ISSN 1830-3617

Официален вестник на Европейския съюз

L 50

Издание на български език

Законодателство

Година 52

21 февруари 2009 г.

Съдържание

I *Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително*

РЕГЛАМЕНТИ

Регламент (ЕО) № 145/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година за определяне на фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 1

★ **Регламент (ЕО) № 146/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година за изменение на приложение II към Регламент (ЕО) № 2076/2005 по отношение на вноса на рибни продукти от Камерун** (1) 3

★ **Регламент (ЕО) № 147/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година относно определяне на зоните на местоназначение за възстановявания при износ, такси върху износа и някои лицензии за износ за зърнени култури и ориз (кодифицирана версия)** 5

★ **Регламент (ЕО) № 148/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година за отмяна на 11 остарели регламента в общата политика в областта на рибарството** 10

★ **Регламент (ЕО) № 149/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 214/2001 на Комисията относно определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1255/1999 на Съвета по отношение на интервенцията на пазара на обезмаслено мляко на прах** 12

★ **Регламент (ЕО) № 150/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 619/2008 относно откриване на постоянна тръжна процедура за възстановяванията при износ за някои млечни продукти** 19

★ **Регламент (ЕО) № 151/2009 на Комисията от 20 февруари 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 619/2008 относно откриване на постоянна тръжна процедура за възстановяванията при износ за някои млечни продукти** 20

(1) Текст от значение за ЕИП

(Продължава на вътрешната корица)

BG

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

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

II *Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително*

РЕШЕНИЯ

Съвет

2009/149/ЕО:

★ **Решение на Съвета от 27 ноември 2008 година за подписване на Споразумението между Европейската общност и Република Армения относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги** 21

Споразумение между Европейската общност и Република Армения относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги 22

Комисия

2009/150/ЕО:

★ **Решение на Комисията от 25 януари 2006 година относно държавна помощ C 54/03 (бивш N 194/02), която Федерална република Германия планира да осъществи във връзка с механизъм за възстановяване на средства, свързан с въвеждането на система за заплащане на такса за изминат участък за тежкотоварните автомобили по германските магистрали** *(нотифицирано под номер C(2006) 89)* ([1]). 30

2009/151/ЕО:

★ **Решение на Комисията от 20 февруари 2009 година за изменение на приложение II към Решение 79/542/ЕИО на Съвета относно вписването на Ботсуана в списъка на третите страни или части от тях, от които е разрешен вносът на определени видове прясно месо в Общността** *(нотифицирано под номер C(2009) 1031)* ([1]). 45

Поправки

★ **Поправка на Регламент (ЕО) № 124/2009 на Комисията от 10 февруари 2009 година за определяне на максимално допустимите граници за наличието на кокцидиостатици или хистомоностатици в храни в резултат на неизбежното преминаване на тези вещества в нецелеви фуражи (ОВ L 40, 11.2.2009 г.)** 52

Съобщение за читателите (Виж стр. 3 от корицата)

BG

([1]) Текст от значение за ЕИП

I

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 145/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за определяне на фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) [1],

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1580/2007 на Комисията от 21 декември 2007 г. за определяне на правила за прилагане на регламенти (ЕО) № 2200/96, (ЕО) № 2201/96 и (ЕО) № 1182/2007 на Съвета в сектора на плодовете и зеленчуците [2], и по-специално член 138, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

в изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг от многостранните търговски преговори Регламент (ЕО) № 1580/2007 посочва критерии за определяне от Комисията на фиксирани стойности при внос от трети страни за продуктите и периодите, посочени в приложение XV, част А от посочения регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Фиксираните стойности при внос, посочени в член 138 от Регламент (ЕО) № 1580/2007, са определени в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 21 февруари 2009 година.

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

Съставено в Брюксел на 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Jean-Luc DEMARTY

Генерален директор на Генерална дирекция „Земеделие и развитие на селските райони“

---

[1] ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.
[2] ОВ L 350, 31.12.2007 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)

Код по КН	Кодове на трети страни [1]	Фиксирана вносна стойност
0702 00 00	IL	129,4
	JO	62,0
	MA	42,1
	TN	132,6
	TR	82,6
	ZZ	89,7
0707 00 05	JO	161,3
	MA	77,9
	MK	147,9
	TR	164,7
	ZZ	138,0
0709 90 70	JO	239,8
	MA	71,3
	TR	125,2
	ZZ	145,4
0709 90 80	EG	94,1
	ZZ	94,1
0805 10 20	EG	45,6
	IL	55,3
	MA	50,4
	TN	47,6
	TR	61,5
	ZZ	52,1
0805 20 10	IL	144,4
	MA	84,5
	TR	73,0
	ZZ	100,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	75,3
	IL	94,8
	JM	95,1
	MA	69,5
	PK	50,6
	TR	60,8
	ZZ	74,4
0805 50 10	EG	81,5
	MA	44,0
	TR	61,0
	ZZ	62,2
0808 10 80	CA	89,7
	CL	67,7
	CN	83,1
	MK	25,7
	US	107,9
	ZZ	74,8
0808 20 50	AR	103,4
	CL	73,7
	CN	73,7
	US	112,7
	ZA	109,7
	ZZ	94,6

[1] Номенклатура на страните, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „друг произход“.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 146/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за изменение на приложение II към Регламент (ЕО) № 2076/2005 по отношение на вноса на рибни продукти от Камерун

(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 853/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно определяне на специфични хигиенни правила за храните от животински произход ([1]), и по-специално член 9 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 854/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за определяне на специфичните правила за организирането на официален контрол върху продуктите от животински произход, предназначени за човешка консумация ([2]), и по-специално член 16 от него,

като има предвид, че:

(1) В член 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 854/2004 се предвижда, че продукти от животински произход се внасят само от трета страна или част от трета страна, която фигурира в списък, съставен и актуализиран в съответствие с процедурата, посочена в същия регламент.

(2) В Регламент (ЕО) № 2076/2005 на Комисията от 5 декември 2005 г. относно определяне на преходни разпоредби за прилагането на регламенти (ЕО) № 853/2004, (ЕО) № 854/2004 и (ЕО) № 882/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) се предвижда, че като дерогация от член 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 854/2004, при определени условия държавите-членки могат да разрешат внос на рибни продукти от трети страни, които фигурират в приложение II към посочения регламент.

(3) Третите страни, в които все още не е предприета инспекция на Общността за проверка на техните санитарни условия и за установяване на това, дали наложеният от техните компетентни органи контрол е равностоен на изискванията на законодателството на Общността, са изброени в приложение II към Регламент (ЕО) № 2076/2005. В момента Камерун съответно е вписан в приложение II към Регламент (ЕО) № 2076/2005.

(4) Инспекция на Общността, проведена в Камерун през 2003 г., разкри сериозни недостатъци по отношение на хигиената на обработката на рибните продукти и на капацитета на компетентните органи на посочената трета страна за провеждане на надеждни проверки на рибните продукти. Вследствие на това Камерун не може да предостави необходимите гаранции, че рибните продукти са получени при условия, най-малко равностойни на тези, които са валидни за производството и пускането на пазара на рибни продукти в Общността. След инспекцията Камерун прекрати вноса на рибни продукти към ЕС.

(5) От 2004 г. компетентните органи на Камерун не са информирали Общността за напредъка в прилагането на коригиращи действия за поправяне на недостатъците, наблюдавани през 2003 г. През 2008 г. Камерун отказа инспекция на място от страна на Общността под предлог, че в близко време нито едно обработващо рибни продукти предприятие или плавателен съд няма намерение да изнася рибни продукти в ЕС.

(6) Поради това вносът на рибни продукти от Камерун в Общността вече следва да не се разрешава.

(7) Регламент (ЕО) № 2076/2005 следва да бъде съответно изменен.

(8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение II към Регламент (ЕО) № 2076/2005 се заменя с текста от приложението към настоящия регламент.

([1]) ОВ L 139, 30.4.2004 г., стр. 55.
([2]) ОВ L 139, 30.4.2004 г., стр. 206.
([3]) ОВ L 338, 22.12.2005 г., стр. 83.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след 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 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Androulla VASSILIOU

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък на трети страни и територии, от които може да бъде разрешаван вносът на рибни продукти под каквато и да е форма, предназначени за консумация от човека

AO — АНГОЛА

AZ — АЗЕРБАЙДЖАН (1)

BJ — БЕНИН

CG — РЕПУБЛИКА КОНГО (2)

ER — ЕРИТРЕЯ

IL — ИЗРАЕЛ

MM — МИАНМАР

SB — СОЛОМОНОВИ ОСТРОВИ

SH — СВЕТА ЕЛЕНА

TG — ТОГО

(1) Разрешен е единствено вносът на хайвер.
(2) Разрешен е единствено вносът на рибни продукти, уловени, замразени и окончателно пакетирани в открито море.“

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 147/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

относно определяне на зоните на местоназначение за възстановявания при износ, такси върху износа и някои лицензии за износ за зърнени култури и ориз

(кодифицирана версия)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ([1]), и по-специално член 170 от него във връзка с член 4 от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕИО) № 2145/92 на Комисията от 29 юли 1992 г. относно ново определяне на зоните на местоназначение за възстановявания при износ, такси върху износа и някои лицензии при износ за зърнени култури и ориз ([2]) е бил неколкократно и съществено изменян ([3]). С оглед постигане на яснота и рационалност посоченият регламент следва да бъде кодифициран.

(2) Желателно е да се определят зоните на местоназначение, които да се използват с цел определяне на възстановявания при износ и такси върху износа за зърнени култури и ориз.

(3) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за общата организация на селскостопанските пазари,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Зоните на местоназначение, които трябва да се използват с цел определяне на диференцирани възстановявания при износ и такси върху износа по отношение на продуктите, посочени в част I, букви а), б) и в), и в част II, букви а) и б) от приложение I към Регламент (ЕО) № 1234/2007, са определени в приложение I към настоящия регламент.

Член 2

Регламент (ЕИО) № 2145/92 се отменя.

Позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение III.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след 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 20 февруари 2009 година.

За Комисията

José Manuel BARROSO

Председател

([1]) ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 214, 30.7.1992 г., стр. 20.
([3]) Вж. приложение II.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Зона I

а) Мароко

Алжир

Тунис

б) Египет

Израел

Ливан

Сирия

Турция

Западна Сахара

в) Либия

Зона II

в) Норвегия

Фарьорски острови

Исландия

г) Русия (Северна)

Беларус

Зона III

а) Босна и Херцеговина

Хърватска

Територия на бивша Югославия, с изключение на Словения, Хърватска и Босна и Херцеговина

б) Албания

в) Русия (Южна)

Армения

Грузия

Азербайджан

Република Молдова

Украйна

Казахстан

Киргизстан

Узбекистан

Таджикистан

Туркменистан

Зона IV

а) Мексико

Страни и територии в Централна Америка (с изключение на страните от АКТБ)

б) Големи и Малки Антилски острови (с изключение на страните от АКТБ, Пуерто Рико и ОСТ) и Бермуда

в) Страни и територии в Южна Америка (по Атлантическото крайбрежие, различни от ОСТ)

г) Страни и територии в Южна Америка (по Тихоокеанското крайбрежие)

Зона V

Република Южна Африка

Зона VI

Страни и територии на Арабския полуостров

Йордания

Ирак

Иран

Зона VII

а) Афганистан

Пакистан

Индия (в т.ч. Сиким)

Непал

Шри Ланка

Бангладеш

Мианмар

Бутан

острови в Индийския океан (с изключение на страните от АКТБ и ОСТ)

б) Тайланд

Камбоджа

Лаос

Япония

Индонезия

Малайзия

Филипини

в) Други страни и територии в Азия и Океания (с изключение на страните от ОСТ)

Австралия

Нова Зеландия

Зона VIII

а) (Страни от АКТБ)

Ангола

Антигуа и Барбуда

Бахамски острови

Барбадос

Белиз

Бенин

Ботсуана

Буркина Фасо

Бурунди

Камерун

Кабо Верде

Централноафриканска република

Коморски острови (с изключение на Майот)

Конго

Кот д'Ивоар

Джибути

Доминиканска република

Етиопия

Фиджи

Габон

Гамбия

Гана

Гренада

Гвинея

Гвинея Бисау

Екваториална Гвинея

Гвиана

Хаити

Ямайка

Кения

Кирибати

Лесото

Либерия

Мадагаскар

Малави

Мали

Маврций

Мавритания

Мозамбик

Намибия

Нигер

Нигерия

Уганда

Папуа-Нова Гвинея

Доминиканска република

Руанда

Сейнт Китс и Нейвис

Сейнт Винсент и Гренадини

Сейнт Лусия

Соломонови острови

Самоа

Сао Томе и Принсипи

Сенегал

Сейшелски острови

Сиера Леоне

Сомалия

Судан

Суринам

Свазиленд

Танзания

Чад

Того

Тонга

Тринидад и Тобаго

Тувалу

Вануату

Демократична република Конго

Замбия

Зимбабве

б) (страни от ОСТ)

Френска Полинезия

Нова Каледония и колонии

Уолис и Футуна

Френски южни и антарктически територии

Сен Пиер и Микелон

Майот

Нидерландски Антили

Аруба

Гренландия

Ангуила

Кайманови острови

Фолкландски острови

Южни Сандвичеви острови и колонии

Търкс и Кайкос острови

Британски Вирджински острови

Монтсерат

Питкерн

Света Елена и колонии

Британски Антарктически територии

Британски територии в Индийския океан

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Отмененият регламент и списък на неговите последователни изменения

Регламент (ЕИО) № 2145/92 на Комисията (ОВ L 214, 30.7.1992 г., стр. 20)	
Регламент (ЕО) № 3304/94 на Комисията (ОВ L 341, 30.12.1994 г., стр. 48)	единствено член 1, параграф 2
Регламент (ЕО) № 1950/2005 на Комисията (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 18)	единствено член 3
Регламент (ЕО) № 1996/2006 на Комисията (ОВ L 398, 30.12.2006 г., стр. 1)	единствено член 2

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Таблица на съответствието

Регламент (ЕИО) № 2145/92	Настоящият регламент
Член 1, първа алинея	Член 1
Член 1, втора алинея	—
—	Член 2
Член 2, първа алинея	Член 3
Член 2, втора алинея	—
Приложение	Приложение I
—	Приложение II
—	Приложение III

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 148/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за отмяна на 11 остарели регламента в общата политика в областта на рибарството

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Акта за присъединяване на Испания и Португалия, и по-специално член 175 от него,

като взе предвид Регламент (ЕИО) № 3117/85 на Съвета от 4 ноември 1985 година относно определяне на общи правила за предоставяне на финансови компенсации за сардините [1], и по-специално член 4 от него,

като взе предвид Регламент (ЕИО) № 2847/93 на Съвета от 12 октомври 1993 година относно установяването на система за контрол, приложима към общата политика в областта на рибарството [2], и по-специално член 3, параграф 4 и член 21, параграфи 3 и 4 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2406/96 на Съвета от 26 ноември 1996 година относно определяне на общите стандарти за търговия с някои рибни продукти [3], и по-специално член 2, параграф 3 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 104/2000 на Съвета от 17 декември 1999 година относно общата организация на пазарите на рибни продукти и продукти от аквакултури [4], и по-специално член 25, член 27, параграф 6 и член 37 от него,

като има предвид, че:

(1) Подобряването на прозрачността на правото на Общността е основен елемент от по-добрата законодателна стратегия, която се прилага от институциите на Общността. В този контекст е подходящо да се извадят от действащото законодателство тези актове, които вече нямат реален ефект.

(2) Следните регламенти във връзка с общата политика в областта на рибарството са остарели, въпреки че формално все още са в сила:

— Регламент (ЕИО) № 3459/85 на Комисията от 6 декември 1985 година относно определяне на подробни правила за предоставяне на финансови компенсации за атлантически сардини [5]. Посоченият регламент е изгубил своята сила, тъй като в основното законодателство са се извършили промени, които са несъвместими с прилагането на посочения акт,

— Регламент (ЕИО) № 254/86 на Комисията от 4 февруари 1986 година относно установяване на подробни правила за постепенната отмяна на количествените ограничения, които се прилагат в държавите-членки, с изключение на Испания и Португалия, по отношение на консервирани сардини и риба тон с произход от Испания [6]. Посоченият регламент е изгубила своята сила поради това, че включва преходен период, който е изтекъл,

— Регламент (ЕИО) № 3599/90 на Комисията от 13 декември 1990 година за поправяне на вреди, причинени вследствие прекратяване на риболов на морски език от риболовни кораби, плаващи под флага на държава-членка през 1989 година [7]. Посоченият регламент е изгубил своята сила поради това, че включва единствено 1989 година,

— Регламент (ЕИО) № 3863/91 на Комисията от 16 декември 1991 година за определяне на минимални пазарни размери на раци, приложими за някои крайбрежни зони на Обединеното кралство [8]. Посоченият регламент е изгубил своята сила, тъй като в основното законодателство са се извършили промени, които са несъвместими с прилагането на посочения акт,

— Регламент (ЕО) № 897/94 на Комисията от 22 април 1994 година за определяне на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2847/93 на Съвета по отношение на пилотните проекти за постоянно наблюдение на местоположението на риболовните кораби на Общността [9]. Посоченият регламент е изгубил своята сила, тъй като в основното законодателство са се извършили промени, които са несъвместими с прилагането на посочения акт,

— Регламент (ЕО) № 1419/96 на Комисията от 22 юли 1996 година за определяне на размера на помощта за частно складиране на калмари от вида Loligo patagonica [10]. Посоченият регламент е изгубил своята сила, тъй като в основното законодателство са се извършили промени, които са несъвместими с прилагането на посочения акт,

— Регламент (ЕО) № 2378/1999 на Комисията от 9 ноември 1999 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1282/1999 за отпускане на компенсаторно обезщетение на организациите на производителите за количеството риба тон, доставено на преработвателната промишленост през периода от 1 октомври до 31 декември 1998 г. [11] Посоченият регламент е изгубил своята сила поради това, че включва единствено 1998 година,

---

(1) ОВ L 297, 9.11.1985 г., стр. 1.
(2) ОВ L 261, 20.10.1993 г., стр. 1.
(3) ОВ L 334, 23.12.1996 г., стр. 1.
(4) ОВ L 17, 21.1.2000 г., стр. 22.
(5) ОВ L 332, 10.12.1985 г., стр. 16.
(6) ОВ L 31, 6.2.1986 г., стр. 13.
(7) ОВ L 350, 14.12.1990 г., стр. 50.
(8) ОВ L 363, 31.12.1991 г., стр. 1.
(9) ОВ L 104, 23.4.1994 г., стр. 18.
(10) ОВ L 182, 23.7.1996 г., стр. 11.
(11) ОВ L 287, 10.11.1999 г., стр. 12.

— Регламент (ЕО) № 1103/2000 на Комисията от 25 май 2000 година за отпускане на компенсаторно обезщетение на организациите на производители за количеството риба тон, доставено на преработвателната промишленост през периода от 1 юли до 30 септември 1999 година [1]. Посоченият регламент е изгубил своята сила поради това, че включва единствено 1999 година,

— Регламент (ЕО) № 1702/2000 на Комисията от 31 юли 2000 година относно установяване на забрана за риболова на треска от риболовни кораби, плаващи под флага на Испания [2]. Посочената разпоредба е изгубила своята сила поради това, че се прилага за разпределение на квотите за 2000 година,

— Регламент (ЕО) № 585/2001 на Комисията от 26 март 2001 година относно отпускане на компенсаторно обезщетение на организациите на производители за количеството риба тон, доставено на преработвателната промишленост през периода от 1 януари до 31 март 2000 година [3]. Посоченият регламент е изгубил своята сила поради това, че включва единствено 2000 година,

— Регламент (ЕО) № 2496/2001 на Комисията от 19 декември 2001 година относно отпускане на компенсаторно обезщетение на организациите на производители за количеството риба тон, доставено на преработвателната промишленост през периода от 1 януари до 31 март 2001 година [4]. Посоченият регламент е изгубил своята сила поради това, че включва единствено 2001 година.

(3) За повече правна сигурност и яснота регламентите, посочени в съображение 2, следва да бъдат отменени.

(4) Предвидените в настоящия регламент мерки са в съответствие със становището на Управителния комитет по рибарство и аквакултури,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламенти за отмяна

Регламенти: отменят се регламенти (ЕИО) № 3459/85, (ЕИО) № 254/86, (ЕИО) № 3599/90, (ЕИО) № 3863/91, (ЕО) № 897/94, (ЕО) № 1419/96, (ЕО) № 2378/1999, (ЕО) № 1103/2000, (ЕО) № 1702/2000, (ЕО) № 585/2001 и (ЕО) № 2496/2001.

Член 2

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на седмия ден след 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 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Joe BORG

Член на Комисията

[1] ОВ L 125, 26.5.2000 г., стр. 18.
[2] ОВ L 195, 1.8.2000 г., стр. 21.
[3] ОВ L 86, 27.3.2001 г., стр. 8.
[4] ОВ L 337, 20.12.2001 г., стр. 25.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 149/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 214/2001 на Комисията относно определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1255/1999 на Съвета по отношение на интервенцията на пазара на обезмаслено мляко на прах

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ([1]), и по-специално член 43 във връзка с член 4 от него,

като има предвид, че:

(1) В член 10, параграф 1, буква е) от Регламент (ЕО) № 1234/2007 се предвижда публична интервенция за обезмаслено мляко на прах.

(2) В Регламент (ЕО) № 214/2001 на Комисията ([2]) са определени подробни правила относно публичната интервенция на пазара за обезмаслено мляко на прах.

(3) С оглед на новите мерки и в светлината на натрупания опит е подходящо да се изменят и, ако е необходимо, да се опростят подробните правила относно интервенцията на пазара на обезмаслено мляко на прах.

(4) В член 10, параграф 1, буква е) от Регламент (ЕО) № 1234/2007 се определя нов стандарт за съдържанието на протеин в обезмасленото мляко на прах, което трябва да представлява 34 % от теглото на сухото обезмаслено вещество, поради което определението за продукт, отговарящ на условията, следва да бъде променено.

(5) В съответствие с член 13, параграф 1, буква г) във връзка с член 18, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 1234/2007 публичната интервенция през периода от 1 март до 31 август на пазара на обезмаслено мляко на прах при фиксирана цена се ограничава до предлагано количество от 109 000 тона.

(6) С цел да бъде спазено количественото ограничение от 109 000 тона е уместно да се предвиди период за размисъл, по време на който да могат да се предприемат специални мерки, отнасящи се по-специално за текущите оферти, преди да се вземе решение относно офертите. Тези мерки могат да се състоят от преустановяване на интервенцията, прилагане на проценти за разпределение и отхвърляне на текущи оферти. Те изискват бързи действия и Комисията трябва да има възможността незабавно да предприеме всички необходими мерки. Във връзка с официалните празници през април 2009 г. трябва да се направи дерогация по отношение на датите за подаване на офертите, за да се гарантира спазването на ограничението от 109 000 тона, които трябва да бъдат закупени по фиксирана цена.

(7) Размерът на гаранцията оказва възпиращо влияние върху оттеглянето на оферти, поради което се прилага гаранция в размер на 5 EUR на 100 kg за всички тръжни процедури в рамките на настоящия регламент.

(8) С Регламент (ЕО) № 1152/2007 на Съвета ([3]) се забранява частното складиране на обезмаслено мляко на прах и позоваването на тази схема следва съответно да бъде заличено.

(9) Следва да се избягва наличието на малки остатъчни количества в складове, поради което на спечелилите търга участници следва да бъдат предложени количества до 5 000 kg.

(10) Регламент (ЕО) № 214/2001 следва да бъде съответно изменен.

(11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за общата организация на селскостопанските пазари,

([1]) ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 37, 7.2.2001 г., стр. 100.
([3]) ОВ L 258, 4.10.2007 г., стр. 3.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 214/2001 се изменя, както следва:

1. Член 1 се заменя със следния текст:

„*Член 1*

В настоящия регламент се определят подробни правила за интервенцията на пазара на обезмаслено мляко на прах, както е предвидено в член 10, параграф 1, буква е) от Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета (*), по отношение на:

а) изкупуването на фиксирана цена, както е посочено в член 13, параграф 1, буква г) във връзка с член 18, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 1234/2007;

б) изкупуването чрез постоянна тръжна процедура съгласно член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1234/2007;

в) продажбата на обезмаслено мляко на прах от публичните складови запаси чрез постоянна тръжна процедура.

(*) ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.“

2. Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

„1. Интервенционната агенция изкупува само обезмаслено мляко на прах, което е в съответствие с член 10, параграф 1, буква е) от Регламент (ЕО) № 1234/2007 и с параграфи 2—7 от настоящия член и което е предложено за интервенция в периода от 1 март до 31 август.“;

б) параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Компетентните органи проверяват качеството на обезмаслено мляко на прах, като използват методите за анализ, изложени в приложение I към настоящия регламент, въз основа на проби, взети в съответствие с правилата, изложени в приложение III към настоящия регламент. Проверките трябва да установят, че освен разрешените суровини, използвани за коригиране на протеина съгласно параграф 4, буква б) от приложение I към Директива 2001/114/ЕО на Съвета (*), в обезмасленото мляко на прах не се съдържат други продукти, по-специално мътеница или суроватка, както е посочено в приложение I към настоящия регламент.

Коригирането на протеина, ако се налага, се извършва в течна фаза.

Въпреки това със съгласие на Комисията държавите-членки могат да установят система за самоконтрол под техен собствен надзор по отношение на определени изисквания за качеството и определени одобрени предприятия.

(*) ОВ L 15, 17.1.2002 г., стр. 19.“

3. В член 4, параграф 1 втора алинея се заменя със следния текст:

„Сертификатът съдържа информацията, посочена в член 2, параграф 6, букви а), б) и в), и потвърждение, че обезмасленото мляко на прах е било произведено от обезмаслено мляко в одобрено предприятие в Общността, както и че коригирането на протеина, ако се прилага, е било извършено в течната фаза по смисъла на член 10, параграф 1, буква е) от Регламент (ЕО) № 1234/2007.“

4. Заглавието на раздел 2 се изменя, както следва:

„Раздел 2

Процедура по изкупуване по фиксирана цена“

5. Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се изменя, както следва:

i) втората алинея се заличава;

ii) добавя се нова алинея:

„Оферти, подадени в събота, неделя или на официален почивен ден, се считат за получени от интервенционната агенция на първия работен ден след деня, на който са били подадени.

Оферти, подадени в периода 6—13 април 2009 г., се считат за получени от интервенционната агенция на 14 април 2009 г.“;

б) в параграф 3 буква в) се заменя със следния текст:

„в) е представено доказателство, че продавачът е внесъл гаранция от 5 EUR на 100 kg в държавата-членка, в която е подадена офертата, не по-късно от деня, в който е получена офертата.“;

в) добавя се нов параграф:

„5. Офертите не могат да бъдат оттегляни, след като се получени в интервенционната агенция.“

6. Член 6 се заменя със следния текст:

„*Член 6*

Поддържането на офертата, доставката на обезмасленото мляко на прах в склада, посочен от интервенционната агенция в рамките на сроковете, определени в член 7, параграф 2 от настоящия регламент, и спазването на изискванията съгласно член 2 от настоящия регламент съставляват основни изисквания по смисъла на член 20 от Регламент (ЕИО) № 2220/85 на Комисията (*).

(*) ОВ L 205, 3.8.1985 г., стр. 5.“

7. Член 7 се заменя със следния текст:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. След проверка на офертата и на петия работен ден след деня, на който е получена офертата за продажба, интервенционната агенция издава заповед за доставяне, при условие че Комисията не приеме специални мерки в съответствие с член 9а, параграф 3.

Заповедта за доставяне съдържа дата, номер, както и:

а) количеството на обезмасленото мляко на прах, което трябва да бъде доставено;

б) крайната дата за извършване на доставка;

в) склада, в който трябва да бъде доставено обезмасленото мляко на прах.

Заповеди за доставяне не се издават за количества, които не са били съобщени съгласно член 9а, параграф 1.“;

б) параграфи 3 и 4 се заменят със следния текст:

„3. Гаранцията, предвидена в член 5, параграф 3, буква в), се освобождава веднага след като продавачът достави количеството, упоменато в заповедта за доставяне, в рамките на определения в нея срок и се установи съответствие с изискванията по член 2.

В случай че обезмасленото мляко на прах не съответства на изискванията, посочени в член 2, обезмасленото мляко на прах се отхвърля и гаранцията по отношение на отхвърленото количество се задържа.

4. Счита се, че обезмасленото мляко на прах е прието от интервенционната агенция в деня, в който цялото количество обезмаслено мляко на прах, предмет на заповедта за доставяне, постъпи в посочения от интервенционната агенция склад, но не по-рано от деня след издаването на заповедта за доставяне.“

8. В член 8 параграф 2 се заличава.

9. Към раздел 2 се добавя следният член 9а:

„*Член 9а*

1. Държавите-членки съобщават на Комисията най-късно до 14:00 часа (брюкселско време) на всеки понеделник количествата обезмаслено мляко на прах, които са били предмет на оферта за продажба през предходната седмица по смисъла на член 5.

2. След като се установи, че посочените в член 5 оферти за дадена година наближават 80 000 тона, Комисията информира държавите-членки от коя дата следва да предават ежедневно преди 14:00 часа (брюкселско време) информацията, посочена в параграф 1, за предложените през предходния работен ден количества обезмаслено мляко на прах.

3. За да се спази ограничението, посочено в член 13, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 1234/2007, Комисията решава, без да търси съдействие от комитета, посочен в член 195, параграф 1 от същия регламент:

а) да приключи интервенцията по изкупуване по фиксирана цена;

б) ако приемането на цялото предлагано количество в даден ден би довело до надвишаване на максималното количество, да определи процентна стойност, с която се намалява общото количество на офертите, получени през този ден от всеки продавач;

в) ако е необходимо, да отхвърли офертите, за които не са били издадени заповеди за доставяне.

Чрез дерогация от член 5, параграф 5 от настоящия регламент продавач, чиято оферта подлежи на намаляване на количеството съгласно буква б) от настоящия параграф, може да реши да оттегли своята оферта в рамките на 5 работни дни от публикуването на решението за фиксиране на процента, с който се намалява количеството.“

10. Член 11 се заменя със следния текст:

„*Член 11*

1. Интервенционната агенция избира наличния склад, който е най-близо до мястото, където се съхранява обезмасленото мляко на прах.

Интервенционната агенция обаче може да избере друг склад, разположен в радиус от максимум 350 km, при условие че изборът на този склад не поражда допълнителни разходи за складиране.

Интервенционната агенция може да избере склад, разположен на по-голямо разстояние, ако свързаните с това разходи, включително разходите за складиране и транспорт, са по-ниски. В този случай интервенционната агенция уведомява незабавно Комисията за своя избор.

2. Когато интервенционната агенция, изкупуваща обезмасленото мляко на прах, е в държава-членка, различна от тази, на чиято територия се съхранява предлаганото обезмаслено мляко на прах, при изчисляването на максималното разстояние, посочено в параграф 1, не се взима под внимание разстоянието между склада на продавача и границата на държавата-членка на изкупуващата интервенционна агенция.

3. При разстояние, по-голямо от посоченото в параграф 1, допълнителните транспортни разходи, направени от интервенционната агенция, са 0,05 EUR на тон и на километър.“

11. Член 13 се заменя със следния текст:

„*Член 13*

Ако Комисията реши, че обезмаслено мляко на прах трябва да бъде изкупувано чрез открита постоянна тръжна процедура съгласно член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1234/2007 във връзка с член 18, параграф 2, буква д) от посочения регламент и в съответствие с процедурата, посочена в член 195, параграф 2 от него, членове 2, 3, 4, 10, 11 и 12 от настоящия регламент се прилагат, освен ако в настоящия раздел не е предвидено друго.“

12. В член 14, параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Срокът за подаване на офертите за всяка индивидуална тръжна процедура изтича в 11:00 часа (брюкселско време) на третия вторник от всеки месец, с изключение на четвъртия вторник на месец август. Ако вторник е официален почивен ден, срокът изтича в 11:00 часа (брюкселско време) на предишния работен ден.“

13. В член 15, параграф 3 се изменя, както следва.

а) буква а) се заменя със следното:

„а) се отнасят за обезмаслено мляко на прах, произведено 31 дни или, когато е приложимо, четири седмици преди крайния срок за подаване на тръжните оферти, предвиден в член 14, параграф 2.“;

б) буква г) се заменя със следното:

„г) е представено доказателство, че преди изтичането на срока за подаване на офертите участникът в търга е внесъл гаранция в размер 5 EUR за 100 kg за съответната тръжна процедура в държавата-членка, където е подадена офертата.“

14. Член 16 се заменя със следното:

„*Член 16*

Поддържането на офертата, доставката на обезмасленото мляко на прах в склада, посочен от интервенционната агенция в рамките на сроковете, определени в член 19, параграф 3 от настоящия регламент, и спазването на изискванията на член 2 от него представляват основни изисквания по смисъла на член 20 от Регламент (ЕИО) № 2220/85.“

15. В член 17, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Като се вземат предвид офертите, получени във връзка с всяка покана за тръжна процедура, Комисията определя максималната изкупна цена в съответствие с процедурата, предвидена в член 195, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1234/2007.“;

16. Член 19 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Интервенционната агенция издава незабавно на спечелилите търга участници заповед за доставяне, съдържаща дата, номер, както и:

а) количеството, което трябва да бъде доставено;

б) крайната дата за извършване на доставката на обезмасленото мляко на прах;

в) склада, в който трябва да бъде доставено обезмасленото мляко на прах.

Заповеди за доставяне не се издават за количества, които не са били съобщени съгласно член 17, параграф 1.“;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Гаранцията, предвидена в член 15, параграф 3, буква г), се освобождава веднага след като продавачът достави количеството, посочено в заповедта за доставяне, в рамките на определения в нея срок, и се установи съответствие с изискванията по член 2.

В случай че обезмасленото мляко на прах не съответства на изискванията, посочени в член 2, обезмасленото мляко на прах се отхвърля и гаранцията по отношение на отхвърленото количество се задържа.“

17. Член 20 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Интервенционната агенция плаща на спечелилия търга участник цената, посочена в неговата оферта, в съответствие с член 15, параграф 2, буква в), между 120-ия и 140-ия ден след датата, на която обезмасленото мляко на прах е прието, при условие че е установено, че то отговаря на изискванията на член 2, параграфи 1, 2, 3, 5, 6 и 7 и член 15, параграф 3, буква а).“;

б) параграф 2 се заличава.

18. В член 22 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Срокът за подаване на оферти в отговор на индивидуалните покани за търг е 11:00 часа (брюкселско време) на третия вторник от месеца. През август обаче срокът за подаване на оферти изтича в 11:00 ч. (брюкселско време) на четвъртия вторник, а през месец декември — в 11:00 часа (брюкселско време) на втория вторник. Ако вторник е официален почивен ден, срокът изтича в 11:00 часа (брюкселско време) на предишния работен ден.“

19. Член 24в се изменя, както следва:

а) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Ако след приемането на всички спечелили оферти количеството, останало на склад, е по-малко от 5 000 kg, това оставащо количество се предлага от интервенционната агенция на спечелилите търга участници, като се предлага първо на участника, предложил най-високата цена. На спечелилия кандидат се предлага опцията да закупи оставащото количество за същата цена, на която е била приета офертата му.“;

б) добавя се следният параграф:

„7. Не по-късно от третия работен ден на седмицата, която следва публикуването на решението, упоменато в член 24*а*, параграф 2, държавите-членки изпращат на Комисията името и адреса на всеки участник в търга, който съответства на кодовия номер, упоменат в член 24*а*, параграф 1.“

20. В член 24*д* се добавя следният параграф:

„3. С изключение на случаите на обстоятелства извън неговия контрол, ако спечелилият търга участник не е изпълнил изискването, предвидено в параграф 2 от настоящия член, тръжната гаранция, посочена в член 23, параграф 3, буква в), се задържа и продажбата на съответните количества се отменя.“

21. Глава III се заличава.

22. Глава IV се заличава.

23. Приложение I се заменя с текста в приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

Той се прилага от 1 март 2009 г.

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

Съставено в Брюксел на 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Mariann FISCHER BOEL

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СЪСТАВА, КАЧЕСТВЕНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И МЕТОДИТЕ ЗА АНАЛИЗ

Параметри	Съдържание и качествени характеристики	Референтен метод
Съдържание на протеин	Минимум 34,0 % от обезмасленото сухо вещество	(1)
Съдържание на мазнини	Максимум 1,00 %	(1)
Съдържание на влага	Максимум 3,5 %	(1)
Титруване на киселинност в ml на децинормален разтвор на натриев хидроксид	Максимум 19,5 ml	(1)
Лактатно съдържание	Максимум 150 mg/100 g	(1)
Добавки	Никакви	(1)
Фосфатен тест	Отрицателен, т.е. не повече от 350 mU фосфатна активност на литър възстановено мляко	(1)
Индекс на неразтворимост	Максимум 0,5 ml (24 °C)	(1)
Индекс на изгорели частици	Максимум 15 mg, т.е. минимум диск B	(1)
Съдържание на микроорганизми	Максимум 40 000 на g	(1)
Откриване на колиформи	Отрицателно в 0,1 g	(1)
Откриване на мътеница (2)	Отрицателно (3)	(1)
Откриване на сирищна суроватка (4)	Никакво	(1)
Откриване на киселинна суроватка (4)	Никакво	Метод, одобрен от компетентния орган
Вкус и мирис	Чисти	(1)
Външен вид	Бял или леко жълтеникав цвят, без примеси и оцветени частици	(1)
Антимикробни вещества	Отрицателно (5)	(1)

(1) Референтните методи, които се прилагат, са онези, описани в Регламент (ЕО) № 273/2008 на Комисията (ОВ L 88, 29.3.2008 г., стр. 1).
(2) „Мътеница“ означава страничния продукт при производството на масло, получен след избиване на сметаната и отделяне на твърди мазнини.
(3) Отсъствието на „мътеница“ може да бъде установено или чрез инспекция на място на производствения обект, извършена без предварително известие най-малко веднъж седмично, или чрез лабораторен анализ на крайния продукт, показващ максимум 69,31 g от FEDP на 100 g.
(4) „Суроватка“ означава страничния продукт при производство на сирене или казеин, получен в резултат на действието на киселини, сирище и/или химико-физически процеси.
(5) Суровото мляко, използвано за производство на обезмаслено мляко на прах, трябва да отговаря на изискванията, посочени в раздел IX от приложение III към Регламент (ЕО) № 853/2004.“

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 150/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 619/2008 относно откриване на постоянна тръжна процедура за възстановяванията при износ за някои млечни продукти

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ([1]), и по-специално член 161, параграф 3, член 164, параграф 2, буква б) и член 170 във връзка с член 4 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕО) № 619/2008 на Комисията ([2]) се определят правилата за тръжна процедура за възстановяванията при износ на натурално масло на блокове, включено в код по КН ex 0405 10 19 9700, дехидратирано течно масло в съдове, включено в код по КН ex 0405 90 10 9000, и обезмаслено сухо мляко, включено в код по КН ex 0402 10 19 9000.

(2) Открита е постоянна тръжна процедура за определяне на възстановяванията при износ на посочените млечни продукти. В съответствие с член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 619/2008 периодите на тръжната процедура се провеждат един път месечно. За да се отговори по-добре на влошаването на състоянието на пазара на мляко и млечни продукти, тръжните процедури за определяне на възстановяванията при износ следва да се организират два пъти месечно.

(3) Поради това Регламент (ЕО) № 619/2008 следва да бъде съответно изменен.

(4) Поради неотложната необходимост да се предвиди ефективна мярка в подкрепа на пазара настоящият регламент следва да влезе в сила в деня след неговото публикуване.

(5) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за общата организация на селскостопанските пазари,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 619/2008 се изменя, както следва:

1. В първата алинея уводните думи се заменят със следното:

„Всеки период на тръжна процедура започва в 13.00 часа (брюкселско време) във вторника преди датата на изтичане на срока, както е посочено в третата алинея, със следните изключения:“.

2. В третата алинея уводните думи се заменят със следното:

„Всеки период на тръжна процедура приключва в 13:00 часа (брюкселско време) на всеки първи и трети вторник на месеца, със следните изключения:“.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след 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 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Mariann FISCHER BOEL

Член на Комисията

([1]) ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 168, 28.6.2008 г., стр. 20.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 151/2009 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 619/2008 относно откриване на постоянна тръжна процедура за възстановяванията при износ за някои млечни продукти

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ([1]), и по-специално член 161, параграф 3, член 164, параграф 2, буква б) и член 170 във връзка с член 4 от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 619/2008 на Комисията ([2]) определя правилата относно откриване на тръжна процедура за възстановяванията при износ за някои млечни продукти. Член 2 изключва някои местоназначения от предоставяне на възстановяване при износ.

(2) Регламент (ЕО) № 57/2009 на Комисията от 22 януари 2009 г. за определяне на възстановяванията при износ в сектора на млякото и млечните продукти ([3]) изключва от възстановяване при износ, считано от 23 януари 2009 г., износите, посочени в членове 36, параграф 1, член 44, параграф 1 и член 45, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 800/1999 на Комисията от 15 април 1999 г. за установяване на общи подробни правила за прилагане на режима на възстановяванията при износ на земеделски продукти ([4]).

(3) Поради това Регламент (ЕО) № 619/2008 следва да бъде съответно изменен.

(4) Поради необходимостта да се уеднаквят възможно най-скоро местоназначенията, които не могат да се ползват от възстановяване при износ посредством тръжна процедура с тези, които са изключени за общите възстановявания, настоящият регламент следва да влезе в сила в деня след публикуването му.

(5) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за общата организация на селскостопанските пазари,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

В член 2 от Регламент (ЕО) № 619/2008 се добавя следният текста като буква г):

„г) онези, посочени в член 36, параграф 1, член 44, параграф 1 и член 45, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 800/1999 на Комисията. (*)

(*) ОВ L 102, 17.4.1999 г., стр. 11.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след 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 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Mariann FISCHER BOEL

Член на Комисията

([1]) ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 168, 28.6.2008 г, стр. 20.
([3]) ОВ L 19, 23.1.2009 г., стр. 5.
([4]) ОВ L 102, 17.4.1999 г., стр. 11.

II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

СЪВЕТ

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

от 27 ноември 2008 година

за подписване на Споразумението между Европейската общност и Република Армения относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги

(2009/149/ЕО)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него, във връзка с член 300, параграф 2, първа алинея, първо изречение от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като има предвид, че:

(1) На 5 юни 2003 г. Съветът упълномощи Комисията да започне преговори с трети държави относно замяната на някои разпоредби в действащите двустранни споразумения със споразумение с Общността.

(2) Комисията договори, от името на Общността, Споразумение с Република Армения относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги в съответствие с механизмите и насоките в приложението към решението на Съвета, което упълномощава Комисията да започне преговори с трети държави относно замяната на някои разпоредби в действащите двустранни споразумения със споразумение с Общността.

(3) Споразумението, договорено от Комисията, следва да бъде подписано при условие за сключването му на по-късна дата,

РЕШИ:

Член 1

Одобрява се подписването на Споразумението между Европейската общност и Република Армения относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги, при условие за приемане на решение на Съвета за сключването на посоченото споразумение.

Текстът на споразумението е приложен към настоящото решение.

Член 2

Председателят на Съвета се оправомощава да определи лицето или лицата, упълномощено (упълномощени) да подпише (подпишат) споразумението от името на Общността при условие за сключването му.

Член 3

Председателят на Съвета се упълномощава да направи нотификацията, предвидена в член 9, параграф 1 от споразумението.

Съставено в Брюксел на 27 ноември 2008 година.

За Съвета

Председател

L. CHATEL

СПОРАЗУМЕНИЕ

между Европейската общност и Република Армения относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги

ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ,

от една страна, и

РЕПУБЛИКА АРМЕНИЯ,

от друга страна,

(наричани по-долу „Страните“)

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че са сключени двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги между няколко държави-членки на Европейската общност и Република Армения, съдържащи разпоредби, които са в противоречие с правото на Общността,

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че Европейската общност притежава изключителната компетентност по отношение на няколко аспекта, които могат да бъдат включени в двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги между държави-членки на Европейската общност и трети държави,

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че съгласно правото на Европейската общност въздушните превозвачи на Общността, установени в държава-членка, имат право на недискриминационен достъп до въздушни маршрути между държавите-членки на Европейската общност и трети държави,

КАТО ВЗЕХА ПРЕДВИД споразуменията между Европейската общност и някои трети държави, предвиждащи възможността гражданите на тези трети държави да придобиват собственост във въздушни превозвачи, лицензирани в съответствие с правото на Европейската общност,

КАТО ПРИЗНАВАТ, че някои разпоредби на двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги между държави-членки на Европейската общност и Република Армения, които са в противоречие с правото на Европейската общност, трябва да бъдат приведени в съответствие с него, за да се установи законосъобразно правно основание за въздухоплавателни услуги между Европейската общност и Република Армения и да се запази непрекъснатостта на тези услуги,

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че съгласно правото на Европейската общност въздушните превозвачи по принцип не могат да сключват споразумения, които могат да засегнат търговията между държави-членки на Европейската общност и чиито цел или резултат са предотвратяването, ограничаването или нарушаването на конкуренцията,

КАТО ПРИЗНАВАТ, че разпоредбите на двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги, сключени между държави-членки на Европейската общност и Република Армения, които i) изискват или благоприятстват приемането на споразумения между предприятия, решения на сдружения на предприятия или съгласувани практики, които предотвратяват, нарушават или ограничават конкуренцията между въздушни превозвачи по съответните маршрути; или ii) засилват последиците от което и да такова споразумение, решение или съгласувана практика; или iii) прехвърлят на въздушните превозвачи или други частни икономически оператори отговорността за вземането на мерки, които предотвратяват, нарушават или ограничават конкуренцията между въздушните превозвачи по съответните маршрути, могат да направят неефективни правилата за конкуренцията, приложими за предприятията,

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че целта на настоящото споразумение не е да увеличи общия обем на въздушния трафик между Европейската общност и Република Армения, нито да наруши баланса между въздушните превозвачи на Общността и тези на Република Армения, или да внесе изменения в разпоредбите на действащите двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги относно търговски права,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

Член 1

Общи разпоредби

1. За целите на настоящото споразумение „държави-членки“ означава държави-членки на Европейската общност.

2. Приема се, че посочването във всяко от споразуменията, изброени в приложение I, на граждани на държавата-членка, която е страна по това споразумение, се отнася за граждани на държавите-членки на Европейската общност.

3. Приема се, че посочването във всяко от споразуменията, изброени в приложение I, на въздушни превозвачи или авиокомпании на държавата-членка, която е страна по това споразумение, се отнася за въздушни превозвачи или авиокомпании, определени от тази държава-членка.

Член 2

Определяне от държава-членка

1. Разпоредбите на параграфи 2 и 3 от настоящия член заменят съответните разпоредби в членовете, изброени в приложение II, точки а) и б) съответно, във връзка с определянето на въздушен превозвач от съответната държава-членка, неговите лицензи и разрешения, дадени от Република Армения, както и съответно отказа, отмяната, спирането или ограничаването на лицензите и разрешенията на въздушния превозвач.

2. При определяне на въздушен превозвач от държава-членка, Република Армения дава съответните лицензи и разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

i) въздушният превозвач е установен на територията на определящата държава-членка съгласно Договора за създаване на Европейската общност и притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейската общност;

ii) от държавата-членка, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, се упражнява и поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач и съответният авиационен орган е ясно идентифициран при определянето; и

iii) въздушният превозвач е притежаван пряко или чрез мажоритарно участие и се контролира ефективно от държави-членки и/или граждани на държави-членки, и/или от други държави, изброени в приложение III, и/или от граждани на такива други държави.

3. Република Армения може да откаже, отмени, спре или ограничи лицензите или разрешенията на въздушен превозвач, определен от държава-членка, когато:

i) въздушният превозвач не е установен на територията на определящата го държава-членка съгласно Договора за създаване на Европейската общност или няма валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейската общност;

ii) не се упражнява или не се поддържа ефективен регулативен контрол на въздушния превозвач от държавата-членка, отговорна за издаването на неговото свидетелство за авиационен оператор, или съответният авиационен орган не е ясно идентифициран при определянето; или

iii) въздушният превозвач не е притежаван пряко или чрез мажоритарно участие и не се контролира ефективно от държави-членки и/или граждани на държави-членки, и/или от други държави, изброени в приложение III, и/или от граждани на такива други държави.

При упражняването на правото си по този параграф Република Армения няма да прилага дискриминация между въздушните превозвачи на Общността на основание на тяхната националност.

Член 3

Безопасност

1. Разпоредбите от параграф 2 на настоящия член допълват съответните разпоредби от членовете, изброени в приложение II, точка в).

2. Когато държава-членка е определила въздушен превозвач, регулативният контрол над който се упражнява и поддържа от друга държава-членка, правата на Република Армения съгласно разпоредбите за безопасност на споразумението между държавата-членка, която е определила въздушния превозвач, и Република Армения, се прилагат еднакво по отношение на приемането, упражняването или поддържането на стандарти за безопасност от тази друга държава-членка и по отношение на оперативния лиценз на този въздушен превозвач.

Член 4

Данъчно облагане на авиационното гориво

1. Разпоредбите от параграф 2 на настоящия член допълват съответните разпоредби от членовете, изброени в приложение II, точка г).

2. Независимо от всяка друга разпоредба с обратен смисъл, нищо от споразуменията, изброени в приложение II, точка г), няма да попречи на държавите-членки да налагат на недискриминационна основа данъци, налози, мита или такси на горивото, доставяно на тяхна територия за ползване във въздухоплавателно средство на определен въздушен превозвач на Република Армения, който оперира от точка на територията на тази държава-членка до друга точка на територията на тази държава-членка или на територията на друга държава-членка.

Член 5

Тарифи за превоз в рамките на Европейската общност

1. Разпоредбите от параграф 2 на настоящия член допълват съответните разпоредби от членовете, изброени в приложение II, точка д).

2. За тарифите, които ще се събират от въздушния превозвач(и), определен(и) от Република Армения по силата на споразумение, посочено в приложение I, съдържащо разпоредба, посочена в приложение II, точка д) за превоз изцяло в Европейската общност, се прилага правото на Европейската общност.

Член 6

Съответствие с правилата за конкуренция

1. Независимо от всяка друга разпоредба с обратен смисъл, нищо от всяко от споразуменията, изброени в приложение I,

i) не изисква или благоприятства приемането на споразумения между предприятия, осъществяващи въздухоплавателни услуги, решения на сдружения на предприятия и съгласувани практики, които предотвратяват или нарушават конкуренцията;

ii) не засилва последиците от което и да такова споразумение, решение или съгласувана практика; или

iii) не делегира на частни икономически оператори отговорността за вземането на мерки, които възпрепятстват, нарушават или ограничават конкуренцията.

2. Разпоредбите, съдържащи се в споразуменията, изброени в приложение I, които са несъвместими с параграф 1 от настоящия член, не се прилагат.

Член 7

Приложения към споразумението

Приложенията към настоящото споразумение са неразделна част от него.

Член 8

Ревизия или изменение

Страните могат по всяко време да ревизират или изменят настоящото споразумение по взаимно съгласие. Тези изменения се правят под формата на отделни протоколи, които съставляват неразделна част от настоящото споразумение от момента на влизането си в сила в съответствие с предвиденото от разпоредбите на член 9 на настоящото споразумение.

Член 9

Влизане в сила

1. Настоящото споразумение влиза в сила, когато страните са се нотифицирали взаимно в писмен вид за приключването на съответните вътрешни процедури, необходими за неговото влизане в сила. Настоящото споразумение влиза в сила на датата на получаване на последната нотификация.

2. Споразуменията и другите договорености между държави-членки и Република Армения, които към датата на подписване на настоящото споразумение все още не са влезли в сила и не се прилагат, са включени в приложение I. Настоящото споразумение се прилага към всички подобни споразумения и договорености от влизането им в сила.

Член 10

Прекратяване

1. В случай на прекратяване на споразумение, посочено в приложение I, в същия момент се прекратява и действието на всички разпоредби на настоящото споразумение, които се отнасят до съответното споразумение, посочено в приложение I.

2. В случай на прекратяване на всички споразумения, посочени в приложение I, настоящото споразумение се прекратява в същия момент.

В ПОТВЪРЖДЕНИЕ НА КОЕТО долуподписаните надлежно упълномощени лица подписаха настоящото споразумение.

Съставено в Брюксел на девети декември две хиляди и осма година в два еднообразни екземпляра на английски, български, гръцки, датски, естонски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, чешки, шведски и арменски език.

За Европейската Общност
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
Az Európai Közösség részéről
Ghall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
Za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
För Europeiska gemenskapen
ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔԻ ԿՈՂՄԻՑ՝

За Република Армения
Por la República de Armenia
Za Arménskou republiku
For Republikken Armenien
Für die Republik Armenien
Armeenia Vabariigi nimel
Για τη Δημοκρατία της Αρμενίας
For the Republic of Armenia
Pour la République d'Arménie
Per la Repubblica d'Armenia
Armēnijas Republikas vārdā
Armenijos Respublikos vardu
Az Örmény Köztársaság részéről
Ghar-Repubblika ta' l-Armenja
Voor de Republiek Armenië
W imieniu Republiki Armenii
Pela República da Arménia
Pentru Republica Armenia
Za Arménsku republiku
Za Republiko Armenijo
Armenian tasavallan puolesta
För Republiken Armenien
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък на споразуменията, посочени в член 1 от настоящото споразумение

Споразумения за въздухоплавателни услуги между Република Армения и държавите-членки на Европейската общност:

— Споразумение между правителството на Австрия и правителството на Република Армения относно въздухоплавателни услуги, парафирано във Виена на 25 август 1993 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Австрия“,

— Споразумение между правителството на Белгия и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Брюксел на 7 юни 2001 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Белгия“,

— Спогодба между правителството на Република България и правителството на Република Армения за въздушни съобщения, подписана в София на 10 април 1995 г., наричана по-нататък в приложение II „Спогодба Армения — България“,

— Споразумение между правителството на Република Кипър и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Ереван на 11 септември 1998 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Кипър“,

— Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Чешката република и правителството на Република Армения, парафирано в Прага на 8 февруари 2002 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Чешка Република“,

— Споразумение между правителството на Кралство Дания и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Стокхолм на 25 октомври 2000 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Дания“,

— Споразумение между правителството на Република Естония и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Талин на 17 март 2000 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Естония“,

— Споразумение между правителството на Френската република и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, парафирано на 12 февруари 2002 г. в Париж, наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Франция“,

— Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Федерална република Германия и правителството на Република Армения, подписано в Бон на 4 май 1998 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Германия“,

— Споразумение между правителството на Република Гърция и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Атина на 16 декември 1994 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Гърция“,

— Споразумение между правителството на Италианската република и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано на 18 юли 2002 г. в Ереван, наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Италия“,

— Споразумение между правителството на Великото херцогство Люксембург и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, парафирано в Люксембург на 21 ноември 2000 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Люксембург“,

— Споразумение между правителството на Кралство Нидерландия и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Ереван на 26 ноември 1999 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Нидерландия“,

— Споразумение между правителството на Република Полша и правителството на Република Армения относно гражданския въздушен транспорт, подписано във Варшава на 27 януари 1998 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Полша“,

— Споразумение между правителството на Румъния и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Ереван на 25 март 1996 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Румъния“,

— Споразумение между правителството на Кралство Швеция и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Стокхолм на 25 октомври 2000 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Швеция“,

— Споразумение между правителството на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия и правителството на Република Армения относно въздухоплавателните услуги, подписано в Лондон на 9 февруари 1994 г., наричано по-нататък в приложение II „Споразумение Армения — Обединено кралство“,

последно изменено с Меморандума за разбирателство, съставен в Ереван на 19 юни 1998 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък на членовете в споразуменията, изброени в приложение I и посочени в членове 2—5 от настоящото споразумение

а) Определяне от държава-членка:

— Член 3 от Споразумението Армения — Австрия,

— Член 4 от Споразумението Армения — Белгия,

— Член 3 от Спогодбата Армения — България,

— Член 4 от Споразумението Армения — Кипър,

— Член 3 от Споразумението Армения — Чешка република,

— Член 3 от Споразумението Армения — Дания,

— Член 3 от Споразумението Армения — Естония,

— Член 3 от Споразумението Армения — Франция,

— Член 3 от Споразумението Армения — Германия,

— Член 3 от Споразумението Армения — Гърция,

— Член 4 от Споразумението Армения — Италия,

— Член 3 от Споразумението Армения — Люксембург,

— Член 4 от Споразумението Армения — Нидерландия,

— Член 3 от Споразумението Армения — Полша,

— Член 3 от Споразумението Армения — Румъния,

— Член 3 от Споразумението Армения — Швеция,

— Член 4 от Споразумението Армения — Обединено кралство.

б) Отказ, отмяна, спиране или ограничаване на лицензи или разрешения:

— Член 4 от Споразумението Армения — Австрия,

— Член 5 от Споразумението Армения — Белгия,

— Член 4 от Спогодбата Армения — България,

— Член 5 от Споразумението Армения — Кипър

— Член 4 от Споразумението Армения — Чешка република,

— Член 4 от Споразумението Армения — Дания,

— Член 4 от Споразумението Армения — Естония,

— Член 4 от Споразумението Армения — Франция,

— Член 4 от Споразумението Армения — Германия,

— Член 4 от Споразумението Армения — Гърция,

— Член 5 от Споразумението Армения — Италия,

— Член 4 от Споразумението Армения — Люксембург,

— Член 5 от Споразумението Армения — Нидерландия,

— Член 4 от Споразумението Армения — Полша,

— Член 4 от Споразумението Армения — Румъния,

— Член 4 от Споразумението Армения — Швеция,

— Член 5 от Споразумението Армения — Обединено кралство.

в) Безопасност:

— Член 8 от Споразумението Армения — Чешка република,

— Член 14 от Споразумението Армения — Дания,

— Член 12 от Споразумението Армения — Естония,

— Член 8 от Споразумението Армения — Франция,

— Член 12 от Споразумението Армения — Германия,

— Член 10 от Споразумението Армения — Италия,

— Член 6 от Споразумението Армения — Люксембург,

— Член 14 от Споразумението Армения — Швеция,

— Член 9а от Споразумението Армения — Обединено кралство.

г) Данъчно облагане на авиационното гориво:

— Член 7 от Споразумението Армения — Австрия,

— Член 10 от Споразумението Армения — Белгия,

— Член 7 от Спогодбата Армения — България,

— Член 7 от Споразумението Армения — Кипър,

— Член 9 от Споразумението Армения — Чешка република,

— Член 6 от Споразумението Армения — Дания,

— Член 6 от Споразумението Армения — Естония,

— Член 10 от Споразумението Армения — Франция,

— Член 6 от Споразумението Армения — Германия,

— Член 9 от Споразумението Армения — Гърция,

— Член 6 от Споразумението Армения — Италия,

— Член 8 от Споразумението Армения — Люксембург,

— Член 10 от Споразумението Армения — Нидерландия,

— Член 6 от Споразумението Армения — Полша,

— Член 9 от Споразумението Армения — Румъния,

— Член 6 от Споразумението Армения — Швеция,

— Член 8 от Споразумението Армения — Обединено кралство.

д) Тарифи за превоз в рамките на Европейската общност:

— Член 11 от Споразумението Армения — Австрия,

— Член 13 от Споразумението Армения — Белгия,

— Член 9 от Спогодбата Армения — България,

— Член 14 от Споразумението Армения — Кипър,

— Член 13 от Споразумението Армения — Чешка република,

— Член 10 от Споразумението Армения — Дания,

— Член 10 от Споразумението Армения — Естония,

— Член 14 от Споразумението Армения — Франция,

— Член 10 от Споразумението Армения — Германия,

— Член 12 от Споразумението Армения — Гърция,

— Член 8 от Споразумението Армения — Италия,

— Член 10 от Споразумението Армения — Люксембург,

— Член 6 от Споразумението Армения — Нидерландия,

— Член 10 от Споразумението Армения — Полша,

— Член 8 от Споразумението Армения — Румъния,

— Член 10 от Споразумението Армения — Швеция,

— Член 7 от Споразумението Армения — Обединено кралство.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Списък на други държави, посочени в член 2 от настоящото споразумение

а) Република Исландия (съгласно Споразумението за Европейското икономическо пространство);

б) Княжество Лихтенщайн (съгласно Споразумението за Европейското икономическо пространство);

в) Кралство Норвегия (съгласно Споразумението за Европейското икономическо пространство);

г) Конфедерация Швейцария (съгласно Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт).

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 25 януари 2006 година

относно държавна помощ C 54/03 (бивш N 194/02), която Федерална република Германия планира да осъществи във връзка с механизъм за възстановяване на средства, свързан с въвеждането на система за заплащане на такса за изминат участък за тежкотоварните автомобили по германските магистрали

(нотифицирано под номер C(2006) 89)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/150/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2 от него,

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

като взе предвид Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 88 от Договора за ЕО [1],

след като прикани заинтересованите страни да представят коментарите си съгласно гореспоменатите разпоредби [2] и разгледа тези коментари,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 6 март 2002 г., получено в Комисията (DG TREN) на 12 март 2002 г. (A(02)54606), и с писмо от 7 март 2002 г., заведено на 7 март 2002 г. (A(02)54445), федералното министерство на транспорта, строителството и градското развитие на Федерална република Германия е информирало Комисията, че федералното правителство възнамерява да въведе система за възстановяване на платените такси, придружена от въвеждането на такса за ползване на инфраструктура въз основа на изминатите километри за тежкотоварни автомобили. С писмо от 21 март 2002 г. (D(02)1080) Генералният секретариат на Комисията е потвърдил получаването на писмото на Германия и е регистрирал нотифицирането на проектозакона под № 194/02.

(2) С писмо от 23 юли 2003 г., заведено под № C 54/03, Комисията информира Федерална република Германия за решението си да започне процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 на договора за ЕО във връзка с помощта.

(3) Решението на Комисията да започне процедурата е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* [3]. Комисията покани заинтересованите страни да представят становищата си.

(4) Германските власти отговориха на повдигнатите от Комисията въпроси, като са изпратили две съобщения, и двете от 22 август 2003 г., заведени на 1 септември 2003 г. (A(03)/28354).

(5) Впоследствие Комисията получи 12 становища от заинтересовани страни. Тя ги изпрати на Федерална република Германия, като ѝ предостави възможност да реагира; становищата на Германия бяха получени с писмо от 7 ноември 2003 г., заведено на 13 ноември 2003 г. (A(03)34681).

[1] ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.
[2] ОВ C 202, 27.8.2003 г., стр. 5.
[3] ОВ C 202, 27.8.2003 г., стр. 5.

(6) Комисията получи допълнителна информация от германските власти, предоставена на 23 октомври 2003 г., заведена на 27 октомври 2003 г. (A(03)33102), на 23 декември 2003 г., заведена на 26 декември 2003 г. (A(03)38579), на 1 юли 2004 г., заведена на 6 юли 2004 г. (A(04)24123), 2 декември 2004 г., заведена на същата дата, 25 януари 2005 г., заведена на 28 януари 2005 г., 14 юли 2005 г., заведена на 28 юли 2005 г. (A(05)19151) и 11 ноември 2005 г., заведена на 14 ноември 2005 г. (A(05)32154).

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА

2.1. Система за възстановяване на такси

(7) Считано от 1 януари 2005 г. германските власти въведоха такса за изминат участък въз основа на изминатите километри за тежкотоварни автомобили и определиха средния размер на тази такса на 12,4 цента/km. Те съобщиха на Комисията намерението си да увеличат в близко бъдеще размера ѝ на 15 цента/km, като в същото време въведат система за възстановяване на таксите за изминат участък (наречена по-долу в текста СВТ), с цел пътните превозвачи да бъдат компенсирани за повишаването на общите такси. Сумата на тази СВТ представлява ежегодно еднократно възстановяване на платените такси до максимум 2,6 цента/km. Това възстановяване обаче зависи от заплащането на определен размер акцизен данък върху горивото, закупено в Германия, което трябва да се докаже с представянето на съответните документи. При представяне на доказателство за плащането на 8,6 цента акциз върху платеното в рамките на Германия гориво, ще бъдат възстановявани 2,6 цента/km.

2.2. Цел на мярката на държавната помощ

(8) Целта на мярката е да се определи таксата за изминат участък за километър, като се вземат съответно предвид другите специфично свързани с пътното движение плащания от страна на пътните превозвачи, задължени да заплащат такса за изминат участък на територията на страната съгласно германския закон. Мярката взема предвид това, че повечето от ползвателите вече са допринесли за покриването на разходите за инфраструктурата чрез заплащане на данъци (годишен данък за автомобилите, данък върху горивото) и цели да възстанови част от тези вноски на тези ползватели, които, освен съществуващите такси заплащат и такса за изминат участък. Считано от 1 януари 2005 г. таксата за изминат участък е била определена на 12,4 цента/km. Планираното сега повишение с 2,6 цента/km, за да се постигне средна стойност от 15 цента/km, по мнението на германските власти, изцяло покрива разходите за строителство, развитие и експлоатация на съответната инфраструктура по смисъла на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури [4] (Евровинетка), и по-специално член 7, параграфи 9 и 10 [5]. Поради повишаването на общите такси за ползването на инфраструктура за пътните превозвачи, германските власти предлагат в същото време да се въведе система за възстановяване на таксите като частична компенсация.

2.3. Размер на помощта

(9) Възстановяването на 2,6 цента/km от таксата е резултат от следното изчисление, което се основава на решение на германските власти да изплатят компенсация 600 милиона евро: приемайки общ пробег на автомобилите от 22,7 милиарда километра годишно (автомобили с тегло, не по-малко от 12 тона), такса за изминат участък от 1 цент/km произвежда приход от такава такса в размер на 227 милиона евро годишно. Като се приема разход на гориво от 30 литра на 100 km и 0,01 EUR акциз на литър гориво, 1 цент акциз произвежда приход от акциз в размер на около 68 милиона евро годишно [6]. Така такса за изминат участък от 1 цент/km е равен на около 3,3 цента акциз [7] на литър, за да се произведе същия приход. Затова решението за възстановяване на 600 милиона води до възстановяването на около 2,6 цента от таксата за изминаването на 1 km [8]. За да може да се получи тази сума, трябва да се представи доказателство за заплащането на акциз в размер на 8,6 цента [9] на литър.

(10) Тъй като общият размер на намалението, предвидено със системата за възстановяване на таксите се изчислява на 600 милиона евро годишно, тази компенсация съответства на намаление от около 17,6 % от приходите от такси за изминат участък, които възлизат на около 3,4 милиарда евро годишно.

2.4. Продължителност

(11) Предлаганата СВТ не е ограничена във времето. Германските власти обаче са посочили, че ако това стане условие, наложено от Комисията, те могат да променят постановлението и да въведат система на ограничение във времето.

2.5. Бенефициери

(12) Бенефициери на СВТ ще бъдат всички пътни превозвачи или собственици на камиони, ползващи германските магистрали, независимо от националността или местожителството им, с автомобили с тегло, не по-малко от 12 тона. Възстановяването на таксата обаче зависи от плащането на акциз върху закупеното в Германия гориво.

---

(4) ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42.

(5) Това е било потвърдено от изследване, проведено от Österreichisches Institut für Raumplanung, Wien, в което се прави заключението, че разходите за инфраструктурата са били определени правилно съгласно Директива 1999/62/ЕО.

(6) 227 милиона за 100 km; 227 × 30 : 100 = 68 милиона.

(7) 227 : 68 = 3,3.

(8) 600 : 227 = 2,6.

(9) 2,6 × 3,3 = 8,6 (цента).

2.6. **Правно основание**

(13) СВТ се основава на член 1 от Закона за облагане с такси въз основа на изминатите километри за използването на автомагистралите от тежкотоварни автомобили, приет от правителството на 22 март 2002 г. (наричан по-нататък „законът“). Законът е подписан на 5 април 2002 г., публикуван във Федералния държавен вестник (*Bundesgesetzblatt*) на 11 април 2002 г. ([10])

(14) Раздел 3, параграф 2 на член 1 от закона дава право на правителството да определи таксата за изминат километър чрез постановление със съгласието на Bundesrat, като се има предвид броя на осите и емисионният клас на автомобилите. Раздел 3, параграф 3 дава право на германското правителство да определи с постановление таксата за километър, като вземе предвид другите свързани с пътното движение плащания, извършени от страните, задължени да заплащат таксата за изминат участък на територията на страната съгласно закона.

(15) Що се отнася до СВТ, федералното правителство на Германия предложи да бъде добавен нов раздел в съществуващото „Постановление за определяне на таксата за изминат участък за тежкотоварни автомобили“ от 24 юни 2003 г. ([11]) Предложението се основава на член 1, раздел 3, параграф 3 от закона. Германското правителство е потвърдило, че постановлението ще бъде изменено само ако Комисията приеме положително решение спрямо СВТ.

2.7. **Технически аспекти на доказателството за плащане на акциз**

(16) Ключовият елемент за приложението на СВТ е доказателството за плащане на акциз в Германия. Доказателството за плащане се състои в представянето на съответните квитанции от бензиностанции или ваучери към кредитни карти за гориво от Германия, като при всички случаи се отразява регистрационния номер на напълнения с гориво автомобил, задължен да заплаща таксата за изминат участък. Доказателството за заплащане на акциза върху горивото в Германия трябва да съответства и на текущата версия на Закона за данък върху минералните масла от 21 декември 1992 г. ([12])

(17) Таксата за изминат участък ще бъде намалена само срещу доказателство, че таксата и акцизът са платени през една и съща календарна година. Общата сума за възстановяване на такса, акумулирана през коя да е календарна година (кредит за такса за изминат участък) обикновено се приспада от задължението за заплащане на такса за съответния автомобил през следващата година. Страната, задължена за заплащането на таксата, трябва да представи — най-късно до 31 март на следващата година — искане за възстановяване на таксата за даден автомобил пред Федералната служба по транспорта на стоки, която е органът, натоварен с прилагането на закона и отговорен със спазването му и справянето с нарушенията.

(18) Ако обаче кредитът за таксата не може да бъде приспаднат от задължението за таксата през следващата година, той се изплаща при поискване. Искането трябва да бъде представено най-късно до 31 март на следващата година във Федералната служба по транспорта на стоки.

2.8. **Основания за откриване на процедурата**

(19) На 23 юли 2003 г. Комисията откри официална процедура ра разследване на следните основания:

а) Комисията изрази съмнения относно необходимостта от планираната подмяна на първоначално определения размер на таксата със система от по-високи такси, комбинирани с възстановяване. Поради това, от Германия е било поискано да представи всички аргументи в противовес на по-високата административна тежест в сравнение с първоначалната система, прилагана към датата на въвеждането ѝ.

б) Комисията изрази също съмнения дали мярката няма да доведе до фактическа дискриминация срещу чуждестранните пътни превозвачи. Затова от германските власти е поискано да представят цялата необходима информация относно това защо мярката не трябва да се счита за дискриминативна.

в) Освен това Комисията изрази необходимостта да се изясни въздействието върху околната среда на системата на възстановяване на таксите, тъй като евентуално негативно въздействие би било в ущърб на общия интерес. Затова Комисията покани Германия да предостави допълнителна информация по този проблем.

г) Освен това Комисията все още не може да заключи, че системата от такси за изминат участък изпълнява условията на Директива 1999/62/ЕО и че съответства на член 28 от Договора за ЕО.

([10]) BGBl. G 5702, 2002, част I № 23, публикуван в Бон на 11 април 2002 г., стр. 1234, изменен със закон от 28 юни 2003 г., BGBl. I, стр. 1050.
([11]) Постановление за определяне на такса за изминат участък за тежкотоварни автомобили, 24 юни 2003 г., BGBl. I, стр. 1001.
([12]) BGBl. I, стр. 2150, 2185; 1993, стр. 169.

д) От друга страна, по това време Комисията критикуваше липсата на информация относно съответната правна основа за въвеждането на евентуална система за възстановяване на такси, поради което поиска от германските власти да ѝ предоставят нов проект за постановление въз основа на член 1, раздел 3, параграф 3 от закона.

е) И накрая, Комисията се нуждаеше от допълнителни разяснения дали системата на намаляване на таксите за изминат участък попада под формалната процедура, както е заложена в член 8, параграф 4 от Директива 92/81/ЕИО На Съвета ([13]), поради което поиска от германските власти да разяснят защо схемата на подпомагане не е нотифицирана съгласно процедурата по Директива 92/81/ЕИО.

3. СТАНОВИЩА ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

(20) В рамките на официалното откриване на процедурата, Комисията получи12 становища от трети страни, 10 от които от национални или европейски асоциации ([14]) и 2 — от държави-членки ([15]). В 10 становища се излагат аргументи срещу мярката, а в две са разработени аргументи в защита на схемата на подпомагане ([16]).

3.1. Аргументи срещу мярката за възстановяване на таксите

3.1.1. *Фактическа дискриминация на чуждестранните пътни превозвачи*

3.1.1.1. Дискриминация на чуждестранните пътни превозвачи поради разликите в равнището на акцизите в държавите-членки ([17])

(21) Голям брой заинтересовани страни твърдят, че системата на възстановяване на таксите на практика няма да бъде поставена на честна основа, независимо от националността на пътните превозвачи, поради разликите в равнището на акцизите в държавите-членки. По-специално, системата на възстановяване на таксите изглежда фактически дискриминационна, тъй като пътните превозвачи, които не са от Германия няма да зареждат гориво в Германия поради високите акцизи върху горивата там и съответно няма да се ползват от СВТ.

3.1.1.2. Дискриминация на чуждестранните пътни превозвачи, тъй като мярката, разглеждана като намаляване на данъка за използване на инфраструктурата (такса за изминат участък) облагодетелства германските фирми ([18])

(22) Изнесени са и доводи, че мярката, разглеждана като намаляване на данъка за използване на инфраструктурата, облагодетелства германските пътни превозвачи, защото, отново, пътните превозвачи от чужбина няма да зареждат гориво в Германия поради високите акцизи върху горивата. Като последствие чуждестранните пътни превозвачи ще заплащат по-високи такси за инфраструктура (т.е., пълната стойност) в сравнение с германските, които се ползват от системата на възстановяване на таксите и де факто плащат „намалена“ такса за инфраструктура.

3.1.1.3. Дискриминация на чуждестранните пътни превозвачи поради факта, че мярката води до частична компенсация на разликата в цените на горивата между Германия и други страни ([19])

(23) Някои заинтересовани страни уточняват, че, като последствие от мярката за помощта, германските пътните превозвачи ще могат да намалят ценовите нива за превоза на стоки. Това ще постави в неблагоприятно положение фирми, превозващи стоки на дълги разстояния. Оттам, мярката за помощта непряко ще дискриминира пътните превозвачи, които не са от Германия.

([13]) ОВ L 316, 31.10.1992 г., стр. 12. Тъй като на 1 януари 2004 г. Директива 92/81/ЕИО е заменена с Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51).

([14]) Белгия: FEBETRA (Fédération Royale Belge des Transporteurs) изпратено на 11 септември 2003 г. и заведено на 15 септември 2003 г. (A/29597); SAV (De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners), изпратено на 15 септември 2003 г. и заведено на 19 септември 2003 г. (A/30036); Дания: DTL (Dansk Transport og Logistik), изпратено на 26 септември 2003 г. и заведено на 30 септември 2003 г. (A/30852); Германия: BGL (Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung), изпратено на 22 септември 2003 г. и заведено на 23 септември 2003 г. (A/30304); Нидерландия: TLN (Transport en Logistiek Nederland), изпратено на 25 септември 2003 г. и заведено на 26 септември 2003 г. (A/30535); Испания: ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), изпратено на 26 септември 2003 г. и заведено на 13 октомври 2003 г. (A/31891); ATRADICE (Asociación de Empresas de Transporte de la Región Centro), изпратено на 25 септември 2003 г. и заведено на 26 септември 2003 г. (A/30540); CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías) изпратено на 26 септември и заведено на 9 октомври (A/31648); FENADISMER (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España) изпратено на 25 септември 2003 г. и заведено на 2003 г. (A/30502); FROET (Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia), изпратено на 22 септември 2003 г. и заведено на 23 септември 2003 г. (A/30273).

([15]) Великобритания: Постоянно представителство, изпратено на 2 октомври 2003 г. и заведено на 8 октомври 2003 г. (A/31558); Spain: Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, изпратено на 24 септември 2003 г. и заведено на 26 септември 2003 г. (A/30588).

([16]) Становища, защитаващи системата на възстановяване на таксите: BGL и United Kingdom.

([17]) ASTIC, ATRADICE, CEMT, Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, DTL, FEBETRA, FROET, SAV, TLN.

([18]) Виж напр. ASTIC.

([19]) Виж напр. DTL, FROET.

3.1.1.4. Дискриминация на чуждестранните пътни превозвачи поради факта, че те ще трябва да правят извънредни вноски към хармонизацията на данъка върху минералните масла [20]

(24) Освен това третите страни твърдят, че повишението на таксата за изминат участък от 12,4 цента/km до 15 цента/km, което става необходимо за финансирането на компенсационната мярка, ще бъде финансирано от всички пътни превозвачи, включително тези, които няма да се ползват от възстановяването на таксите. Оттук, пътните превозвачи, които не са от Германия, ще трябва да приемат по-високи равнища на таксата за изминат участък, за да финансират хармонизацията на данъка върху минералните масла, който германските власти смятат да въведат. Тъй като заинтересованите страни смятат, че това не е оправдано, те правят заключението, че мярката е дискриминационна.

3.1.1.5. Дискриминация на чуждестранните бензиностанции, по-специално тези в области, съседни на територията на Германия [21]

(25) Заинтересованите страни твърдят, че СВТ не създава стимули за подобряване на транспортната инфраструктура, а насърчава зареждането с гориво в Германия. Като последствие, системата на възстановяване ще облагодетелства германските бензиностанции в ущърб на тези извън Германия. Следователно мярката за възстановяване на таксите също има дискриминационен ефект по отношение на чуждестранните бензиностанции.

3.1.1.6. Дискриминация на други държави-членки, поради факта, че те ще губят приходи от данъци [22]

(26) Като последствие, друг аргумент, представен от заинтересованите страни, е че другите държави-членки, например тези в съседните региони, ще губят приходи от данъци поради намаляването на покупките на гориво на тяхна територия.

3.1.1.7. Дискриминация за автомобилите с тегло под 12 тона, тъй като възстановяването на таксата де факто има ефект на намаляване на данъка върху минералните масла [23]

(27) Разглеждайки мярката като непряко намаление на акцизите, някои заинтересовани страни изтъкват, че тя се смята за дискриминационна срещу тези потребители на горива, които ползват германските автомагистрали с автомобили с тегло под 12 тона.

3.1.1.8. Разлика в данъчната тежест сама по себе си не може да оправдае отпускането на държавна помощ [24]

(28) Допълнителен аргумент, представен от трети страни, е свързан с решението на Съда по италианската схема на подпомагане, състояща се в схема на данъчен кредит за италианските пътни превозвачи и предвидена като компенсаторни плащания за транспортните предприятия, установени в други държави-членки, въз основа на предполагаемата консумация на дизелово гориво, необходимо за изминатото на италианска територия разстояние. Съдът е потвърдил, че решението на Комисията, с което Италианската република е задължена да възстанови отпуснатата помощ. Поради това заинтересованите страни твърдят, по аналогия с италианския случай, че разликата в данъчната тежест за минералните масла не може сама по себе си да оправдае отпускането на държавна помощ [25].

3.1.2. *Дискриминация на чуждестранните пътни превозвачи поради специфичните механизми на възстановяване или административната тежест* [26]

(29) Първо, възстановяването на таксите, както изглежда, не е свързано с реалното използване на автомагистралите в Германия. Тъй като, според третите страни, механизмите на възстановяване ще приемат всички квитанции от бензиностанции, независимо от факта, дали автомобилът е ползвал германските магистрали или други пътища. Това ще облагодетелства основно германските пътни превозвачи със смесен автопарк от автомобили под и над 12 тона.

(30) Второ, третите страни твърдят, че мярката създава дискриминационен ефект, защото общата сума от такси за изминат участък, натрупана през една календарна година, може да бъде приспадната от задължението за такси, възникнало през следващата година. Този механизъм на плащане създава предимства за германските пътни превозвачи спрямо тези, които не са от Германия, които могат да ползват германските автомагистрали само от време на време.

(31) Трето, заинтересованите страни твърдят, че мярката не е съвместима с Директива 1999/62/ЕО, тъй като системата на възстановяване на таксите създава езикови и административни пречки и ще доведе до факта, че много чуждестранни ползватели, особено случайните, няма да могат да искат възстановяване на таксите.

(32) И накрая, заинтересованите страни посочват някои практически аспекти на системата на таксата за изминат участък (като липсата на бордови уреди и др.), които по тяхно мнение също имат непряко въздействие върху самата мярка за помощта.

[20] Виж напр. TLN.
[21] Виж напр. ATRADICE, ASTIC, CEMT, FROET.
[22] Виж напр. ATRADICE.
[23] Виж напр. ASTIC, ATRADICE, CEMT.
[24] Виж напр. ASTIC, CEMT.
[25] В този контекст заинтересованите страни посочват дело C-6/97 *Италианската република срещу Комисията* [1999] ECR I-2981, по-специално параграф 21.
[26] Виж напр. ATRADICE, CEMT, FROET.

3.1.3. *Нарушение на Директива 92/81/ЕИО относно хармонизирането на структурите на акцизите върху минералните масла* ([27])

(33) Някои трети страни твърдят, че след като системата на възстановяване на таксите води до непряко намаление на акцизите, Директива 92/81/ЕИО се нарушава, ако не бъдат спазени някои специфични процедурни правила като член 8, параграф 4 на процедурата на нотифициране ([28]).

3.1.4. *Неблагоприятно въздействие върху околната среда* ([29])

(34) Трябва също така да се отбележи, че една заинтересована страна твърди, че мярката благоприятства консумацията на гориво предвид факта, че сумата за възстановяване зависи пряко от количеството консумирано гориво. Като последствие, мярката ще противоречи на интереса на Общността.

3.1.5. *Допълнителни аргументи във връзка със системата на таксата за изминат участък*

(35) Освен това, всички заинтересовани страни, привеждащи доводи срещу мярката на подпомагане, критикуват системата на таксата за изминат участък, без обаче понякога ясно да различават таксата за изминат участък от СВТ. По отношение на таксата за изминат участък заинтересованите страни изтъкват следните основни аргументи:

(36) Фактът, че повишената такса за изминат участък се налага само на автомобили с тегло над 12 тона, е дискриминационна, защото тя натоварва основно международните превози на стоки и облагодетелства непряко основно вътрешните превози на стоки в автомобили с тегло под 12 тона ([30]). В това отношение заинтересованите страни посочват няколко дела от Съда ([31]).

(37) Според заинтересованите страни, системата на таксата за изминат участък нарушава Директива 1999/62/ЕС, по-специално член 7, параграф 4, тъй като таксата за изминат участък се счита за дискриминационна въз основа на националността на превозвача или произхода или дестинацията на автомобила ([32]).

(38) Практическите трудности ([33]) на системата за заплащане на такса за изминат участък поставят пътните превозвачи, които не са от Германия, в неблагоприятно положение. Липсата на ефективни алтернативи на инсталирането на бордови уреди също нарушава член 7, параграф 5 от Директива 1999/62/ЕО.

(39) Заинтересованите страни също са изразили съмнения относно размера на таксата и съответствието ѝ с член 7, параграф 9 от Директива „Евровинетка“ ([34]). Тъй като разходите за изграждането на германските автомагистрали изглеждат като цяло намалени, изчислението на разходите би трябвало като цяло да е свързано с разходите за експлоатация и развитие на съответната инфраструктурна мрежа. Освен това излагат аргументи, че системата на заплащане на такса за изминат участък е дискриминационна поради факта, че таксата се налага 100 % на тежкотоварните автомобили с тегло над 12 тона, докато — според информацията, предоставена от германските власти — на тях съответстват само 45 % от разходите. Освобождаването за частни автомобили с туристическа цел също изглежда дискриминационно. Освен това, посочва се, че средната такса от 12,4 цента/km изглежда твърде висока. Изглежда, че Германия използва по-високата такса, за да субсидира други транспортни режими, което би нарушило както принципа „потребителите плащат“, така и член 9, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО.

(40) Твърди се също така че германската система за плащане на такса за изминат участък, както изглежда, противоречи на съображение 17 от Директива 1999/62/ЕО, тъй като създава изкуствени бариери, нарушава конкуренцията в рамките на Европа и води встрани от един хармонизиран европейски модел на заплащане за инфраструктурата, гарантиращ оперативна съвместимост.

(41) Германският закон, с който се въвежда новата такса, също изглежда дискриминационен в ущърб на негерманските пътни превозвачи по отношение на емисионните класове на автомобилите.

(42) И накрая, твърди се, че системата на таксата за изминат участък нарушава разпоредби на Договора като член 28, 97, 90 и 92 ([35]).

([27]) Виж напр. ASTIC, ATRADICE, CEMT.
([28]) Сега член 19 на Директива 2003/96/ЕО.
([29]) Виж напр. Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento.
([30]) ASTIC, ATRADICE, CEMT.
([31]) Виж: дело C-205/98 *Комисия срещу Австрия* ECR 2000, I-07367, по-специално параграфи 76, 78 и 86; дело C-6/97 *Италианската република срещу Комисията*, ECR 1999, I-2981, по-специално параграфи 15, 21, 23; дело C-200/97 *Ecotrade* [1998] ECR I-7907; дело C-90/94 *Haar Petroleum* ECR 1997, стр. I-4085, по-специално параграфи 34, 35, 37 и 40.
([32]) В този контекст се посочва и C-205/98 *Комисията срещу Република Австрия*, по-специално параграфи 76, 78, 85, 86, 101 и 104.
([33]) Като липсата на оторизирани работилници за инсталиране на бордови уреди, липсата на достъп на пътните превозвачи до системата в Интернет, проблема с регистрацията и пренасочването и езиковия проблем в терминалите, недостатъчни форми на плащане (бордови уреди, Интернет, терминал), езикови проблеми и др.
([34]) Виж също: обединени дела C-430/99 и C-431/99 *Sea-Land Service and Nedlloyd Lijnen* 2002 ECR I-5235, параграф 43 от решението, и по-специално параграфи 85, 101, и 120 до 123 от Opinion of Advocat General Alber заедно с цитираното тук дело.
([35]) Вж. също дело C-90/94 *Haar Petroleum*, по-специално параграфи 34, 35, 37 и 40.

3.2. **Аргументи в полза на системата на възстановяване на таксите**

(43) Някои считат, че помощта е необходима, в интерес на Общността и спазва принципа на пропорционалност, като се използват следните аргументи: Бялата книга на Комисията по транспортната политика ([36]), както и член 7, буква б) на новия проект на директива „Евровинетка“ ([37]), позволяват данъчни компенсации за участниците в пътното движение, които заплащат такси за използването на инфраструктурата, за да се избегне цялостно повишаване на данъците. Самата мярка не намалява данъка върху минералните горива. Акцизът служи само за сравнение, за да се изчисли сумата на таксата за възстановяване. Освен това може да се докаже, че приходите от данък върху минералните масла в Германия намаляват поради по-малкото количество закупено гориво в Германия. Затова системата на възстановяване на таксата се счита за необходима мярка, за да се запази пропорцията в общото увеличение на таксите, което също е в интерес на Общността.

(44) Мярката очевидно спазва принципа за недискриминиране, тъй като и германските, и негерманските пътни превозвачи могат да се възползват от нея. По мнението на заинтересованата страна, всяка съществуваща дискриминация произтича от бездействието на Съвета, където въпросът за хармонизацията виси от 1985 г. Предвид тази липса на хармонизация на акцизите, СВТ само ще спомогне да се неутрализира неблагоприятното положение, отчетено от германските пътни превозвачи. Във връзка с това, може да се докаже, че германският дял в превозения тонаж в международните пътни превози непрекъснато спада от 39 % през 1985 г. на 21,6 % през 2002 г. Освен това, международните пътни превози непрекъснато увеличават дела си: през 2015 г. повече от половината от целия обем на движението по германските автомагистрали ще се осъществява от международните превози на стоки. Беше заявено също, че дискриминация се появява едва ако пътните превозвачи, които нямат регистриран офис в Германия, трябва да заплащат по-високи разходи или са подложени на по-голяма административна тежест при възстановяването на таксите, отколкото германските пътни превозвачи, което не е така.

(45) Третите страни също така заявиха, че мярката за помощта не води до нарушаване на конкуренцията предвид факта, че компенсацията от 600 милиона евро годишно съответства само на 17,6 % от допълнителните разходи за таксата за инфраструктурата.

(46) И накрая, твърди се, че мярката не може да се разглежда като държавна помощ, защото съгласно член 13 от Съобщение на Комисията 98/C 384/03 ([38]) данъчните мерки са общи мерки, които не представляват държавна помощ съгласно член 87, параграф 1 на Договора.

([36]) Към постепенно заплащане на такси за използване на инфраструктурата, стр. 71.

([37]) Предложение за директива на Европейския парламент и Съвета, изменяща Директива 1999/62/ЕС относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (COM(2003) 448 окончателен).

([38]) ОВ C 384, 10.12.1998 г., стр. 3.

4. **СТАНОВИЩЕ ОТ ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ**

(47) По мнението на германското правителство, мярката не води до пряка дискриминация, тъй като възстановяването на таксите важи за всички пътни превозвачи, независимо от националността или местожителството им. Мярката не води и до фактическа дискриминация. Първо, то твърди, че съществува пряка връзка между новата такса за използването на германските автомагистрали и консумацията на гориво, която също е пряко свързана с размера на акциза върху горивата. По тяхно мнение, връзката между намаляването на таксата за изминат участък от една страна и плащането на акцизите, от друга, е разумно оправдано, защото и двете плащания могат да се считат като заплащане на разходите за инфраструктура. Освен това, мярката не предвижда прагове, т.е., минимална сума на таксата за изминат участък или минимален обем на превозите. Освен това, решението дали да се зареди гориво в Германия, или не, е чисто икономическо решение, което се взема както от германските пътни превозвачи, така и от тези, които не са от Германия. Всички пътни превозвачи ще зареждат гориво там, където имат икономическа полза. С други думи, решението къде да се зареди гориво се влияе основно от цената на горивото. В това отношение германските власти твърдят, че в Германия както частта от акциза върху цената на горивата, така и самата продажна цена на горивата е сред най-високите във всички държави-членки на ЕС.

(48) Германските власти посочват също така че мярката съответства напълно на териториалния принцип.

(49) Германските власти оспорват аргумента, че СВТ може да се разглежда като намаление на данъка за използване на инфраструктурата и поради това би дискриминирал чуждестранните пътни превозвачи. По мнението на германските власти, таксата ще се възстановява както на германски пътни превозвачи, така и на такива, които не са от Германия. СВТ ще доведе до ситуация, в която и двете категории ще спомагат за финансирането на германските автомагистрали пропорционално на използваната от тях инфраструктура.

(50) По отношение на аргумента за частична компенсация на разликата в цените на горивата между Германия и другите страни, германските власти не виждат дискриминация срещу чуждестранните пътни превозвачи. Те са съгласни, че зареждането с гориво извън Германия може да е по-евтино, отколкото в Германия, дори и след като се вземе предвид сумата, която ще бъде възстановена. Това изчисление обаче трябва да се направи по един и същи начин от германските и от негерманските пътни превозвачи. Според германските власти, над 80 % от германските пътни превозвачи се възползват от по-ниските цени на горивата в другите страни. Обаче, тъй като германските пътни превозвачи като цяло вече страдат от много високите равнища на акцизи, което ги поставя в неблагоприятно положение спрямо конкуренцията, те няма да могат да намалят цената на горивата си за превоза на стоки повече от всеки друг пътен превозвач, ползващ се от мярката. Затова ефектът от мярката ще се състои само в по-малко нарушение на

конкуренцията, създадена от много високите нива на акцизите в Германия, но няма да създаде предимства за германските пътни превозвачи, позволявайки им да намалят цената на горивата за превоза на стоки.

(51) Германските власти твърдят, че повишаването на таксата за изминат участък е оправдано, въпреки СВТ, като се има предвид, че от компенсаторната мярка ще се ползват не само германските пътни превозвачи, но и тези извън Германия. Следователно негерманските пътни превозвачи ще заплащат по-високи такси за изминат участък, но ще се ползват от СВТ, което ще предотврати прекомерните плащания от тяхна страна за хармонизирането на данъка върху минералните масла.

(52) Заинтересованите страни твърдят, че системата на възстановяване на таксите ще облагодетелства германските бензиностанции спрямо тези извън германия. Германските власти обаче твърдят, че съществуващите разлики в данъка върху минералните масла между държавите-членки вече са довели до появата на така наречения „туризъм за зареждане с гориво“, особено в съседните страни. Мерките, които спомагат да се намалят тези разлики — като СВТ — също би трябвало да спомогнат за намаляването на така наречения „туризъм за зареждане с гориво“. Според германските власти, не мярката за помощта е тази, която ще създаде дискриминация спрямо чуждестранните бензиностанции. Обратно, тя само ще доведе до това чуждестранните бензиностанции да бъдат по-малко облагодетелствани, отколкото са сега.

(53) Третите страни твърдят, че като последствие от мярката за помощта, други държави-членки, например съседните, ще изгубят приходи от данъци поради по-слабите покупки на горива. Германските власти обаче твърдят, че мерките, които водят до намаляването на „туризма за зареждане с гориво“ са оправдани, дори и това да доведе до по-ниски приходи от данъци в съседните региони.

(54) Германските власти твърдят също така че мярката не е дискриминационна спрямо тези потребители на горива, които използват германските автомагистрали с автомобили с тегло под 12 тона. Според германските власти е ясно, че възстановяването на таксата става само при условие че бъде платена таксата за изминат участък за камиони с тегло над 12 тона. Поради това, възстановяването на таксата не може да се разглежда, без да се оцени цялостният ефект на нетната тежест за тези камиони. Тъй като, в крайна сметка, те ще плащат повече, отколкото получават в замяна, е трудно да се твърди, че самото възстановяване на таксата облагодетелства тези камиони над 12 тона или, с други думи, дискриминира автомобилите с тегло под 12 тона поради предполагаемия дискриминационен ефект от намаляването на данъка върху минералните масла. Следователно по мнението на германските власти, възстановяването на таксата не може да дискриминира автомобилите с тегло под 12 тона, тъй като те не са обхванати от новата система на заплащане на такса за изминат участък.

(55) По отношение на аргумента, че разлика в данъчната тежест не може сама по себе си да оправдае отпускането на помощта, германските власти твърдят, че посоченият от третите страни в тази връзка случай с Италия не е уместен в случая с Германия, тъй като общата рамка и условията не са едни и същи. Те твърдят, че в миналото голяма част от разходите за инфраструктура в Германия са били финансирани чрез акцизи върху горивата. Тежкотоварните автомобили, които използват федералните автомагистрали, сега заплащат двойно за разходите за инфраструктура, под формата на акцизи върху горивата и такса за изминат участък. СВТ взема предвид вече платените в Германия суми за разходи за инфраструктурата, затова ще компенсира само превозвачите за двойното плащане в интерес на справедливото начисляване на разходите за инфраструктурата.

(56) Германските власти твърдят също така че системата на възстановяване на таксите не предвижда механизъм, който би позволил приемането на всички квитанции от бензиностанции, независимо от това дали автомобилът е ползвал германските автомагистрали или други пътища. Обратно, Германия потвърждава отново, че ще приема квитанции само ако ваучерът съдържа регистрационния номер на заредения с гориво автомобил, който дължи таксата. Следователно германските власти могат да изключат това, че мярката би облагодетелствала германските пътни превозвачи със смесен автопарк с автомобили под и над 12 тона, както се твърди от заинтересованите страни.

(57) Германия твърди също така че след като механизмът на плащане е един и същ за всички ползватели на германските автомагистрали, не е ясно защо системата би дискриминирала негерманските пътни превозвачи, които могат да ползват автомагистралите само от време на време. Общата сума за възстановяване на такси, натрупана през коя да е календарна година, може да бъде приспадната от задължението за такси през следващата година.

(58) Германските власти отбелязват, че мярката не противоречи на Директива 1999/62/ЕО, тъй като не се предвижда административните пречки пред негерманските пътни превозвачи да са по-големи, отколкото за германските пътни превозвачи. Според германските власти, ще бъдат осигурени стандартизирани формуляри на подходящ брой европейски езици, като исканата информация ще включва основно цифри, така че чуждестранните превозвачи да имат лесен достъп до системата на възстановяване на таксите. Административната тежест от съхраняването на ваучери за срок до една година отговаря на други процедури като тази на възстановяването на ДДС. Може също така да се докаже, че в много случаи ваучерите трябва да се пазят до края на годината и по други причини като ревизиите на фирмите от страна на националните данъчни власти. Затова Германия заключава, че системата на възстановяване на таксите не създава административни пречки или практически затруднения, които биха довели до дискриминацията на негерманските пътни превозвачи.

(59) Що се отнася до критиките на СВТ, като недостатъчен брой бордови уреди, които биха могли да се отразят непряко на самата мярка, германските власти твърдят, че практическите аспекти на таксата за изминат участък не влияят на СВТ.

(60) Германските власти не смятат, че е нарушен член 8, параграф 4 от Директива 92/81/ЕИО, тъй като мярката само намалява размера на таксата за изминат участък, а няма за цел да намали акциза върху минералните масла, както е определен в директивата.

(61) По отношение на въздействието на мярката върху околната среда, Германия оспорва аргумента, че мярката за помощта би насърчила консумацията на горива, а оттам би имала негативно въздействие върху околната среда. Според германските власти, едно просто изчисление показва, че повишението в консумацията на гориво, за да се получи възстановяване на по-голяма сума, противоречи на всякаква икономическа логика. По-високата консумация би означавала автомобилите да се движат по-дълго от необходимото, което би повишило времето и разходите за персонала.

(62) Относно мярката за таксата за изминат участък, германските власти преди всичко отбелязват, че всички свързани с нея аргументи не са предмет на настоящата процедура за държавна помощ и следователно би трябвало да останат извън предмета на това решение. Освен това, Германия заявява, че системата на таксата за изминат участък е била въведена, след като са били разрешени всички технически проблеми така че да бъде изключена всяка дискриминация на основата на националност или неуместни пречки пред пътните потоци.

(63) В обобщение, германските власти отговарят на представените от трети страни основни аргументи както следва:

— Първо, таксата за изминат участък не е дискриминационна, тъй като решението дали да се зареди гориво в Германия, или не, е чисто икономическо и се взема както от германските, така и от негерманските пътни превозвачи. Връзката между намаляването на таксата за изминат участък от една страна и плащането на акциза от друга страна е разумно оправдана, защото тежкотоварните автомобили, които използват федералните автомагистрали сега плащат двойно за ползване на инфраструктурата, под формата на акциз върху горивата и таксата за изминат участък. СВТ взема предвид сумите за ползване на инфраструктурата, които вече са платени в Германия и ще избегне двойното плащане. Таксата за изминат участък съответства на член 7, параграф 4 от Директива 1999/62/ЕО, тъй като не дискриминира който и да е пътен превозвач въз основа на националността му.

— Второ, таксата не е дискриминационна, защото се налага само на автомобили с тегло, не по-малко от 12 тона. Прагът от 12 тона е установен разумно и следва дефиницията на автомобилите, съдържаща се в член 2, буква г) от Директива 1999/62/ЕО. Освен това, таксата не облагодетелства германските пътни превозвачи, защото не може да се докаже, че са в по-добро положение, като използват смесен парк от автомобили под и над 12 тона, в сравнение с негерманските, което им позволява частично да компенсират тежестта от таксата в рамките на автомобилния парк на една фирма. Таксата се изчислява така, че да спазва член 7, параграф 9 от Директива 1999/62/ЕО, тъй като средно претеглената такса е свързана с разходите за изграждането, експлоатацията и развитието на съответната инфраструктурна мрежа.

— Трето, новата система за такса за изминат участък, която съответства на член 7, параграф 5 от Директива 1999/62/ЕО, тъй като достатъчен брой бордови уреди, както и други механизми на плащане (като терминали и интернет) гарантират събирането на таксата по начин, който не възпрепятства свободният пътен поток.

— Четвърто, мярката за такса не нарушава член 9, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО, тъй като не пречи на държавите-членки да спомагат за балансираното развитие на транспортните мрежи, като внасят процент от размера на таксата.

— Пето, германските власти отбелязват, че системата на таксата няма да доведе до отклонения от хармонизирания европейски модел на налагане на такси за инфраструктурата, който гарантира оперативната съвместимост, и следователно не противоречи на съображение 17 от Директива 1999/62/ЕО.

— Шесто, германските власти отбелязват, че административните изисквания за класифицирането на емисионните класове на чуждестранните автомобили не са дискриминационни, защото се свеждат до стъпките, необходими за класифицирането на тези автомобили.

— И накрая, германските власти също отбелязват, че системата на таксата не нарушава която и да било разпоредба на Договора като членове 28, 90, 92 и 97.

5. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

5.1. **Наличие на помощ съгласно член 87, параграф 1 от Договора за ЕО**

(64) Член 87, параграф 1 от Договора за ЕО гласи, че „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар“.

(65) Комисията счита, че възстановяването на таксата, което може да бъде поискано от Федералната служба за транспорт на стоки — част от националната администрация — засяга държавните фондове и означава загуба на държавни ресурси. Мярката сама по себе си предоставя на отделните транспортни предприятия селективни предимства пред конкурентите, тъй като получават компенсация за разходите си за ползване на инфраструктурата, които се предполага, че трябва да заплащат сами. СВТ не може да се разглежда като обща мярка, защото се прилага само спрямо предприятията, които използват автомобили с тегло над 12 тона, които трябва да заплащат таксата за изминат участък и то само ако могат да представят доказателство, че са заплатили акциз в Германия. Освен това, след като достъпът до пазара на пътни превози е отворен изцяло за операторите от Общността ([39]), може да се приеме, че публична помощ, която облагодетелства някои предприятия, извършващи пътни превози и, по-общо, сухопътен транспорт пред другите видове транспорт, ще засегне търговския обмен между държавите-членки. Следователно всяка такава финансова помощ нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговския обмен между държавите-членки.

(66) Въз основа на тези съображения Комисията смята, че нотифицираната СВТ представлява помощ съгласно член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

5.2. **Съвместимост на помощта**

5.2.1. *Наличие на съответна правна основа*

(67) В момента, в който Комисията е открила процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, тя не е разполагала с правни текстове относно въвеждането на СВТ. Обаче на 22 август 2003 г. германските власти са представили съответната правна основа. Поради това, тази липса на информация вече не съществува.

5.2.2. *Общи становища относно таксата за изминат участък*

(68) Въвеждането на такса за ползвателите въз основа на изминатото разстояние, възстановяваща разходите за инфраструктурата, е един от ключовите елементи на общата транспортна политика на ЕО:

— Първо, предлаганото въвеждане на такса за изминат участък съответства на виждането на Комисията за структура на ценообразуване, свързана в по-голяма степен с разходите, както е посочено в Бялата книга за европейската транспортна политика ([40]). Бялата книга съдържа глава относно постепенното въвеждане на такси за използване на инфраструктура. Понастоящем Европейският съюз се състои от страни с такси за изминат участък, където ползвателите трябва да заплащат такси за автомагистралите, страни с „евровинетки“, заплащани от тежкотоварните автомобили в цялата мрежа, и страни, където изобщо не се налагат такси. Това положение може да се подобри.

— Второ, подмяната на таксите за ползвателите, които сега се налагат на тежкотоварните автомобили в рамките на система на такса за изминат участък, може да доведе до по-честно споделяне на разходите за инфраструктурата, защото значителен дял от разходите за изграждането, поддръжката и експлоатацията на автомагистралите се пада на тежкотоварните автомобили.

— Трето, таксата за изминат участък обслужва една от целите на Общността, посочена в член 2 от Договора за ЕО, която е насърчаване на „висока степен на защита и подобряване на качеството на околната среда“.

— И накрая, разглеждайки цялостната мярка, изглежда, че тя се прилага към потенциалните преимущества, които могат да се извлекат от преминаването на сухопътните превози на товари към по-благоприятни за околната среда начини на транспорт. Смяната от основаваща се на фактора време такса за ползвателите на автомагистралите към такса въз основа на изминатото разстояние означава, че късите разстояния стават по-евтини, а по-дългите — по-скъпи. Този резултат не само отговаря на необходимостта да се накарат ползвателите да понесат по-справедлив дял от разходите за инфраструктурата, той взема предвид факта, че само при по-дълъг пробег по-малко замърсяващите начини на транспорт (железниците и водния транспорт) предлагат алтернатива на сухопътния.

(69) Германското федерално правителство цели да накара ползвателите да понесат по-реалистичен дял от разходите за пътищата. Посочената цел на системата на таксата за изминат участък е да се накарат ползвателите да заплащат цената на инфраструктурата, като цена от 15 цента/km се счита от Германия като сумата, която „изцяло покрива разходите за изграждане, развитие и експлоатация на съответната инфраструктура по смисъла на директива 1999/62 (Евровинетка)“. Но това върви ръка за ръка с налагането на по-голяма тежест на сухопътните превози. Вместо 460-те милиона евро, събирани от Германия по системата „Евровинетка“ (през 2002 г.), превозвачите ще трябва да заплащат разходи за инфраструктурата от около 3,4 милиарда евро. Въпреки че, според нотифицираното предложение на германските власти, може да се отпусне компенсация от 600 милиона евро, общото задължение за пътните превозвачи все пак се увеличава, защото тази компенсация може да покрие само 17 % от общите разходи за такса за изминат участък от 3,4 милиарда евро.

([39]) Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на товари в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки (ОВ L L 95, 9.4.1992 г., стр. 1) и Регламент (ЕИО) № 3118/93 на Съвета от 25 октомври 1993 година относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да осъществяват вътрешен автомобилен превоз на товари в тази държава-членка (ОВ L 279, 12.11.1993 г., стр. 1).

([40]) „*Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решение*“, Европейска комисия, 2001 г., таблица 3, стр. 72.

5.2.3. *Неприлагане на член 19, параграф 1 от Директива 2003/96/ЕО* ([41])

(70) Комисията отбелязва, че покупката на гориво и заплащането на акциза от тези автомобили, за които може да се приложи мярката в Германия, предлага механизъм за изчисляване на таксата за възстановяване.

(71) Съществува ясно правно разграничение между събирането на акциз и събирането на такса за изминат участък за тежкотоварните автомобили за ползването на инфраструктурата. Двете системи се основават на различни правни актове като директивите за акцизите (92/12/ЕИО ([42]) и 2003/96/ЕО) и Директива 1999/62/ЕС („Евровинетка").

(72) Съдът е признал разликата между таксата за изминат участък и другите налози за ползването на пътищата от една страна, и данъците от друга страна. Според съдебната практика, таксата за изминат участък не се квалифицира като данък, а като плащане за ползване на определена услуга. Същата мотивировка се прилага за другите налози за ползването на пътищата поради пряката връзка между налога и инфраструктурата, която може да се използва ([43]). Въз основа на съдебната практика и като се вземе предвид, че акцизът служи само за сравнение при изчисляването на таксата за възстановяване, и това, че съществува ясно разграничение между финансовите потоци от акциза от една страна и плащането и възстановяването на таксата за изминат участък от друга, Комисията същевременно счита, че настоящото възстановяване на таксата за изминат участък не може да се квалифицира като възстановяване на акциза. Такава квалификация би трябвало да доведе до ситуация, в която възстановяването би попаднало в две различни правни рамки, които нарушават принципа на правна сигурност.

(73) Фактът, че възстановяването на таксата е свързано с плащането на акциза, не може да промени правната му квалификация, особено като се вземе предвид, че двата финансови потока не са свързани. Ако беше така, всяко ново условие, което би трябвало да се добави, например, ограничаване на възстановяването за даден тип автомобили, би създало риска да се промени правната квалификация, а оттам и правната рамка, което би нарушило принципа на правна сигурност.

(74) Трябва да се посочи също така че не съществува данъчна връзка между размера на таксата за изминат участък и акциза върху горивата. Всяко от тях си има свой собствен източник (използването на автомагистралата от една страна, консумацията на минерални масла — от друга). Приходите от таксата за изминат участък се използват изцяло за покриване на разходите за изграждане, експлоатация и подобряване на инфраструктурата, обратно на приходите от акциз върху горивата. Възстановената такса като цяло се приспада от дължимото плащане за таксата или се рефинансира посредством източници, набрани въз основа на таксите за изминат участък.

([41]) Предишен член 8, параграф 4 от Директива 92/81/ЕИО.
([42]) ОВ L 76, 23.3.1992 г., стр. 1.
([43]) Дело C-276/97 *Комисия срещу Франция* 2000 ECR I-6251, параграф 36 от заключение на генералния адвокат. Договори ЕС-България и Унгария, C-211/01, параграф 50 (все още не е публикувано).

(75) Предвид горното, Комисията стига до заключението, че член 19, параграф 1 от Директива 2003/96/ЕО относно преструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, който заменя член 8, параграф 4 от Директива 92/81/ЕИО, е неприложим ([44]). Като последствие, германските власти не трябва да нотифицират мярката за помощта в рамките на процедурата, предвидена в член 19, параграф 1 от Директива 2003/96/ЕО на Съвета.

5.2.4. *Оценка на съвместимостта с общия пазар*

(76) Съгласно член 73 от Договора за ЕО, помощите, които отговарят на нуждата от координация на транспорта, са съвместими с него.

(77) Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета от 4 юни 1970 година за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ([45]) прилага член 73 от Договора и предвижда специални изключения за помощи, за които се счита, че отговарят на нуждите от координация на сухопътния транспорт. По-специално, член 3, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕИО) № 1107/70 гласи, че до влизане в сила на общите правила за разпределение на разходите за инфраструктура, държавите-членки могат да предоставят помощи на предприятия, които трябва да понесат разходи, свързани с използваната от тях инфраструктура, докато другите предприятия не са предмет на подобни тежести.

(78) Според практиката на Комисията в разрешаването на случаите на държавни помощи, трябва да бъдат изпълнени три условия, за да отговаря помощта на нуждата от координация по смисъла на член 73 от Договора за ЕО ([46]) и на изискванията, съдържащи се в член 3, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕИО) № 1107/70:

а) помощта да е необходима за реализацията на мярката в интерес на Общността и да спазва принципа на пропорционалност;

([44]) Член 19, параграф 1 гласи, че Съветът, като действа единодушно по предложение на Комисията, може да даде разрешение на всяка държава-членка да въведе допълнително освобождаване или редуциране на нивата на данъчно облагане поради специфични съображения.
([45]) ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1.
([46]) *Виж* Решение на Комисията от 18 декември 2002 г., N 287/02 — Дания, ОВ C 34, 13.2.2003 г., стр. 7, Решение на Комисията от 19 септември 2001 г., N 500/01 — Великобритания, *Network Grants to Licensed Heavy Rail Infrastructure Managers*, ОВ C 333, 28.11.2001 г., стр. 7; Решение на Комисията от 20 юни 2001 г., N 219/01 — Австрия, ОВ C 224, 1.9.2001 г., стр. 2; Решение на Комисията от 22 декември 1999 г., N 617/98 — Нидерландия (Утрехт), ОВ C 71, 11.3.2000 г., стр. 7; Решение на Комисията от 8 декември 1999, N 412/98 — Италия (Марке), ОВ C 55, 26.2.2000 г., стр. 11; Решение на Комисията от 8 юли 1999 г., N 121/99 — Австрия, ОВ C 245, 28.8.1999 г., стр. 2; Решение на Комисията от 21 април 1999 г., N 588/98 — Дания, ОВ C 166, 12.6.1999 г., стр. 6; Виж също *Предложение на Комисията за регламент на Европейския парламент и Съвета относно отпускането на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт* COM(2000) 5 окончателен от 26.7.2000 г.

б) достъпът до помощта да е предоставен при недискриминиращи условия;

в) помощта да не поражда нарушение на конкуренцията в степен, която противоречи на общия интерес.

Недискриминиране

(79) По отношение на принципа на недискриминиране, Комисията счита, че всички помощи са по дефиниция избирателни. Ако дадена мярка не се квалифицира като избирателна, тя не представлява помощ по смисъла на член 87 от Договора за ЕО. Ако мярката е квалифицирана като помощ, Комисията трябва да оцени съвместимостта ѝ с общия пазар. Съдебната практика и практиката на Комисията винаги са правили ясно разграничение между тази избирателност, присъща на всяка помощ, което означава поставяне на някои оператори в неблагоприятно положение спрямо други, работещи в дадена държава-членка, и възможната дискриминация, основаваща се пряко или непряко на установяването във въпросната държава-членка ([47]). Последната не е съвместима с общностното право и не може да бъде одобрена съгласно правилата за държавните помощи.

(80) Решение от съдебната практика е, че дискриминацията се състои конкретно в това подобните случаи да се третират по различен начин, при което някои оператори се поставят в неблагоприятно положение спрямо други, без тази разлика в третирането да бъде оправдана от наличието на съществени, обективни разлики. Обаче, тъй като предприятията, които не са установени на дадена територия, са в различно положение по отношение на властите от други, установени на същата територия, не може да се каже, че даден механизъм, който затруднява достъпа до помощта, нарушава принципа на недискриминиране ([48]).

(81) В настоящия случай СВТ предвижда таксата за изминат участък да се приспада само при представяне на квитанции и ваучери за гориво от Германия като доказателство, че акцизът е платен в Германия. В това условие Комисията не вижда никакво нарушение на принципа на територриалност, посочен в съображение 20 от Директива 1999/62/ЕО. СВТ налага едни и същи условия на всички превозвачи и е достъпна за всички пътни превозвачи, независимо от националността или мястото, в което те са установени. Мярката не предвижда прагове, като например минимален размер на платената такса или минимален обем на транспорта. Освен това, не съществува задължение да се купува гориво в Германия, нито пък ограничение за това. Следователно Комисията смята, че не съществува пряка дискриминация въз основа на националността.

(82) Въпреки че не е налице пряка дискриминация, възниква въпросът дали тази връзка води до фактическа непряка дискриминация въз основа на националността. Съществува разлика в третирането между пътните превозвачи, които зареждат гориво в Германия, и тези, които зареждат горивото си в други държави-членки. Тази разлика се дължи на връзката между възстановяването на таксата за изминат участък и плащането на акциз в Германия.

(83) Ако тази разлика в третирането поражда различен ефект за германските превозвачи от една страна и превозвачите от други държави-членки, от друга, като облагодетелства първите пред вторите и не отразява обективна разлика в съответното им положение, тя би довела до нарушение на принципа на недискриминиране. Затова въпросът е дали връзката между възстановяването на таксата за изминат участък и плащането на акциза може да бъде оправдана с обективни разлики. За да отговори на този въпрос, Комисията ще пристъпи към разглеждане на това дали тази връзка ще заработи на практика и кои превозвачи ще се възползват от нея.

(84) Разположени в сърцето на Европа, германските автомагистрали вече се използват в голяма степен от негерманските пътни превозвачи. Докато през 1998 г. 22,1 % от тежкотоварните автомобили по германските автомагистрали не са били германски, този дял се е увеличил на около 25,5 % през 2004 г. Автомобилите от ЕС-25 представляват почти 92 % от негерманските тежкотоварни автомобили, ползващи германските автомагистрали ([49]).

(85) Тъй като понастоящем цените на горивата са по-високи в Германия, отколкото в повечето съседни ѝ страни, това не насърчава нито германските, нито негерманските превозвачи, извършващи международни превози, да зареждат горивото си в Германия.

([47]) Дело C-156/98, *Германия срещу Комисията*, [2000] ECR I-6857, параграфи 86 и 87.

([48]) Дело C-351/98, *Испания срещу Комисията*, [2002] ECR I-8031, пар. 57: Преди всичко трябва да се посочи, че аргументът на Комисията, че съществува дискриминация срещу предприятия от други държави-членки, тъй като механизмът затруднява повече достъпа им до помощта, е лишен от основание. …. Мярка в подкрепа на инвестиции, приета от публичен орган, може по дефиниция да се приложи само за територията, за която той отговаря, като органът не може да бъде критикуван за това, че не е разширил ползата от мярката за предприятия, които не са установени в неговата територия, тъй като тези предприятия са в положение, напълно различно от това на установените в територията му предприятия. Това твърдение обаче не означава, че такава мярка за подпомагане не може да бъде квалифицирана като „помощ по смисъла на член 92, параграф 1 на Договора, ако изпълнява условията, съдържащи се в тази разпоредба.“

([49]) *Източник: Доклад за икономическия ефект върху пътните превозвачи на германската система за възстановяване на таксата за изминат участък за тежкотоварни автомобили*, 21.4.2005 г., MVV Consultants and Engineers.

(86) Решението дали да се зареди гориво в Германия или не е икономическо и ще се вземе при едни и същи условия както от германските, така и от негерманските пътни превозвачи. В границите на маршрута си всички пътни превозвачи ще зареждат гориво там, където виждат икономическа полза. След въвеждането на СВТ, пътните превозвачи, които зареждат горивото си извън Германия, няма да могат да се ползват от компенсацията, а могат да имат икономическа полза от това. Те ще използват възможността да се ползват от СВТ, ако цената на километър при зареждане с германско гориво плюс намалената такса за изминат участък е по-ниска от цената на километър при зареждане с гориво извън Германия плюс пълната такса.

(87) На практика ползата от СВТ ще бъде за две групи превозвачи (относителни ползи, тъй като таксата за изминат участък ще се увеличи до средно 15 цента/км) ([50]):

— Тези превозвачи, които извършват само вътрешен транспорт и са икономически принудени да използват автомагистралите. Тези превозвачи са предимно от германска националност, въпреки, че пазарният сегмент е отворен за всички държави-членки от ЕС-15 (каботаж) и ще бъде отворен за нови държави-членки след изтичането на преходните правила.

— Всички превозвачи, германски или негермански, които извършват международни превози от или през страни със сравнително високи цени на горивата. Това положение ще засегне особено превозвачите, установени във Франция, Белгия и Нидерландия, група страни, които изпълняват 32 % от всички негерманските автомобил-километри по германските автомагистрали.

(88) Германските власти сами са приели в становищата си, че процент, близък до 20 % от германските пътни превозвачи, както може да се предполага, тези, осъществяващи дейността си основно на вътрешния пазар и особено в централните региони на Германия, не се възползват от по-ниските цени на горивата в други страни. Обратно, превозвачите, установени в други държави-членки, обикновено ще купуват гориво не само и не предимно в Германия, а в други държави-членки и по-специално, в тези с по-ниски цени на горивата, дори и ако осъществяват част от дейността си в Германия или дори на германския местен пазар, като се възползват от свободата да извършват каботажен транспорт.

(89) С оглед на горното, Комисията предвижда, че като се има предвид настоящото равнище на цените на горивата в държавите-членки, много голяма част от негерманските автомобил-километри ([51]) по германските автомагистрали няма да се възползват от СВТ в резултат на връзката между СВТ и плащането на акциза в Германия. Този процес очевидно ще е по-нисък в случая на германските превозвачи. Освен това, случайните ползватели на германските автомагистрали, особено тези от другите държави-членки, могат да се въздържат от искане към СВТ поради административни затруднения и ще бъдат допълнително санкционирани в сравнение с редовните ползватели, конкретно германските.

(90) Поради това, Комисията подчертава, че даден пътен превозвач, ползващ германските автомагистрали и закупуващ горивото си извън Германия, ползва германската пътна инфраструктура точно по същия начин, както и пътен превозвач, който зарежда гориво в Германия. Поради това може да се направи заключение, че връзката между възстановяването на таксата за изминат участък и сумата на акциза, заплатен в Германия в резултат на различните равнища на таксата не може да се оправдае с разлики в използването на германските автомагистрали. В резултат на тази връзка някои превозвачи, които са предимно негермански, както беше показано в параграфи 86 и 87, ще трябва да заплащат по-висока такса от други за превоза на същите тежки товари на същото разстояние по същата автомагистрала. Освен това, въпросната система ще облагодетелства националния транспорт, който в голяма степен се осъществява от превозвачи, които закупуват горивото в Германия, спрямо транспорта между държавите-членки, осъществяван от превозвачи, които по-често закупуват гориво в други държави-членки, което е друга форма на дискриминация, забранена от общностното право ([52]).

(91) Обвързването на възстановяването на таксата със сумата на акциза, заплащан в Германия, може да означава, че системата е разработена като компенсация за високото равнище на акциза върху горивата в Германия. Обаче, практиката на Комисията и съдебната практика на Съда са много ясни по този въпрос: разликата в данъчната тежест не може сама по себе си ([53]) да оправдае отпускането на държавната помощ. Отпускането на помощ не може да бъде оправдано, когато помощта има за цел да компенсира някои национални оператори за сравнително неблагоприятното им положение, породено от регулаторни или данъчни разлики в сравнение с други държави-членки. Държавната помощ не е подходящ инструмент за изравняване, в полза на някои оператори, на разликите в равнищата на данъчно облагане между държавите-членки. Като последствие, фактът, че равнището на акцизите е високо в Германия — а оттам и цените на дизеловото гориво — в Германия и се осъзнава необходимостта от облекчаване на конкурентно

([50]) *Виж също: Доклад за икономическия ефект върху пътните превозвачи на германската система на възстановяване на таксата за изминат участък за тежкотоварни автомобили*, 21.4.2005 г., MVV Consultants and Engineers.

([51]) Индикаторът за използването на магистралите от автомобилите е експлоатацията на транспорта, измерена в автомобил-километри.

([52]) Дело C-381/93, *Комисията срещу Франция* [1994] ECR I-5145, пар. 17—21, и дело C-92/01, *Stylianakis* [2003 г.] ECR I-1291, пар. 25.

([53]) Виж бележка под линия 25. Виж също дело C-298/00P, *Италия срещу Комисия*, [2004] ECR I-4087, пар. 61—62, C-382/99, *Нидерландия срещу Комисия*, [2002] ECR I-5163, пар. 60—66, C-6/97, *Италия срещу Комисията*, пар. 22.

неблагоприятното положение на германските превозвачи, за което се твърди, не оправдава взаимовръзката между СВТ и плащането на акциза. Освен това, цените на горивата също са високи в други държави-членки и превозвачите от тези държави-членки, за които по географски и оперативни причини има по-малка вероятност да закупуват гориво в Германия, няма да се възползват от компенсацията в същата степен, както германските превозвачи.

(92) Фактът, че германските власти твърдят, че понастоящем 50 % от приходите от акцизи са предназначени за инфраструктурата и СВТ е необходима, за да се предотврати двойното плащане от превозвачите за използване на инфраструктурата, не променя това заключение. Първо, крайното предназначение на приходите от данъци не може да се използва, за да се оцени дали е налице дискриминация между германските превозвачи и превозвачите от други държави-членки. Разликата в данъчната тежест не може да оправдае отпускането на помощта, независимо от предназначението на приходите от данъци. Второ, само 50 % от приходите са предназначени за инфраструктурата, а от тези 50 % голяма част ще се използва за изплащане на разходите за инфраструктурата на останалата част от германската пътна мрежа, за която не се изисква такса за изминат участък. Следователно не може да счита, че — както твърдят германските власти — превозвачите, които плащат и такса за изминат участък и акциз, плащат двойно за разходите за инфраструктура, тъй като приходите от акцизи се използват само донякъде за финансиране на инфраструктурата, за която се изисква такса за изминат участък. Следователно, фактът, че приходите от акцизи се използват частично за финансиране на инфраструктурата, не може да оправдае взаимовръзката между възстановяването на таксата и плащането на акциза.

(93) Освен това, трябва да се отбележи, че видът на таксата за изминат участък и един акциза е различен. Таксата е плащане за използването на дадена услуга, а акцизът е данък. Както вече беше посочено в глава 5.2.3 на настоящото решение, събитията, пораждащи това убеждение, са различни — използването на пътищата в случая на такса и консумацията на минерални масла в случая на акциз.

(94) Предвид горното, Комисията не вижда обективно оправдание за обвързване на намалението на таксата за изминат участък с размера на акциза, заплащан на германска територия. Като последствие, не съществува обективно оправдание, което да може да подкрепи разликата в третирането между превозвачите, които зареждат гориво в Германия и тези, които зареждат извън Германия, тъй като те обективно са в едно и също положение.

(95) В светлината на тези аргументи, Комисията стига до заключението, че мярката за помощта не спазва принципа на недискриминиране, тъй като води до фактическа дискриминация срещу чуждестранните пътни превозвачи и поради тази причина вече трябва да се смята за несъвместима с общия пазар.

(96) Освен това, мярката не спазва и член 7, параграф 4 от Директива 1999/62/ЕО, който гласи, че таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство.

(97) Тази разпоредба е само частичен израз на общия принцип на общностното право и по-специално на транспортното право, а именно забраната на всяка дискриминация, основана на националност, място на стопанска дейност или начална точка или крайна дестинация на транспорта. Този принцип се прилага последователно от съдиите на Общността ([54]), включително в конкретния случай за пътните такси ([55]).

(98) Съгласно установената съдебна практика, от общата схема на Договора е ясно, че една процедура във връзка със съвместимостта на държавна помощ с общия пазар никога не трябва да води до резултат, който противоречи на конкретните разпоредби на Договора ([56]). Съдът поддържа също мнението, че тези аспекти на помощта, които противоречат на специфични разпоредби на Договора, различни от членове 87 и 88, могат да бъдат неразривно свързани с предмета на помощта, така че да е невъзможно да бъдат оценени поотделно ([57]). Поради изяснените по-горе причини, мярката в конкретния случай би нарушила принципа на недискриминиране, и по-специално член 7, параграф 4 от Директива 1999/62/ЕО. Това нарушение е вътрешно присъщо на механизма на СВТ, поради което е неразривно свързано с него. Това представлява друга причина, която трябва да накара Комисията да обяви помощта за несъвместима с общия пазар.

(99) Комисията напомня на германските власти, че в случай, че смятат общите задължения за пътните превозвачи в Германия за твърде високи, те биха могли да изменят, в границите на съществуващите мерки за хармонизация на равнището на Общността, данъка за автомобилите или равнището на акцизите. Това са хоризонтални и общи мерки, които по принцип не биха довели нито до пряка, нито до фактическа дискриминация.

([54]) Дело C-18/93, *Фериботи на Корсика*, [1994] ECR I-1783, пар. 35; Стилианакис (*Stylianakis*), пар. 25.
([55]) *Комисия/Австрия*, пар. 74—88 и 109—115.
([56]) Дело 73/79, *Комисия срещу Италия* [1980] ECR 1533, пар. 11.
([57]) Дело 74/76 Янели срещу Мерони (*Iannelli v Meroni*) [1977] ECR 557.

Необходимост и пропорционалност

(100) Комисията счита, че необходимостта на мярката не е доказана. Германските власти твърдят, че мярката следва да се разглежда в светлината на понастоящем предприетия от тях преход от основана на данък такса за ползването на автомагистралите към потребителска такса въз основа на изминатите километри. Комисията разбира желанието да се въведат преходни мерки предвид увеличаването на общите задължения за пътните превозвачи, обаче отбелязва, че е било определено по-ниско равнище на таксата за изминат участък от първоначално предвиденото, т.е., 12,6 цента/km вместо15 цента/km. Отказът от предвиденото въвеждане на по-висока такса би бил по-подходящ начин за компенсиране в преходния период, отколкото увеличението на таксата до 15 цента/km, като в същото време бъде въведена СВТ и бъдат възстановявани 2,6 цента/km. Още повече, сега използваната по-ниска такса се прилага за всички пътни превозвачи, които използват германските автомагистрали и следователно е недискриминационна. Планираното възстановяване на таксата би нарушило този баланс, което не е необходимо, за да се постигне желаната цел.

(101) Освен това, германските власти не са представили аргументи в полза на СВТ, която би уравновесила по-високата административна тежест за пътните превозвачи, на технически сложното въвеждане на СВТ в сравнение с това просто да се поддържа по-ниско равнище на таксата. Пътните превозвачи би трябвало да представят квитанции от бензиностанции или ваучери от кредитни карти от Германия, във всяка от която се съдържа регистрационният номер на съответното превозно средство, и да изискват възстановяване на таксата със срок всяка година. Съществува вероятност тази тежест да е особено голяма за случайните ползватели на германските автомагистрали, особено тези от другите държави-членки. Комисията напомня на германските власти, че те биха могли да повишат размера на таксата по всяко време, при условие че се вземат предвид разпоредбите на директива 1999/62/ЕО в момента, в който сметнат това за необходимо.

(102) Предвид тези аргументи, Комисията заключава, че мярката за отпускането на помощта не спазва и принципа за необходимост, което също представлява достатъчно основание тя да бъде обявена за несъвместима с общия пазар.

Нарушаване на конкуренцията в противовес на общия интерес

(103) Предвид горното, Комисията счита, че не е спазено и последното условие на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕИО) № 1107/70, че помощта не трябва да води до нарушение на конкуренцията в такава степен, че да противоречи на общия интерес. Както беше обяснено по-горе, помощта ще облагодетелства ненужно германските превозвачи спрямо техните конкуренти от други държави-членки, което противоречи на правилното функциониране на общия транспортен пазар и самия принцип на свободата да се предоставят транспортни услуги. По тази причина също помощта трябва да бъде обявена за несъвместима с общия пазар.

(104) И накрая, трябва да се отбележи, че германските власти не са посочили други основания за съвместимост освен член 73 от Договора за ЕО. При всички случаи Комисията потвърждава своята предварителна оценка в параграф 57 от решението за откриване на официалната процедура на разследване: помощта не може да бъде обявена за съвместима съгласно член 87, параграф 3, букви а), б) и в), нито, разбира се, по силата на кое да е друго изключение.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(105) Комисията заключава, че СВТ е мярка за предоставяне на помощ, която не отговаря на условията на член 73 и член 3, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕИО) № 1107/70, поради което е несъвместима с общия пазар,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта, която Федерална република Германия планира да въведе и която се основава на член 1, параграф 2, раздел 3 от „Закон за налагане на такси за изминат участък въз основа на изминатите километри за използването на автомагистралите от тежкотоварни автомобили“, е несъвместима с общия пазар.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 25 януари 2006 година.

За Комисията

Jacques BARROT

Заместник-председател

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2009 година

за изменение на приложение II към Решение 79/542/ЕИО на Съвета относно вписването на Ботсуана в списъка на третите страни или части от тях, от които е разрешен вносът на определени видове прясно месо в Общността

(нотифицирано под номер C(2009) 1031)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/151/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейските общности,

като взе предвид Директива 2002/99/ЕО на Съвета от 16 декември 2002 г. за установяване на ветеринарно-санитарни правила, регулиращи производството, преработката, разпространението и пускането на пазара на продукти от животински произход за консумация от човека [1], и по-специално член 8, уводното изречение, точка 1, първа алинея и точка 4 от нея,

като има предвид, че:

(1) В Решение 79/542/ЕИО на Съвета от 21 декември 1976 г. относно съставянето на списък на трети страни или части от трети страни и относно определяне на ветеринарно-санитарните и здравните условия и ветеринарното сертифициране за внос в Общността на някои живи животни и прясно месо от тях [2] се установяват ветеринарно-санитарните условия за внос в Общността на определени живи животни, с изключение на еднокопитни, както и за вноса на прясно месо от такива животни, включително месо от еднокопитни, но с изключение на месни заготовки.

(2) В Решение 79/542/ЕИО се предвижда, че вносът на прясно месо за консумация от човека е разрешен единствено ако това месо произхожда от територия на трета страна или част от нея, включена в част 1 от приложение II към посоченото решение, и ако прясното месо отговаря на изискванията, посочени в съответния ветеринарен сертификат за това месо в съответствие с моделите, изложени в част 2 от същото приложение, като се отчетат всички специфични условия или допълнителни гаранции, които се изискват за месото.

(3) Ботсуана фигурира в част 1 от приложение II към Решение 79/542/ЕИО и бе разделена на различни територии в зависимост от ветеринарно-санитарния им статус. За тези територии се разрешава вносът в Общността на обезкостено и зряло прясно месо от домашни животни от рода на едрия рогат добитък, от домашни овце и кози и от някои отглеждани в стопанства диви недомашни животни („прясно месо“).

(4) На 20 октомври 2008 г. възникнаха съмнения за епидемия от шап във ферма в близост до област Ганзи, която се намира в ботсуанската зона за ветеринарен контрол № 12. Компетентният орган в Ботсуана прекрати износа на прясно месо от цялата страна към Общността веднага след потвърждаване на съмненията относно епидемията.

(5) Предвид тези обстоятелства вносът на прясно месо от ботсуанската зона за ветеринарен контрол № 12 в Общността престана да бъде разрешен с Решение 79/542/ЕИО, изменено с Решение 2009/4/ЕО на Комисията [3].

(6) Като се има предвид, че компетентният орган на Ботсуана предостави достатъчни гаранции относно взетите мерки за контрол на разпространяването на болестта, които бяха много ефикасни при елиминирането на инфекцията от шап, е целесъобразно зоната за ветеринарен контрол № 12 да се възстанови, като се разреши вносът на прясно месо от тази зона към Общността.

(7) Част I от приложение II към Решение 79/542/ЕИО следва да бъде съответно изменена.

(8) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните,

[1] ОВ L 18, 23.1.2003 г., стр. 11.
[2] ОВ L 146, 14.6.1979 г., стр. 15.
[3] ОВ L 2, 6.1.2009 г., стр. 11.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Част 1 от приложение II към Решение 79/542/ЕИО се заменя с текста в приложението към настоящото решение.

Член 2

Настоящото решение се прилага считано от 1 февруари 2009 г.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 20 февруари 2009 година.

За Комисията

Androulla VASSILIOU

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ЧАСТ 1

Списък на третите страни или части от тях (*)

Страна	Код на територията	Описание на територията	Ветеринарен сертификат		Специфични условия	Крайна дата (1)	Начална дата (2)
			образец/образци	SG			
1	2	3	4	5	6	7	8
AL — Албания	AL-0	Цялата страна	—				
AR — Аржентина	AR-0	Цялата страна	EQU				
	AR-1	Провинции: Buenos Aires, Catamarca, Corrientes (с изключение на Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mbucuruyá, San Cosme и San Luís del Palmar) Entre Ríos, La Rioja, Mendoza, Misiones, част от Neuquén (с изключение на територията, включена в AR-4), част от Río Negro (с изключение на територията, включена в AR-4), San Juan, San Luis, Santa Fe, Tucuman, Cordoba, La Pampa, Santiago del Estero, Chaco Formosa, Jujuy и Salta, с изключение на 25-километровата буферна зона от границата с Боливия и Парагвай, която се простира от областта Santa Catalina в провинция Jujuy до областта Laishi в провинция Formosa	BOV	A	1		18 март 2005 г.
			RUF	A	1		1 декември 2007 г.
	AR-2	Chubut, Santa Cruz и Tierra del Fuego	BOV, OVI, RUW, RUF				1 март 2002 г.
	AR-3	Corrientes: департаментите Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mbucuruá, San Cosme и San Luís del Palmar	BOV RUF	A	1		1 декември 2007 г.
	AR-4	Част от Río Negro (с изключение: в Avellaneda — на зоната, разположена на север от междуселищен път 7 и на изток от междуселищен път 250; в Conesa — на зоната, разположена на изток от междуселищен път 2; в El Cuy — на зоната, разположена на север от междуселищен път 7, от мястото, на което се пресича с междуселищен път 66, до границата с департамент Avellaneda, и в San Antonio — на зоната, разположена на изток от междуселищни пътища 250 и 2) Част от Neuquén (с изключение: в Confluencia — на зоната, разположена на изток от междуселищен път 17, и в Picun Leufú — на зоната, разположена на изток от междуселищен път 17)	BOV, OVI, RUW, RUF				1 август 2008 г.
AU — Австралия	AU-0	Цялата страна	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
BA — Босна и Херцеговина	BA-0	Цялата страна	—				
BH — Бахрейн	BH-0	Цялата страна	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
BR — Бразилия	BR-0	Цялата страна	EQU				
	BR-1	Щат Minas Gerais Щат Espírito Santo Щат Goiás Щат Mato Grosso Щат Rio Grande Do Sul, щат Mato Grosso Do Sul (с изключение на определената 15-километрова строго наблюдавана гранична зона в общините Porto Mutinho, Caracol, Bela Vista, Antônio João, Ponta Porã, Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Paranhos, Sete Quedas, Japora' и Mundo Novo, и посочената строго наблюдавана зона в общините Corumbá и Ladário)	BOV	A и H	1		1 декември 2008 г.
	BR-2	Щат Santa Catarina	BOV	A и H	1		31 януари 2008 г.
	BR-3	Щати Paraná и São Paulo	BOV	A и H	1		1 август 2008 г.
BW — Ботсуана	BW-0	Цялата страна	EQU, EQW				
	BW-1	Зони за контрол на ветеринарна болест 3в, 4б, 5, 6, 8, 9 и 18	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		1 декември 2007 г.
	BW-2	Зони за контрол на ветеринарна болест 10, 11, 13 и 14	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		7 март 2002 г.
	BW-3	Зона за контрол на ветеринарна болест 12	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1	20 октомври 2008 г.	20 януари 2009 г.
BY — Беларус	BY-0	Цялата страна	—				
BZ — Белиз	BZ-0	Цялата страна	BOV, EQU				
CA — Канада	CA-0	Цялата страна	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW RUF, RUW	G			
CH — Швейцария	CH-0	Цялата страна	*				
CL — Чили	CL-0	Цялата страна	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF				
CN — Китай	CN-0	Цялата страна	—				
CO — Колумбия	CO-0	Цялата страна	EQU				
CR — Коста Рика	CR-0	Цялата страна	BOV, EQU				
CU — Куба	CU-0	Цялата страна	BOV, EQU				

1	2	3	4	5	6	7	8
DZ — Алжир	DZ-0	Цялата страна	—				
ET — Етиопия	ET-0	Цялата страна	—				
FK — Фолкландски острови	FK-0	Цялата страна	BOV, OVI, EQU				
GL — Гренландия	GL-0	Цялата страна	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
GT — Гватемала	GT-0	Цялата страна	BOV, EQU				
HK — Хонконг	HK-0	Цялата страна	—				
HN — Хондурас	HN-0	Цялата страна	BOV, EQU				
HR — Хърватия	HR-0	Цялата страна	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
IL — Израел	IL-0	Цялата страна	—				
IN — Индия	IN-0	Цялата страна	—				
IS — Исландия	IS-0	Цялата страна	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
KE — Кения	KE-0	Цялата страна	—				
MA — Мароко	MA-0	Цялата страна	EQU				
ME — Черна гора	ME-0	Цялата страна	BOV, OVI, EQU				
MG — Мадагаскар	MG-0	Цялата страна	—				
MK — бивша югославска република Македония ([3])	MK-0	Цялата страна	OVI, EQU				
MU — Маврций	MU-0	Цялата страна	—				
MX — Мексико	MX-0	Цялата страна	BOV, EQU				
NA — Намибия	NA-0	Цялата страна	EQU, EQW				
	NA-1	На юг от линията на санитарния кордон, който се простира от Palgrave Point на запад до Gam на изток	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
NC — Нова Каледония	NC-0	Цялата страна	BOV, RUF, RUW				
NI — Никарагуа	NI-0	Цялата страна	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
NZ — Нова Зеландия	NZ-0	Цялата страна	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
PA — Панама	PA-0	Цялата страна	BOV, EQU				
PY — Парагвай	PY-0	Цялата страна	EQU				
	PY-1	Цялата страна, с изключение на посочената 15-километрова строго наблюдавана зона от външните граници	BOV	A	1		1 август 2008 г.
RS — Сърбия (4)	RS-0	Цялата страна	BOV, OVI, EQU				
RU — Руска федерация	RU-0	Цялата страна	—				
	RU-1	Областта Мурманск, автономен окръг Ямало-Ненец	RUF				
SV — Ел Салвадор	SV-0	Цялата страна	—				
SZ — Свазиленд	SZ-0	Цялата страна	EQU, EQW				
	SZ-1	Областта на запад от огражденията на т. нар. „червена линия“, която се простира северно от река Usutu до границата с Южна Африка западно от Nkalashane	BOV, RUF, RUW	F	1		
	SZ-2	Зоните за контрол на ветеринарна болест, наблюдение и ваксиниране срещу шап в съответствие с акта, публикуван в законово известие № 51 от 2001 г.	BOV, RUF, RUW	F	1		4 август 2003 г.
TH — Тайланд	TH-0	Цялата страна	—				
TN — Тунис	TN-0	Цялата страна	—				
TR — Турция	TR-0	Цялата страна	—				
	TR-1	Провинции Amasya, Ankara, Aydin, Balikesir, Bursa, Cankiri, Corum, Denizli, Izmir, Kastamonu, Kutahya, Manisa, Usak, Yozgat и Kirikkale	EQU				
UA — Украйна	UA-0	Цялата страна	—				
US — Съединени щати	US-0	Цялата страна	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW, RUF, RUW	G			
UY — Уругвай	UY-0	Цялата страна	EQU				
			BOV	A	1		1 ноември 2001 г.
			OVI	A	1		

1	2	3	4	5	6	7	8
ZA — Южна Африка	ZA-0	Цялата страна	EQU, EQW				
	ZA-1	Цялата страна с изключение на: — частта от зоната за контрол на болестта шап, разположена във ветеринарните райони Mpumalanga и в северните провинции, в областта Ingwavuma от ветеринарния район Natal и в граничната зона с Ботсуана източно от географска дължина 28°, и — областта Camperdown в провинция KwaZuluNatal	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
ZW — Зимбабве	ZW-0	Цялата страна	—				

(*) Без да се засягат специфичните изисквания за сертифициране, които са предвидени в споразумения на Общността с трети страни.

(1) Месо от животни, заклани на или преди датата, посочена в колона 7, може да бъде внасяно в Общността за период от 90 дни от тази дата. Пратките в открито море могат да бъдат внасяни в Общността, ако са сертифицирани преди датата, посочена в колона 7, в течение на 40 дни от тази дата (*NB*: липсата на дата в колона 7 означава, че няма ограничения за време).

(2) Може да бъде внасяно в Общността само месо от животни, заклани на или след датата, посочена в колона 8 (липсата на дата в колона 8 означава, че няма ограничения за време).

(3) Бивша югославска република Македония; временен код, който по никакъв начин не нарушава окончателната номенклатура за тази страна, която ще бъде одобрена след приключване на преговорите по този въпрос, които се провеждат понастоящем в Организацията на обединените нации.

(4) Без Косово, както е определено в резолюция 1244 на Съвета за сигурност на ООН от 10 юни 1999 г.

* = Сертификати в съответствие със Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно търговията със селскостопански продукти (ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 132).

— = Никакъв сертификат не е определен и вносът на прясно месо е забранен (с изключение на видовете животни, посочени в реда за цялата страна).

„1“ = Ограничения по категории:
Не се разрешава внос на вътрешности (освен на диафрагма и дъвкателни мускули в случай на животни от вида на едрия рогат добитък).“

ПОПРАВКИ

Поправка на Регламент (ЕО) № 124/2009 на Комисията от 10 февруари 2009 година за определяне на максимално допустимите граници за наличието на кокцидиостатици или хистомоностатици в храни в резултат на неизбежното преминаване на тези вещества в нецелеви фуражи

(Официален вестник на Европейския съюз L 40 от 11 февруари 2009 г.)

На страница 10, в приложението, антетката на третата колона на таблицата „Максимално допустими граници в храни“

вместо: „Максимално съдържание в mg/kg (ppm), мокро тегло“

да се чете: „Максимално съдържание в mg/kg (ppb), мокро тегло“

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ЧИТАТЕЛИТЕ

Институциите решиха, че занапред в техните текстове няма да се съдържа позоваване на последното изменение на цитираните актове.

Освен ако не е посочено друго, позоваванията на актове в публикуваните тук текстове се отнасят към актуалната версия на съответния акт.