдът нееднократно е постановявал, че задължението на дадена държава членка да отмени помощ, счетена от Комисията за несъвместима с вътрешния пазар, цели да се възстанови съществуващото преди това положение.
- (218) В този контекст Съдът е счел, че целта е постигната, когато получателят е възстановил сумите от неправомерно предоставената помощ. С това възстановяване получателят е загубил предимството, което е имал над конкурентите си на пазара, и положението от преди плащането на помощта е възстановено.
- (219) В съответствие с постоянната съдебна практика, член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589 гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от бенефициера (...)“.
- (220) Следователно, като се има предвид, че разглежданите мерки са били приведени в изпълнение в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и са несъвместими с вътрешния пазар, те следва да подлежат на възстановяване, за да се възстанови съществуващото на пазара положение преди предоставянето им. Възстановяването трябва да обхваща периода от момента, в който предимството е предоставено на получателите, т.е. от момента, в който помощта е предоставена на получателите, до действителното ѝ възстановяване. От това следва, че за сумите за възстановяване трябва да се начислят лихви до момента на действителното им възстановяване.
- (221) С писмо от 20 март 2017 г. Белгия информира Комисията за оттеглянето на кралския указ от 7 януари 2014 г. с кралски указ от 15 март 2017 г. Така Белгия е премахнала мярката за помощ, която няма да действа в бъдеще.
- (222) Освен това с писмо от 16 май 2017 г. Белгия предостави цялата необходима информация, доказваща, че авиокомпаниите Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium и Thomas Cook Airlines Belgium са възстановили в изпълнение на кралския указ от 15 март 2017 г. получените като помощ суми и лихвите, изчислени от 22 септември 2014 г. на база, определена съгласно глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и съгласно Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ⁽⁵³⁾ за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004, а именно съответно 16 779 819 EUR помощ и 543 546,30 EUR лихви, 2 143 621 EUR помощ и 69 438,01 EUR лихви и 76 560 EUR помощ и 2 480 EUR лихви.
- (223) С оглед на тази информация и като се има предвид възстановяването на сумите на получената помощ заедно със съответните лихви, Комисията счита, че получателите са загубили предимството, с което са се ползвали пред конкурентите си на пазара, и че положението на конкуренцията преди изплащането на помощта е възстановено.
- (224) Предвид казаното няма основание на Белгия да се налага задължение за премахване на мярката и за възстановяване от получателите на несъвместимата помощ, тъй като тя сама вече е извършила тези действия.

9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (225) Комисията констатира, че Белгия е привела неправомерно в действие държавна помощ в полза на авиокомпаниите, които изпълняват условията, определени в член 2, точка 1 от кралския указ от 7 януари 2014 г., в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Тъй като за въпросната схема не могат да бъдат идентифицирани основания за съвместимост, тя бе определена за несъвместима с вътрешния пазар.
- (226) Доколкото обаче Белгия е оттеглила кралския указ от 7 януари 2014 г. и е предприела възстановяване на помощта и на съответните лихви, преобладаващото положение преди предоставянето на тази неправомерна и несъвместима държавна помощ е било възстановено. Следователно не се налага постановяване на задължение за премахване на мярката и възстановяване на разглежданата помощ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Предоставената с кралския указ от 7 януари 2014 г. субсидия в полза на определени авиокомпаниии представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

⁽⁵³⁾ Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

2. Посочената в параграф 1 помощ, която е предоставена неправомерно от Кралство Белгия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Кралство Белгия.

Съставено в Брюксел на 18 юли 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1538 НА КОМИСИЯТА**от 11 октомври 2018 година****относно хармонизиране на радиочестотния спектър за използване от устройства с малък обseg на действие в честотните ленти 874—876 MHz и 915—921 MHz***(нотифицирано под номер C(2018) 6535)***(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Решение № 676/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 март 2002 г. относно регулаторната рамка за политиката на Европейската общност в областта на радиочестотния спектър („Решение за радиочестотния спектър“) ⁽¹⁾, и по-специално член 4, параграфи 3 и 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) Устройствата с малък обseg на действие са основно продукти за масовия пазар и/или преносими продукти, които лесно могат да бъдат пренасяни и използвани трансгранично. Наличието на различия в условията за достъп до радиочестотния спектър може да попречи на тяхното свободно движение, да увеличи разходите за тяхното производство и да създаде риск от вредни взаимни радиосмущения с други радиоприложения и радиослужби в следствие на непозволено използване. Решение 2006/771/ЕО на Комисията ⁽²⁾ хармонизира техническите условия за използване на радиочестотния спектър от широка гама от устройства с малък обseg на действие.
- (2) Решение № 243/2012/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ изисква от държавите членки, в сътрудничество с Комисията, да насърчават, където е подходящо, колективното и споделеното използване на радиочестотния спектър, с цел да се подобрят ефикасността и гъвкавостта и да се осигури предоставянето на радиочестотен спектър за нуждите на радиочестотната идентификация (RFID) и „интернет на предметите“. Техническите условия за използването на радиочестотния обхват 863—870 MHz за интернет на предметите, включително за радиочестотна идентификация (RFID), попадат в обхвата на Решение 2006/771/ЕО, което определя общи хармонизирани технически условия за използване на широка гама от устройства с малък обseg на действие, за които в резултат на това е необходимо най-много общо разрешение по националното право. Средата за споделено ползване в радиочестотните ленти 874—876 MHz и 915—921 MHz обаче се отклонява от този подход към радиочестотния спектър за устройства с малък обseg на действие и поради това изисква специфичен регулаторен режим.
- (3) Въз основа на изданието през юли 2006 г. на Европейската конференция по пощи и далекосъобщения (CEPT) съгласно член 4, параграф 2 от Решение № 676/2002/ЕО постоянен мандат за актуализиране на приложението към Решение 2006/771/ЕО с оглед на технологичното и пазарното развитие в областта на устройствата с малък обseg на действие, през юли 2014 г., в своето писмо с насоки за съответния шести цикъл на актуализиране (RSCOM 13—78rev2) Комисията изрично поиска от CEPT да проучи възможността да се въведат устройства с малък обseg на действие в радиочестотните ленти 870—876 MHz и 915—921 MHz, като същевременно се позволи известна гъвкавост на националните администрации и се защити съществуващото използване на радиочестотния спектър за целите на обществения ред, обществената сигурност и отбраната (като например за безпилотни въздухоплавателни средства и наземни превозни средства, дистанционно управление и телеметрия, тактически радиопредаватели, тактически системи за комуникация и канали за данни) и железопътния транспорт.
- (4) В отговор на това на 6 март 2017 г. CEPT представи допълнение (RSCOM17—07) към своя Доклад № 59 от 17 юли 2016 г., което съдържа заключения по отношение на възможността за технически хармонизирано използване на радиочестотните ленти 870—876 MHz и 915—921 MHz, с цел да се даде възможност за въвеждането на технически усъвършенствани решения, използващи радиочестотна идентификация, както и на нови устройства с малък обseg на действие, позволяващи нови видове приложения от типа „машина-машина“ и „интернет на предметите“. Тези приложения се основават на свързани в мрежа устройства с малък обseg на действие, под контрола на точки за достъп до мрежата, които представляват фиксирани точки за достъп до дадена мрежа за данни и служат като точка за свързване на други устройства с малък обseg на действие в тази мрежа към платформи за услуги извън мрежата, като прехвърлят данни, събрани от крайните възли под техен контрол. При тези възможности за хармонизация също така се вземат предвид нови възможности в радиочестотната лента 863—868 MHz, които вече са хармонизирани за устройствата с малък обseg на действие.

⁽¹⁾ ОВ L 108, 24.4.2002 г., стр. 1.

⁽²⁾ Решение 2006/771/ЕО на Комисията от 9 ноември 2006 г. за хармонизиране на радиочестотния спектър за използване от устройства с малък обseg на действие (ОВ L 312, 11.11.2006 г., стр. 66).

⁽³⁾ Решение № 243/2012/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2012 г. за създаване на многогодишна програма за политиката в областта на радиочестотния спектър (ОВ L 81, 21.3.2012 г., стр. 7).

- (5) RFID устройства, използващи радиочестотния спектър в долната част на обхвата 900 MHz, са налични почти навсякъде по света. Гарантирането на пълната им наличност и в Съюза ще създаде нови възможности за използване в световен мащаб, което би било от полза за предприятията от Съюза. По същия начин, този потенциал за глобално хармонизиране би бил от полза за свързаните в мрежа устройства с малък обем на действие, позволяващи широк набор от приложения за интернет на предметите, включително за нискобюджетни сценарии, които биха направили възможни приложения като проследяването на активи в световен мащаб или биха помогнали на иновативни разработчици на устройства за интелигентни домове от Съюза да увеличат пазарния си обхват. Ето защо тези нови устройства представляват важен и бързо разрастващ се сектор с висок потенциал за иновации. Съюзът следва да се възползва от почти глобалната наличност на такива устройства и съответните приложения и от произтичащите от това значителни икономии от мащаба и по-ниски разходи, като осигури хармонизирането на техническите условия за използване на радиочестотния спектър в лентите 874—876 MHz и 915—921 MHz във всички държави членки.
- (6) Чрез хармонизирането на техническите условия за използване се установява предвидима среда за споделено ползване на радиочестоти, като се определят — за дадена категория устройствата с малък обем на действие и за дадена радиочестотна лента — гранични стойности за излъчената мощност, напрегнатостта на полето или плътността на мощността, както и някои допълнителни параметри и ограничения за използването, въз основа на съответни проучвания за съвместимост. Тези условия следва да водят до предотвратяване на вредните радиосмущения, да насърчават надеждното и ефикасно използване на честотните ленти и да позволяват гъвкавост за различни приложения. В крайна сметка те следва да позволят повечето устройства с малък обем на действие в повечето държави членки да бъдат експлоатирани на базата на изключително и споделено използване на радиочестоти, в режим на общо разрешение съгласно националното законодателство, подобно на устройствата с малък обем на действие, хармонизирани съгласно Решение 2006/771/ЕО. Това не накърнява действието на член 5 от Директива 2002/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ и член 9, параграфи 3 и 4 от Директива 2002/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, като също така е в съответствие с член 7 от Директива 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ относно възможността за налагане по определени причини на допълнителни изисквания за споделено изключително използване на тези радиочестотни ленти, когато хармонизираните технически условия или условията за общо разрешение не са достатъчни, за да се гарантира подходящо качество на услугата.
- (7) Радиочестотните ленти 873—876 MHz и 918—921 MHz не са хармонизирани за използване от GSM-R посредством законодателството на Съюза или чрез решение на Европейския комитет по електронни съобщения (ЕСС), но те могат да бъдат използвани за тази цел на национално равнище при наличието на съответно национално решение в съответствие с Правилника за радиосъобщенията на Международния съюз по далекосъобщения (ITU). Следователно, когато хармонизирането на техническите условия в съчетание с режим на общи разрешения не е достатъчно, за да се защити такова използване на радиочестотните ленти 873—876 MHz и 918—921 MHz за национални разширения на GSM за железопътните мрежи (E-GSM-R), съответните държави членки следва да могат да въведат по отношение на използването на устройства с малък обем на действие режим на индивидуални разрешения, или специални изисквания относно инсталирането или експлоатацията, или географски ограничения, или да изискват прилагането на конкретни методи за намаляване на радиосмущенията, без това да засяга хармонизираните технически условия за достъп до радиочестотния спектър за устройства с малък обем на действие в рамките на съответните честотни ленти. Такива ограничения, когато са необходими в дадена държава членка, биха могли по-конкретно да гарантират, че се осъществява координация, за да се даде възможност за споделено ползване на географски принцип между E-GSM-R, от една страна, и RFID устройства и мрежови устройства с малък обем на действие, от друга.
- (8) Освен това, в съответствие с член 1, параграф 4 от Решение № 676/2002/ЕО, тъй като държавите членки си запазват правото да организират и използват своя радиочестотен спектър за целите на обществения ред, обществената сигурност и отбраната, те следва да запазят свободата си да защитават настоящото и бъдещо използване на тези честотни ленти и на съседни честотни ленти за военни и други цели, свързани с обществената сигурност и обществения ред, като същевременно се стремят да предоставят минималните хармонизирани основни радиочестотни ленти за мрежови устройства с малък обем на действие съгласно техническите условия, определени в настоящото решение.
- (9) През 2012 г. европейската железопътна общност постави началото на проекта за бъдеща система за мобилни железопътни комуникации (FRMCS), за да подготви въвеждането на приемник на GSM-R. Тъй като този проект не беше достатъчно напреднал към момента на изготвяне на допълнението (RSCOM17—07) Доклад № 59 на СЕРТ, допълнението не взема предвид тези бъдещата система. Този факт беше признат на 59-то заседание на Комитета по радиочестотния спектър на 15 и 16 март 2017 г. и Комисията беше призована да работи за решение, което взема предвид евентуални бъдещи нужди на FRMCS. За тази цел на 19 юни 2017 г. Комисията организира работна среща на заинтересованите страни на тема „Ефикасното използване на радиочестотния спектър в радиочестотните ленти 870—876 MHz и 915—921 MHz за интернет на предметите и железопътния транспорт“.

⁽¹⁾ Директива 2002/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 март 2002 г. относно разрешението на електронните съобщителни мрежи и услуги („Директива за разрешението“) (ОВ L 108, 24.4.2002 г., стр. 21).

⁽²⁾ Директива 2002/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 март 2002 г. относно общата регулаторна рамка за електронните съобщителни мрежи и услуги (Рамкова директива) (ОВ L 108, 24.4.2002 г., стр. 33).

⁽³⁾ Директива 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за хармонизирането на законодателствата на държавите членки във връзка с предоставянето на пазара на радиосъоръжения и за отмяна на Директива 1999/5/ЕО (ОВ L 153, 22.5.2014 г., стр. 62).

- (10) По време на работната среща всички присъстващи заинтересовани страни (общностите в областта на железопътния транспорт, радиочестотната идентификация (RFID) и интернет на предметите) отправиха настойчиво искане за хармонизиране на бъдещото използване на радиочестотните ленти 870—876 MHz и 915—921 MHz. Въз основа на допълнителната информация, получена от тях, и допълнителния принос от СЕРТ (RSCOM18—14) след работната среща, и като се вземе предвид становището на Комитета по радиочестотния спектър, радиочестотните подленти 874,4—876 MHz и 919,4—921 MHz следва да бъдат запазени за евентуално бъдещо използване от железопътния транспорт. Освен това следва да се предостави подходящ радиочестотен спектър за радиочестотна идентификация (RFID) и интернет на предметите, за да могат да се използват техните основни предимства и да се постигне хармонизиран подход в целия Европейски съюз. Поради тази причина е необходимо действията да се отклонят от предписанията на добавката към Доклад № 59 на СЕРТ. Подобно отклонение обаче, макар да коригира местоположението и размера на радиочестотните ленти, остава в границите на техническите условия, предложени от СЕРТ.
- (11) Резервирането на радиочестотните ленти 874,4—876 MHz и 919,4—921 MHz за FRMCS подлежи на допълнително проучване и може да наложи преразглеждане на настоящото решение по отношение на тези честотни ленти в бъдеще.
- (12) Въпреки че настоящото решение дава възможност за по-голяма гъвкавост при изпълнението в сравнение с Решение 2006/771/ЕО и въпреки че защитата на съществуващото използване на радиочестотните ленти за целите на обществения ред, обществената сигурност и отбраната, както и за железопътния транспорт, може да доведе до ограничения или дори до частична или пълна недостъпност на радиочестотен спектър в някои държави членки, чрез него следва да се избегне още по-силното фрагментиране на радиочестотните ленти и да се позволи използването на услуги от тип „интернет на предметите“, включително и радиочестотна идентификация, в хармонизирани минимални основни радиочестотни ленти в рамките на Съюза.
- (13) В съответствие с членове 5 и 10 от Решение № 676/2002/ЕО и с изискванията на Решение 2007/344/ЕО ⁽¹⁾ на Комисията относно хармонизирана достъпност на информацията за използването на радиочестотния спектър в Общността държавите членки следва да докладват относно изпълнението на настоящото решение на Комисията.
- (14) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Комитета по радиочестотния спектър,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Настоящото решение хармонизира радиочестотните ленти и свързаните технически условия за достъпа до и ефикасното използване на радиочестотен спектър за устройства с малък обseg на действие в радиочестотните ленти 874—876 MHz и 915—921 MHz.

Член 2

За целите на настоящото решение се прилагат следните определения:

1. „устройство с малък обseg на действие“ означава радиопредавател, който осигурява еднопосочна или двупосочна комуникация и който предава на къси разстояния с ниска мощност;
2. „мрежово устройство с малък обseg на действие“ означава устройство с малък обseg на действие, свързано в мрежа за данни, която потенциално обхваща по-обширни райони; свързаните в мрежа устройства с малък обseg на действие са под контрола на точките за достъп до мрежата;
3. „точка за достъп до мрежата“ означава фиксирано наземно устройство с малък обseg на действие, свързано в мрежа за данни, което служи за свързване на други устройства с малък обseg на действие към мрежата с оглед обслужване на платформи, разположени извън въпросната мрежа за данни;
4. „мрежа за данни“ означава съвкупност от няколко мрежови устройства с малък обseg на действие, включително точка за достъп до мрежата, като например мрежови компоненти и безжичните връзки между тях;
5. „без внасяне на радиосмущения и без защита“ означава, че не могат да се причиняват вредни смущения на която и да било радиосъобщителна услуга и че не може да има претенции за защита на тези устройства от вредни смущения, произхождащи от други радиосъобщителни услуги в същата радиочестотна лента;
6. „категория на устройствата с малък обseg на действие“ означава група устройства с малък обseg на действие, които използват радиочестотен спектър със сходни технически механизми за достъп до спектъра или въз основа на общи сценарии за използване.

⁽¹⁾ Решение 2007/344/ЕО на Комисията от 16 май 2007 г. относно хармонизирана достъпност на информацията за използването на радиочестотния спектър в Общността (ОВ L 129, 17.5.2007 г., стр. 67).

Член 3

1. Държавите членки определят и предоставят на принципа на неизключително ползване и без внасяне на радиосмущения и без защита радиочестотни ленти за типовете устройства с малък обсег на действие и мрежови устройства с малък обсег на действие, при спазване на хармонизираните технически условия и в рамките на крайните срокове за прилагане, посочени в приложението.
2. Държавите членки могат да вземат подходящи мерки, за да защитят съществуващото използване в радиочестотните ленти 874—876 MHz и 915—921 MHz до необходимата степен и в случаи, когато не може да бъде намерено алтернативно решение за защита чрез координиране на различните видове употреба в тези радиочестотни ленти. Това може да включва налагането на допълнителни технически, географски или оперативни изисквания за използване на радиочестотната лента, като същевременно се спазват хармонизираните технически условия за достъп до радиочестотния спектър, посочени в приложението.
3. Държавите членки могат да разрешават използването на радиочестотните ленти, обхванати от приложението, при по-малко ограничаващи условия или за устройства с малък обсег на действие, които не са част от хармонизираната категория. Това важи доколкото не се възпрепятства или намалява възможността за устройствата с малък обсег на действие от хармонизираната категория да разчитат на подходящия набор от хармонизирани технически условия, позволяващ споделеното използване на определена част от радиочестотния спектър на неизключителен принцип и за различни цели от устройства с малък обсег на действие от същата категория.
4. Държавите членки се въздържат от въвеждането на нови приложения в радиочестотните подленти 874,4—876 MHz и 919,4—921 MHz, докато не бъдат приети съгласно Решение № 676/2002/ЕО хармонизирани условия за ползването им.

Член 4

Държавите членки наблюдават използването на радиочестотните ленти 874—876 MHz и 915—921 MHz, включително потенциалното използване на радиочестотните подленти 874,4—876 MHz и 919,4—921 MHz за бъдещата система за мобилни железопътни комуникации (FRMCS), и докладват своите констатации на Комисията при поискване или по собствена инициатива, за да се даде възможност за редовно и навременно преразглеждане на решението.

Член 5

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 11 октомври 2018 година.

За Комисията
Мария ГАБРИЕЛ
Член на Комисията

Радиочестотни ленти със съответни хармонизирани технически условия и срокове за прилагане за устройства с малък обсег на действие

Таблицата по-долу описва различни комбинации от радиочестотни ленти и категории устройства с малък обсег на действие (съгласно определеното в член 2, параграф 6) и приложимите към тях хармонизирани технически условия за достъп до радиочестотния спектър и крайните срокове за прилагане.

Общи технически условия, които се прилагат за всички радиочестотни ленти и устройства с малък обсег на действие, които попадат в обхвата на настоящото решение:

- Държавите членки трябва да разрешават използването на радиочестотния спектър до посочените в настоящата таблица максимални стойности за **излъчената мощност, напрегнатостта на полето или плътността на мощността**. В съответствие с член 3, параграф 3 те могат да налагат по-малко ограничаващи условия, т.е. да разрешават използването на радиочестотния спектър при по-високи стойности на излъчената мощност, напрегнатостта на полето или плътността на мощността, при условие че това не намалява или не нарушава подходящото съвместно съществуване между устройствата с малък обсег на действие в радиочестотните ленти, хармонизирани с настоящото решение.
- Държавите членки могат да налагат само „**допълнителните параметри** (разпределение на каналите и/или достъп до канала и правила за заемането му)“, посочени в таблицата, и не могат да добавят други параметри или изисквания за достъп до радиочестотния спектър и за ограничаване на радиосмущенията. По-малко ограничаващи условия по смисъла на член 3, параграф 3 означава, че държавите членки могат напълно да пропускат „допълнителните параметри (разпределение на каналите и/или достъп до канала и правила за заемането му)“ от дадена клетка в таблицата или да разрешат по-високи стойности, при условие че това не нарушава подходящата среда за споделено ползване в хармонизираната радиочестотна лента.
- Държавите членки могат да налагат само „**другите ограничения за използването**“, посочени в таблицата, и не могат да добавят допълнителни ограничения за използването, освен ако се прилагат посочените в член 3, параграф 2 условия. Тъй като е възможно въвеждането на по-малко ограничаващи условия по смисъла на член 3, параграф 3, държавите членки могат да пропуснат едно или всички от тези ограничения, при условие че това не нарушава подходящата среда за споделено ползване в хармонизираната радиочестотна лента.

Използвани термини:

„**Коефициентът на запълване**“ се определя като отношението, изразено в проценти, на $\Sigma(Ton)/(Tobs)$, където Ton е времето, през което дадено единично предавателно устройство е в режим „включено“, а Tobs е периодът на наблюдение. Ton се измерва в дадена радиочестотна лента на наблюдение (Fobs). Освен ако в настоящото техническо приложение е посочено друго, Tobs е непрекъснат период от един час, а Fobs е приложимата радиочестотна лента съгласно настоящото техническо приложение. По-малко ограничаващи условия по смисъла на член 3, параграф 3 означава, че държавите членки могат да разрешават по-висока стойност на „коефициента на запълване“.

Лента №	Радиочестотна лента	Категория устройства с малък обсег на действие	Максимална излъчена мощност/ максимална напрегнатост на полето/максимална плътност на мощността	Допълнителни параметри (разпределение на каналите и/или достъп до канала и правила за заемането му)	Други ограничения за използването	Срок за прилагане
1	874—874,4 MHz ⁽⁸⁾	Неспецифични устройства с малък обсег на действие ⁽¹⁾	500 mW e.g.p. Изисква се адаптивно управление на мощността (APC) или, като алтернатива, други методи за ограничаване на радиосмущенията, които осигуряват поне еквивалентна степен на съвместимост на радиочестотния спектър	Използват се методи за достъп до спектъра и ограничаване на радиосмущенията, осигуряващи подходящо ниво на работните показатели, така че да са спазени съществените изисквания на Директива 2014/53/ЕС. Ако в хармонизирани стандарти или части от тях, които са били посочени в публикации в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> съгласно Директива 2014/53/ЕС, са описани съответни методи, трябва да се осигури ниво на работните показатели, което е най-малко еквивалентно на осигуряването от посочените методи. Широчина на честотната лента: ≤ 200 kHz Коефициент на запълване: ≤ 10 % за точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ Коефициент на запълване: 2,5 % в останалите случаи	Този набор от условия за ползване важи само за мрежи за данни. Всички устройства в мрежата за данни трябва да бъдат под контрола на точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1 февруари 2019 г.

Лента №	Радиочестотна лента	Категория устройства с малък обсяг на действие	Максимална излъчена мощност/ максимална напрегнатост на полето/максимална плътност на мощността	Допълнителни параметри (разпределение на каналите и/или достъп до канала и правила за заемането му)	Други ограничения за използването	Срок за прилагане
2	917,4—919,4 MHz ⁽⁹⁾	Устройства за широколентов пренос на данни ⁽³⁾	25 mW e.r.p	Използват се методи за достъп до спектъра и ограничаване на радиосмущенията, осигуряващи подходящо ниво на работните показатели, така че да са спазени съществените изисквания на Директива 2014/53/ЕС. Ако в хармонизирани стандарти или части от тях, които са били посочени в публикации в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> съгласно Директива 2014/53/ЕС, са описани съответни методи, трябва да се осигури ниво на работните показатели, което е най-малко еквивалентно на осигуряваното от посочените методи. Широчина на честотната лента: ≤ 1 MHz Коефициент на запълване: ≤ 10 % за точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ Коефициент на запълване: ≤ 2,8 % в останалите случаи	Този набор от условия за ползване важи само за широколентови устройства с малък обсяг на действие в мрежи за данни. Всички устройства в мрежата за данни трябва да бъдат под контрола на точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾	1 февруари 2019 г.
3	916,1—918,9 MHz ⁽¹⁰⁾	Устройства за радиочестотна идентификация (RFID) ⁽²⁾	Предавания на запитващи устройства при 4 W e.r.p. са разрешени само на средните честоти на лентите 916,3 MHz, 917,5 MHz, 918,7 MHz.	Използват се методи за достъп до спектъра и ограничаване на радиосмущенията, осигуряващи подходящо ниво на работните показатели, така че да са спазени съществените изисквания на Директива 2014/53/ЕС. Ако в хармонизирани стандарти или части от тях, които са били посочени в публикации в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> съгласно Директива 2014/53/ЕС, са описани съответни методи, трябва да се осигури ниво на работните показатели, което е най-малко еквивалентно на осигуряваното от посочените методи. Широчина на честотната лента: ≤ 400 kHz	⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1 февруари 2019 г.
4	917,3—918,9 MHz	Неспецифични устройства с малък обсяг на действие ⁽¹⁾	500 mW e.r.p. Предаванията са разрешени само в рамките на честотните обхвати 917,3—917,7 MHz, 918,5—918,9 MHz Изисква се адаптивно управление на мощността (APC) или, като алтернатива, други методи за ограничаване на радиосмущенията, които осигуряват поне еквивалентна степен на съвместимост на радиочестотния спектър	Използват се методи за достъп до спектъра и ограничаване на радиосмущенията, осигуряващи подходящо ниво на работните показатели, така че да са спазени съществените изисквания на Директива 2014/53/ЕС. Ако в хармонизирани стандарти или части от тях, които са били посочени в публикации в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> съгласно Директива 2014/53/ЕС, са описани съответни методи, трябва да се осигури ниво на работните показатели, което е най-малко еквивалентно на осигуряваното от посочените методи. Широчина на честотната лента: ≤ 200 kHz Коефициент на запълване: ≤ 10 % за точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ Коефициент на запълване: ≤ 2,5 % в останалите случаи	Този набор от условия за ползване важи само за мрежи за данни. Всички устройства в мрежата за данни трябва да бъдат под контрола на точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1 февруари 2019 г.

Лента №	Радиочестотна лента	Категория устройства с малък обсяг на действие	Максимална излъчена мощност/ максимална напрегнатост на полето/максимална плътност на мощността	Допълнителни параметри (разпределение на каналите и/или достъп до канала и правила за заемането му)	Други ограничения за използването	Срок за прилагане
5	917,4—919,4 MHz ⁽⁹⁾	Неспецифични устройства с малък обсяг на действие ⁽¹⁾	25 mW e.r.p.	Използват се методи за достъп до спектъра и ограничаване на радиосмущенията, осигуряващи подходящо ниво на работните показатели, така че да са спазени съществените изисквания на Директива 2014/53/ЕС. Ако в хармонизирани стандарти или части от тях, които са били посочени в публикации в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> съгласно Директива 2014/53/ЕС, са описани съответни методи, трябва да се осигури ниво на работните показатели, което е най-малко еквивалентно на осигуряваното от посочените методи. Широчина на честотната лента: ≤ 600 kHz Коефициент на запълване: ≤ 1 %	Този набор от условия за ползване важи само за устройства с малък обсяг на действие в мрежи за данни. Всички устройства в мрежата за данни трябва да бъдат под контрола на точките за достъп до мрежата ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾	1 февруари 2019 г.

- ⁽¹⁾ Категорията „неспецифични устройства с малък обсяг на действие“ обхваща всички видове радиоустройства независимо от приложението или целта, които отговарят на техническите условия, определени за дадена радиочестотна лента. Те се използват обикновено за телеметрия, телеуправление, в алармени системи, за предаване на данни в общия случай и за други приложения.
- ⁽²⁾ Категорията „устройства за радиочестотна идентификация (RFID)“ обхваща радиокомуникационни системи на основата на електронен етикет/запитващо устройство, състоящи се от радиоустройства (електронни етикети), прикрепени към одушевени или неодушевени обекти, и предавателно-приемащи устройства (запитващи устройства), които задействат етикетите и получават обратно данни. Обикновено се използват за проследяване и идентифициране на обекти, като например за електронно наблюдение на артикули (EAS) и за събиране и предаване на данни за обектите, към които са прикрепени етикетите, които от своя страна могат да са без батерии или да се захранват частично или изцяло с батерии. Отговорите на електронния етикет се валидират от запитващото устройство и се предават на неговата приемачна система.
- ⁽³⁾ Категорията „устройства за широколентов пренос на данни“ обхваща радиоустройствата, които използват за достъп до спектъра методи за широколентова модулация. Те обикновено се използват при безжични системи за достъп като локални радиомрежи (WAS/RLAN) или широколентови устройства с малък обсяг на действие в мрежи за данни.
- ⁽⁴⁾ В дадена мрежа за данни точката за достъп до мрежата представлява фиксирано наземно устройство с малък обсяг на действие, което служи за свързване на други устройства с малък обсяг на действие към мрежата с оглед обслужване на платформи, разположени извън въпросната мрежа за данни. Под „мрежа за данни“ се разбира съвкупност от няколко устройства с малък обсяг на действие, включително точка за достъп до мрежата, и безжичните връзки между тях.
- ⁽⁵⁾ Съгласно член 3, параграф 1 радиочестотните ленти се определят и предоставят на принципа на неизключителен и споделен достъп. Хармонизираните технически условия следва да позволяват повечето устройства с малък обсяг на действие в повечето държави членки да се експлоатират в режим на общо разрешение съгласно националното законодателство. Това не накърнява действието на член 5 от Директива 2002/20/ЕО, член 9, параграфи 3 и 4 от Директива 2002/21/ЕО, член 7 от Директива 2014/53/ЕС и член 3, параграф 2, като държавите членки могат да ограничават използването на това вписване, така че монтирането и експлоатацията да се извършват само от професионални ползватели, и могат да въвеждат индивидуални разрешения, например с цел управление на споделеното ползване на географски принцип и/или прилагане на методи за ограничаване на радиосмущенията, за да се осигури защита на радиоуслуги.
- ⁽⁶⁾ В държави членки, където този радиочестотен обхват или част от него се използва за целите на обществения ред, обществената сигурност и отбраната и не е възможно координиране, държавите членки могат да решат да не прилагат настоящото вписване, частично или изцяло, в съответствие с член 1, параграф 4 от Решение № 676/2002/ЕО и член 3, параграф 2 от настоящото решение.
- ⁽⁷⁾ Възможно е да има нужда също така от национални правила, например за координиране на местно равнище, за да се избегнат смущения на радиоуслуги, работещи в съседни радиочестотни ленти, например поради интермодулация или блокиране.
- ⁽⁸⁾ Този честотен обхват (874—874,4 MHz) е хармонизираната минимална основна радиочестотна лента.
- ⁽⁹⁾ Този честотен обхват (917,4—919,4 MHz) е хармонизираната минимална основна радиочестотна лента.
- ⁽¹⁰⁾ Електронните етикети за радиочестотна идентификация излъчват своите отговори при много ниско ниво на мощност (– 10 dBm e.r.p.) в радиочестотна лента около каналите, използвани от запитващото устройство за радиочестотна идентификация, и трябва да отговарят на съществените изисквания на Директива 2014/53/ЕС.

ПОПРАВКИ

Поправка на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/317 на Комисията от 2 март 2018 година за предоставяне на дерогация от Регламент (ЕО) № 1967/2006 на Съвета по отношение на минималното разстояние от брега и минималната дълбочина за улов на стъкленка (*Aphia minuta*) с корабни грибове в част от териториалните води на Италия

(Официален вестник на Европейския съюз L 62 от 5 март 2018 г.)

На страница 2 в съображение 18:

вместо: „март“,

да се четат: „май“.

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



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG