



České vydání

Právní předpisy

Ročník 61

15. října 2018

Obsah

II Nelegislativní akty

MEZINÁRODNÍ DOHODY

- ★ Rozhodnutí Rady (EU) 2018/1528 ze dne 11. října 2018 o podpisu Dobrovolné dohody o partnerství mezi Evropskou unií a Vietnamskou socialistickou republikou o prosazování práva, správě a obchodu v oblasti lesnictví jménem Unie 1

NAŘÍZENÍ

- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1529 ze dne 8. října 2018 o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení („Cioccolato di Modica“ (CHZO)) 3
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1530 ze dne 10. října 2018 o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury 4
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1531 ze dne 10. října 2018 o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury 7
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1532 ze dne 12. října 2018, kterým se v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh neobnovuje schválení účinné látky dikvat a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 540/2011 ⁽¹⁾ 10
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1533 ze dne 12. října 2018 o povolení alginátu sodného jako doplňkové látky pro kočky, psy, jiná zvířata neurčená k produkci potravin a ryby a alginátu draselného jako doplňkové látky pro kočky a psy ⁽¹⁾ 13
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1534 ze dne 12. října 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 185/2013 týkající se odpočtů z rybolovných kvót přidělených Španělsku na roky 2017 a 2018 21

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

ROZHODNUTÍ

- ★ Rozhodnutí Rady (EU) 2018/1535 ze dne 28. září 2018 o podpisu Dohody o postavení jednotek mezi Evropskou unií a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií o činnostech prováděných Evropskou agenturou pro pohraniční a pobřežní stráž v Bývalé jugoslávské republice Makedonii jménem Unie 23
 - ★ Rozhodnutí Rady (EU) 2018/1536 ze dne 9. října 2018 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Výboru pro vládní zakázky k přistoupení Austrálie k revidované Dohodě o vládních zakázkách 26
 - ★ Rozhodnutí Komise (EU) 2018/1537 ze dne 18. července 2017 o státní podpoře SA.38105 2014/C (ex 2014/NN) poskytnuté Belgickým královstvím ve prospěch společností Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium (oznámeno pod číslem C(2017) 5023)⁽¹⁾ 29
 - ★ Prováděcí Rozhodnutí Komise (EU) 2018/1538 ze dne 11. října 2018 o harmonizaci rádiového spektra pro zařízení krátkého dosahu v kmitočtových pásmech 874–876 a 915–921 MHz (oznámeno pod číslem dokumentu C(2018) 6535)⁽¹⁾ 57
-

Opravy

- ★ Oprava prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/317 ze dne 2. března 2018, kterým se stanoví odchylka od nařízení Rady (ES) č. 1967/2006, pokud jde o minimální vzdálenost od pobřeží a minimální hloubku moře pro lov hlaváče průsvitného (*Aphia minuta*) lodními nevedy v některých teritoriálních vodách Itálie (Úř. věst. L 62, 5.3.2018) 64

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

II

(Nelegislativní akty)

MEZINÁRODNÍ DOHODY

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2018/1528

ze dne 11. října 2018

o podpisu Dobrovolné dohody o partnerství mezi Evropskou unií a Vietnamskou socialistickou republikou o prosazování práva, správě a obchodu v oblasti lesnictví jménem Unie

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 207 odst. 3 první pododstavec spolu s čl. 218, odst. 5 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V květnu 2003 přijala Komise sdělení Evropskému parlamentu a Radě nazvané „Prosazování práva, správa a obchod v oblasti lesnictví (FLEGT): návrh akčního plánu EU“, v němž vyzvala k přijetí opatření pro boj proti nezákonné těžbě dřeva formou uzavírání dobrovolných dohod o partnerství se zeměmi produkujícími dřevo (dále jen „akční plán EU“). Závěry Rady ohledně akčního plánu EU byly přijaty v říjnu 2003 ⁽¹⁾ a Evropský parlament v této věci přijal dne 7. července 2005 příslušné usnesení ⁽²⁾.
- (2) Dne 5. prosince 2005 Rada pověřila Komisi, aby zahájila jednání o dohodách o partnerství se zeměmi produkujícími dřevo s cílem provést akční plán EU.
- (3) Dne 20. prosince 2005 přijala Rada nařízení (ES) č. 2173/2005 ⁽³⁾ o zavedení režimu licencí FLEGT pro dovoz dřeva do Unie ze zemí, s nimiž Unie uzavřela dobrovolné dohody o partnerství.
- (4) Jednání s Vietnamskou socialistickou republikou byla úspěšně dokončena a Dobrovolná dohoda o partnerství mezi Evropskou unií a Vietnamskou socialistickou republikou o prosazování práva a správě v oblasti lesnictví (dále jen „dohoda“) byla parafována dne 11. května 2017.
- (5) Dohoda by měla být podepsána,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpis dobrovolné dohody o partnerství mezi Evropskou unií a Vietnamskou socialistickou republikou o prosazování práva, správě a obchodu v oblasti lesnictví (FLEGT) jménem Unie se schvaluje, s výhradou jejího uzavření ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 268, 7.11.2003, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 157 E, 6.7.2006, s. 482.

⁽³⁾ Nařízení Rady (ES) č. 2173/2005 ze dne 20. prosince 2005 o zavedení režimu licencí FLEGT pro dovoz dřeva do Evropského společenství (Úř. věst. L 347, 30.12.2005, s. 1).

⁽⁴⁾ Znění dohody bude zveřejněno spolu s rozhodnutím o jejím uzavření.

Článek 2

Předseda Rady je oprávněn jmenovat osobu nebo osoby zmocněné podepsat dohodu jménem Unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Lucemburku dne 11. října 2018.

Za Radu
předseda
J. MOSER

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1529

ze dne 8. října 2018

o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení („Cioccolato di Modica“ (CHZO))

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin ⁽¹⁾, a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Žádost o zápis názvu „Cioccolato di Modica“ předložená Itálií byla v souladu s čl. 50 odst. 2 písm. a) nařízení (EU) č. 1151/2012 zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾.
- (2) Protože Komisi nebyla oznámena žádná námitka podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, musí být název „Cioccolato di Modica“ zapsán do rejstříku,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Název „Cioccolato di Modica“ (CHZO) se zapisuje do rejstříku.

Název uvedený v prvním pododstavci označuje produkt třídy 2.2 Čokoláda a odvozené produkty podle přílohy XI prováděcího nařízení Komise (EU) č. 668/2014 ⁽³⁾.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 8. října 2018.

*Za Komisi,
jménem předsedy,
Phil HOGAN
člen Komise*

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 159, 7.5.2018, s. 32.

⁽³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 668/2014 ze dne 13. června 2014, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin (Úř. věst. L 179, 19.6.2014, s. 36).

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1530
ze dne 10. října 2018
o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie ⁽¹⁾, a zejména na čl. 57 odst. 4 a čl. 58 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby se zajistilo jednotné používání kombinované nomenklatury připojené k nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ⁽²⁾, je nutné přijmout opatření týkající se zařazení zboží uvedeného v příloze tohoto nařízení.
- (2) Nařízení (EHS) č. 2658/87 stanovilo pro výklad kombinované nomenklatury všeobecná pravidla. Tato pravidla se používají i pro jakoukoliv jinou nomenklaturu, která je na kombinované nomenklatuře zcela či zčásti založena nebo která k ní přidává jakékoli další členění a která je stanovena zvláštními předpisy Unie s ohledem na uplatňování sazebních a jiných opatření týkajících se obchodu se zbožím.
- (3) Podle zmíněných všeobecných pravidel by mělo být zboží popsané ve sloupci 1 tabulky obsažené v příloze zařazeno do kódu KN uvedeného ve sloupci 2, vzhledem k důvodům uvedeným ve sloupci 3 této tabulky.
- (4) Je vhodné umožnit, aby oprávněná osoba mohla závazné informace o sazebním zařazení zboží dotčeného tímto nařízením, které nejsou v souladu s tímto nařízením, nadále používat po určitou dobu podle čl. 34 odst. 9 nařízení (EU) č. 952/2013. Tato doba by měla být stanovena na tři měsíce.
- (5) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro celní kodex,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Zboží popsané ve sloupci 1 tabulky obsažené v příloze se zařazuje v rámci kombinované nomenklatury do kódu KN uvedeného ve sloupci 2 této tabulky.

Článek 2

Závazné informace o sazebním zařazení zboží, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále používány podle ustanovení čl. 34 odst. 9 nařízení (EU) č. 952/2013 po dobu tří měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 10. října 2018.

*Za Komisi,
jménem předsedy,
Stephen QUEST
generální ředitel
Generální ředitelství pro daně a celní unii*

PŘÍLOHA

Popis zboží	Zařazení (kód KN)	Odůvodnění
(1)	(2)	(3)
Výrobek obdélníkového tvaru z plastů o rozměrech přibližně 18 × 5 × 2 mm. Výrobek je vybaven plastovou šňůrou pro připojení k mobilnímu telefonu a gumovým těsněním. Výrobek je určen k zakrytí a ochraně USB zásuvky konkrétního modelu mobilního telefonu. Výrobek chrání mobilní telefon před vodou a prachem.	3926 90 97	Zařazení se zakládá na všeobecných pravidlech 1, 3 b) a 6 pro výklad kombinované nomenklatury a na znění kódů KN 3926, 3926 90 a 3926 90 97. Výrobek není částí ani součástí mobilního telefonu ve smyslu poznámky 2 ke třídě XVI, neboť mechanické nebo elektrické fungování mobilního telefonu na výrobku nezávisí (viz rozsudky Soudního dvora ze dne 15. května 2014, Data I/O, C-297/13, ECLI:EU:C:2014:331, bod 35, a ze dne 20. listopadu 2014, Rohm Semiconductor, C-666/13, ECLI:EU:C:2014:2388, bod 46). Výrobek slouží pouze jako ochrana mobilního telefonu. Zařazení do čísla 8517 jako části a součásti vhodné pro použití výhradně nebo hlavně s telefony pro celulární síť je proto vyloučeno. Výrobek je třeba zařadit podle základního materiálu, který mu propůjčuje jeho podstatný charakter. Výrobku propůjčuje jeho podstatný charakter plast, neboť tento materiál v něm převládá z hlediska množství a protože má rozhodující úlohu, pokud jde o využití výrobku. Výrobek je proto třeba zařadit do kódu KN 3926 90 97 jako ostatní výrobky z plastů.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1531
ze dne 10. října 2018
o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie ⁽¹⁾, a zejména na čl. 57 odst. 4 a čl. 58 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby se zajistilo jednotné používání kombinované nomenklatury připojené k nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ⁽²⁾, je nutné přijmout opatření týkající se zařazení zboží uvedeného v příloze tohoto nařízení.
- (2) Nařízení (EHS) č. 2658/87 stanovilo pro výklad kombinované nomenklatury všeobecná pravidla. Tato pravidla se používají i pro jakoukoliv jinou nomenklaturu, která je na kombinované nomenklatuře zcela či zčásti založena nebo která k ní přidává jakékoli další členění a která je stanovena zvláštními předpisy Unie s ohledem na uplatňování sazebních a jiných opatření týkajících se obchodu se zbožím.
- (3) Podle zmíněných všeobecných pravidel by mělo být zboží popsané ve sloupci 1 tabulky obsažené v příloze zařazeno do kódu KN uvedeného ve sloupci 2, vzhledem k důvodům uvedeným ve sloupci 3 této tabulky.
- (4) Je vhodné umožnit, aby držitel mohl závazné informace o sazebním zařazení zboží dotčeného tímto nařízením, které nejsou v souladu s tímto nařízením, nadále používat po určitou dobu podle čl. 34 odst. 9 nařízení (EU) č. 952/2013. Tato doba by měla být stanovena na tři měsíce.
- (5) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro celní kodex,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Zboží popsané ve sloupci 1 tabulky obsažené v příloze se zařazuje v rámci kombinované nomenklatury do kódu KN uvedeného ve sloupci 2 této tabulky.

Článek 2

Závazné informace o sazebním zařazení zboží, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále používány podle ustanovení čl. 34 odst. 9 nařízení (EU) č. 952/2013 po dobu tří měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

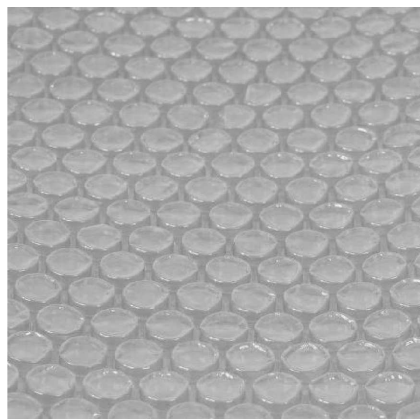
V Bruselu dne 10. října 2018.

*Za Komisi,
jménem předsedy,
Stephen QUEST
generální ředitel
Generální ředitelství pro daně a celní unii*

PŘÍLOHA

Popis zboží	Zařazení (kód KN)	Odůvodnění
(1)	(2)	(3)
Plochý ohebný výrobek vyrobený z fólie se vzduchovými bublinkami, kruhového tvaru a o průměru přibližně 305 cm. Výrobek slouží jako krycí plachta na bazén nebo brouzdaliště za účelem udržení optimální teploty a čistoty vody v bazénu. Viz obrázky (*).	3926 90 92	Zařazení se zakládá na všeobecných pravidlech 1 a 6 pro výklad kombinované nomenklatury a na znění kódů KN 3926, 3926 90 a 3926 90 92. Zařazení výrobku do čísla 9506 jako část či příslušenství bazénu nebo brouzdaliště je vyloučeno, jelikož výrobek není rozpoznatelný jako vhodný pro použití výhradně nebo hlavně s bazény nebo brouzdališti ve smyslu poznámky 3 ke kapitole 95. Výrobek navíc nelze považovat za část či příslušenství bazénu nebo brouzdaliště čísla 9506, neboť není nezbytný pro fungování bazénu nebo brouzdaliště, ani bazén nebo brouzdaliště nepřizpůsobuje určitému použití, ani nerozšiřuje počet způsobů jejich použití, ani neumožňuje, aby bazén nebo brouzdaliště byly využívány pro zvláštní funkci související s jejich základní funkcí, kterou je koupání nebo brouzdání (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 2011, Unomedical, C-152/10, ECLI: EU:C:2011:402, body 29 a 36). Bazén nebo brouzdaliště nelze při zakrytí plachtou používat. Zařazení jako „desky, listy, fólie, filmy a pásy“ čísel 3920 nebo 3921 je vyloučeno na základě poznámky 10 ke kapitole 39, protože výrobek je zastřížen do kruhového tvaru, tudíž není nerozřezaný ani rozřezaný do pravoúhlého tvaru. Výrobek je proto nutno zařadit podle materiálu, ze kterého je vyroben, do kódu KN 3926 90 92 jako „ostatní výrobky z plastů vyráběné z fólií“.

(*) Obrázky slouží pouze pro informaci.



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1532**ze dne 12. října 2018,****kterým se v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh neobnovuje schválení účinné látky dikvat a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 540/2011****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 ze dne 21. října 2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh a o zrušení směrnic Rady 79/117/EHS a 91/414/EHS ⁽¹⁾, a zejména na čl. 20 odst. 1 a čl. 78 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dikvat byl směrnicí Komise 2001/21/ES ⁽²⁾ zařazen jako účinná látka do přílohy I směrnice Rady 91/414/EHS ⁽³⁾.
- (2) Účinné látky zařazené do přílohy I směrnice 91/414/EHS se považují za schválené podle nařízení (ES) č. 1107/2009 a jsou uvedeny v části A přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) č. 540/2011 ⁽⁴⁾.
- (3) Platnost schválení účinné látky dikvat, jak je stanoveno v části A přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011, skončí dnem 30. června 2019.
- (4) V souladu s článkem 4 nařízení Komise (EU) č. 1141/2010 ⁽⁵⁾ byly ve lhůtě stanovené v uvedeném článku předloženy dvě žádosti o obnovení zařazení dikvatu do přílohy I směrnice 91/414/EHS.
- (5) Žadatelé předložili doplňující dokumentaci požadovanou v souladu s článkem 9 nařízení (EU) č. 1141/2010. Žádosti byly členským státem zpravodajem shledány úplnými.
- (6) Členský stát zpravodaj vypracoval po konzultaci s členským státem spoluzpravodajem hodnotící zprávu o obnovení a předložil ji dne 19. září 2014 Evropskému úřadu pro bezpečnost potravin (dále jen „úřad“) a Komisi.
- (7) Úřad předal hodnotící zprávu o obnovení žadatelům a členským státům, aby se k ní vyjádřili, a obdržené připomínky zaslal Komisi. Úřad rovněž zpřístupnil souhrn doplňující dokumentace veřejnosti.
- (8) Dne 12. listopadu 2015 oznámil úřad Komisi svůj závěr ⁽⁶⁾ ohledně toho, zda lze očekávat, že dikvat splní kritéria pro schválení uvedená v článku 4 nařízení (ES) č. 1107/2009. Úřad zjistil vysoké riziko pro pracovníky, osoby nacházející se v okolí a místní obyvatelé. Úřad a jeden žadatel po zveřejnění těchto závěrů uspořádali technickou diskusi o hodnocení nedietárních rizik. V listopadu 2017 úřad EFSA žadatele informoval, že bylo dokončeno hodnocení ohledně nejvhodnějšího vědeckého přístupu, ale že Komise může zvážit nutnost

⁽¹⁾ Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 1.⁽²⁾ Směrnice Komise 2001/21/ES ze dne 5. března 2001, kterou se mění příloha I směrnice Rady 91/414/EHS o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh za účelem zařazení účinných látek amitrol, dikvat, pyridát a thiabendazol (Úř. věst. L 69, 10.3.2001, s. 17).⁽³⁾ Směrnice Rady 91/414/EHS ze dne 15. července 1991 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh (Úř. věst. L 230, 19.8.1991, s. 1).⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 540/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009, pokud jde o seznam schválených účinných látek (Úř. věst. L 153, 11.6.2011, s. 1).⁽⁵⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1141/2010 ze dne 7. prosince 2010, kterým se stanoví postup pro obnovení zařazení druhé skupiny účinných látek do přílohy I směrnice Rady 91/414/EHS a kterým se vytváří seznam těchto látek (Úř. věst. L 322, 8.12.2010, s. 10).⁽⁶⁾ EFSA (Evropský úřad pro bezpečnost potravin), 2015. Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance dikvat. EFSA Journal 2015;13(11):4308, 127 s.

přehodnotit nedietární expozici dikvatu tím, že úřadu EFSA zašle pověření. Komise úřad EFSA tímto přehodnocením nedietární expozice dikvatu pověřila dne 19. února 2018. Dne 17. dubna 2018 ⁽¹⁾ úřad potvrdil vysoké riziko pro osoby nacházející se v okolí a místní obyvatele u všech scénářů. Dále bylo zjištěno vysoké riziko pro ptáky ⁽²⁾.

- (9) Komise vyzvala žadatele, aby předložili své připomínky k závěru úřadu, ke stanovisku úřadu z roku 2018 a v souladu s čl. 17 odst. 1 nařízení (EU) č. 1141/2010 i k návrhu zprávy o přezkumu. Žadatelé předložili své připomínky, které byly důkladně přezkoumány.
- (10) Navzdory argumentům předloženým žadateli však nebylo možné obavy týkající se dané látky vyvrátit.
- (11) Nebylo tudíž prokázáno, že v případě jednoho či více reprezentativních použití alespoň jednoho přípravku na ochranu rostlin obsahujícího dikvat jsou kritéria pro schválení stanovená v článku 4 nařízení (ES) č. 1107/2009 splněna. Proto je vhodné obnovit schválení účinné látky dikvatu v souladu s čl. 20 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení.
- (12) Členským státům by na odnětí povolení pro přípravky na ochranu rostlin obsahující dikvat měl být poskytnut dostatečný čas.
- (13) U přípravků na ochranu rostlin obsahujících dikvat, v jejichž případě členské státy v souladu s článkem 46 nařízení (ES) č. 1107/2009 udělí jakoukoli odkladnou lhůtu, by tato lhůta měla uplynout nejpozději dne 4. února 2020.
- (14) Tímto nařízením není dotčeno předložení další žádosti o schválení dikvatu podle článku 7 nařízení (ES) č. 1107/2009.
- (15) Stálý výbor pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva nezaujal stanovisko ve lhůtě stanovené předsedou. Považovalo se za nezbytné přijmout prováděcí předpis a předseda předložil předlohu prováděcího předpisu odvolacímu výboru k dalšímu projednání. Odvolací výbor nevydal stanovisko,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Neobnovení schválení účinné látky

Schválení účinné látky dikvat se neobnovuje.

Článek 2

Přechodná opatření

Členské státy odejmou povolení pro přípravky na ochranu rostlin obsahující účinnou látku dikvat nejpozději dne 4. května 2019.

Článek 3

Odkladné lhůty

Jakákoli odkladná lhůta udělená členskými státy v souladu s článkem 46 nařízení (ES) č. 1107/2009 musí být co nejkratší a uplyne nejpozději dne 4. února 2020.

Článek 4

Změna prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011

V části A přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011 se řádek 15, dikvat, zrušuje.

⁽¹⁾ EFSA (Evropský úřad pro bezpečnost potravin), 2018. Statement on non-dietary exposure on diquat. EFSA Journal 2018;16(4):5260, 111 s.

⁽²⁾ EFSA (Evropský úřad pro bezpečnost potravin), 2015. Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance diquat. EFSA Journal 2015;13(11):4308, 127 s.

*Článek 5***Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. října 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNKER

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1533**ze dne 12. října 2018****o povolení alginátu sodného jako doplňkové látky pro kočky, psy, jiná zvířata neurčená k produkci potravin a ryby a alginátu draselného jako doplňkové látky pro kočky a psy****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1831/2003 ze dne 22. září 2003 o doplňkových látkách používaných ve výživě zvířat ⁽¹⁾, a zejména na čl. 9 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (ES) č. 1831/2003 stanoví povolení doplňkových látek používaných ve výživě zvířat a důvody a postupy, na jejichž základě se povolení uděluje.
- (2) V souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 1831/2003 byla podána žádost o povolení alginátu draselného.
- (3) Článek 10 nařízení (ES) č. 1831/2003 stanoví přehodnocení doplňkových látek povolených podle směrnice Rady 70/524/EHS ⁽²⁾. Alginát sodný byl povolen bez časového omezení směrnicí 70/524/EHS jako doplňková látka pro ryby, zvířata v zájmovém chovu a jiná zvířata neurčená k produkci potravin. V souladu s čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 1831/2003 byla tato doplňková látka následně zapsána do registru pro doplňkové látky jako stávající produkt.
- (4) V souladu s čl. 10 odst. 2 nařízení (ES) č. 1831/2003 ve spojení s článkem 7 uvedeného nařízení byla podána žádost o přehodnocení alginátu sodného jako doplňkové látky pro zvířata v zájmovém chovu a jiná zvířata neurčená k produkci potravin a ryby.
- (5) Žádosti se týkají povolení alginátu draselného jako doplňkové látky pro kočky a psy a alginátu sodného jako doplňkové látky pro kočky, psy, jiná zvířata neurčená k produkci potravin a ryby se zařazením do kategorie doplňkových látek „technologické doplňkové látky“. Tyto žádosti byly podány spolu s údaji a dokumenty požadovanými podle čl. 7 odst. 3 nařízení (ES) č. 1831/2003.
- (6) Evropský úřad pro bezpečnost potravin (dále jen „úřad“) dospěl ve svém stanovisku ze dne 5. července 2017 ⁽³⁾ k závěru, že za navržených podmínek použití nemají alginát draselný a alginát sodný nepříznivé účinky na zdraví zvířat, lidské zdraví nebo na životní prostředí. Úřad rovněž dospěl k závěru, že dotčené látky alginát draselný a alginát sodný jsou účinné jako stabilizátory, zahušťující látky, želírující látky a pojiva. Zvláštní požadavky na monitorování po uvedení na trh nepovažuje úřad za nutné. Úřad také ověřil zprávu o metodě analýzy této doplňkové látky přidané do krmiv, kterou předložila referenční laboratoř zřízená nařízením (ES) č. 1831/2003.
- (7) Posouzení dotčených doplňkových látek prokazuje, že podmínky pro povolení stanovené v článku 5 nařízení (ES) č. 1831/2003 jsou splněny. Proto by používání uvedených doplňkových látek mělo být povoleno podle přílohy tohoto nařízení.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1**Povolení**

Doplňkové látky uvedené v příloze, náležející do kategorie doplňkových látek „technologické doplňkové látky“ a funkčních skupin „stabilizátory“, „zahušťující látky“, „želírující látky“ a „pojiva“, se povolují jako doplňkové látky ve výživě zvířat podle podmínek stanovených v uvedené příloze.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 268, 18.10.2003, s. 29.

⁽²⁾ Směrnice Rady 70/524/EHS ze dne 23. listopadu 1970 o doplňkových látkách v krmivech (Úř. věst. L 270, 14.12.1970, s. 1).

⁽³⁾ EFSA Journal 2017; 15(7):4945.

Článek 2

Přechodná opatření

Alginát sodný uvedený v příloze a premixy obsahující tuto doplňkovou látku, vyrobené a označené před dnem 4. května 2019 v souladu s pravidly platnými před dnem 4. listopadu 2018, mohou být uváděny na trh a používány až do vyčerpání stávajících zásob.

Krmné suroviny a krmné směsi obsahující alginát sodný uvedený v příloze, vyrobené a označené před dnem 4. listopadu 2019 v souladu s pravidly platnými před dnem 4. listopadu 2018, mohou být uváděny na trh a používány až do vyčerpání stávajících zásob, jestliže jsou určeny pro zvířata určená k produkci potravin.

Krmné suroviny a krmné směsi obsahující alginát sodný uvedený v příloze, vyrobené a označené před dnem 4. listopadu 2020 v souladu s pravidly platnými před dnem 4. listopadu 2018, mohou být uváděny na trh a používány až do vyčerpání stávajících zásob, jestliže jsou určeny pro zvířata neurčená k produkci potravin.

Článek 3

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. října 2018.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNKER

Identifikační číslo doplňkové látky	Doplňková látka	Složení, chemický vzorec, popis, analytická metoda	Druh nebo kategorie zvířat	Maximální stáří	Minimální obsah	Maximální obsah	Jiná ustanovení	Konec platnosti povolení
					mg doplňkové látky/kg kompletního krmiva o obsahu vlhkosti 12 %			

Technologické doplňkové látky: stabilizátory

1d401	Alginát sodný	<i>Složení doplňkové látky</i> alginát sodný prášková forma <i>Charakteristika účinné látky</i> alginát sodný (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n <i>Analytická metoda</i> ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu sodného v doplňkové látce: monografie o alginátu sodném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028
			Jiná zvířata neurčená k produkci potravin Ryby	—	—	—	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	

Identifikační číslo doplňkové látky	Doplňková látka	Složení, chemický vzorec, popis, analytická metoda	Druh nebo kategorie zvířat	Maximální stáří	Minimální obsah	Maximální obsah	Jiná ustanovení	Konec platnosti povolení
					mg doplňkové látky/kg kompletního krmiva o obsahu vlhkosti 12 %			
1d402	Alginát draselný	<i>Složení doplňkové látky</i> alginát draselný prášková forma <i>Charakteristika účinné látky</i> alginát draselný (≥ 89,2 %) (C ₆ H ₇ KO ₆) _n č. CAS: 9005-36-1 <i>Analytická metoda</i> ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu draselného v doplňkové látce: monografie o alginátu draselném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028

Technologické doplňkové látky: zahušťující látky

1d401	Alginát sodný	<i>Složení doplňkové látky</i> alginát sodný prášková forma <i>Charakteristika účinné látky</i> alginát sodný (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n <i>Analytická metoda</i> ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu sodného v doplňkové látce: monografie o alginátu sodném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028
-------	---------------	--	-------------	---	---	--------	---	-------------------

Identifikační číslo doplňkové látky	Doplňková látka	Složení, chemický vzorec, popis, analytická metoda	Druh nebo kategorie zvířat	Maximální stáří	Minimální obsah	Maximální obsah	Jiná ustanovení	Konec platnosti povolení
					mg doplňkové látky/kg kompletního krmiva o obsahu vlhkosti 12 %			
			Jiná zvířata neurčená k produkci potravin Ryby	—	—	—	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	
1d402	Alginát draselný	Složení doplňkové látky alginát draselný prášková forma Charakteristika účinné látky alginát draselný (≥ 89,2 %) (C₆H₇KO₆)_n č. CAS: 9005-36-1 Analytická metoda ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu draselného v doplňkové látce: monografie o alginátu draselném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028

Identifikační číslo doplňkové látky	Doplňková látka	Složení, chemický vzorec, popis, analytická metoda	Druh nebo kategorie zvířat	Maximální stáří	Minimální obsah	Maximální obsah	Jiná ustanovení	Konec platnosti povolení
					mg doplňkové látky/kg kompletního krmiva o obsahu vlhkosti 12 %			

Technologické doplňkové látky: želírující látky

1d401	Alginát sodný	<i>Složení doplňkové látky</i> alginát sodný prášková forma <i>Charakteristika účinné látky</i> alginát sodný (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n <i>Analytická metoda</i> ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu sodného v doplňkové látce: monografie o alginátu sodném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028
			Jiná zvířata neurčená k produkci potravin Ryby	—	—	—	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	

Identifikační číslo doplňkové látky	Doplňková látka	Složení, chemický vzorec, popis, analytická metoda	Druh nebo kategorie zvířat	Maximální stáří	Minimální obsah	Maximální obsah	Jiná ustanovení	Konec platnosti povolení
					mg doplňkové látky/kg kompletního krmiva o obsahu vlhkosti 12 %			
1d402	Alginát draselný	<i>Složení doplňkové látky</i> alginát draselný prášková forma <i>Charakteristika účinné látky</i> alginát draselný (≥ 89,2 %) (C ₆ H ₇ KO ₆) _n č. CAS: 9005-36-1 <i>Analytická metoda</i> ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu draselného v doplňkové látce: monografie o alginátu draselném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028

Technologické doplňkové látky: pojiva

1d401	Alginát sodný	<i>Složení doplňkové látky</i> alginát sodný prášková forma <i>Charakteristika účinné látky</i> alginát sodný (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n <i>Analytická metoda</i> ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu sodného v doplňkové látce: monografie o alginátu sodném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028
-------	---------------	---	-------------	---	---	--------	--	-------------------

Identifikační číslo doplňkové látky	Doplňková látka	Složení, chemický vzorec, popis, analytická metoda	Druh nebo kategorie zvířat	Maximální stáří	Minimální obsah	Maximální obsah	Jiná ustanovení	Konec platnosti povolení
					mg doplňkové látky/kg kompletního krmiva o obsahu vlhkosti 12 %			
			Jiná zvířata neurčená k produkci potravin Ryby	—	—	—	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	
1d402	Alginát draselný	Složení doplňkové látky alginát draselný prášková forma Charakteristika účinné látky alginát draselný (≥ 89,2 %) (C₆H₇KO₆)_n č. CAS: 9005-36-1 Analytická metoda ⁽¹⁾ Pro identifikaci alginátu draselného v doplňkové látce: monografie o alginátu draselném, Combined Compendium of Food Additive Specifications, FAO JECFA, monografie č. 1 (2006).	Kočky a psi	—	—	35 200	1. V návodu pro použití doplňkové látky a premixů musí být uvedeny podmínky skladování a stabilita při tepelném ošetření. 2. Směs různých zdrojů alginátů nesmí překročit maximální povolenou úroveň obsahu v kompletním krmivu. 3. Pro uživatele doplňkové látky a premixů musí provozovatelé krmivářských podniků stanovit provozní postupy a organizační opatření, která budou řešit případná rizika vyplývající z jejich použití. Pokud uvedená rizika nelze těmito postupy a opatřeními vyloučit nebo snížit na minimum, musí se doplňková látka a premixy používat s osobními ochrannými prostředky, včetně ochrany dýchacích cest.	4. listopadu 2028

⁽¹⁾ Podrobné informace o analytických metodách lze získat na internetové stránce referenční laboratoře: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1534**ze dne 12. října 2018,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 185/2013 týkající se odpočtů z rybolovných kvót přidělených Španělsku na roky 2017 a 2018**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky, o změně nařízení (ES) č. 847/96, (ES) č. 2371/2002, (ES) č. 811/2004, (ES) č. 768/2005, (ES) č. 2115/2005, (ES) č. 2166/2005, (ES) č. 388/2006, (ES) č. 509/2007, (ES) č. 676/2007, (ES) č. 1098/2007, (ES) č. 1300/2008 a (ES) č. 1342/2008 a o zrušení nařízení (EHS) č. 2847/93, (ES) č. 1627/94 a (ES) č. 1966/2006 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 105 odst. 4 uvedeného nařízení,

po konzultaci s Výborem pro rybolov a akvakulturu,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise v roce 2013 přijala prováděcí nařízení (EU) č. 185/2013 ⁽²⁾. Toto nařízení stanovilo odpočty z kvóty pro makrelu obecnou v divizi ICES 8c, podoblastech 9 a 10 a ve vodách Unie oblasti CECAF 34.1.1 a z kvóty pro sardel obecnou v podoblasti ICES 8.
- (2) Španělsko v roce 2017 nevyčerpalo 739 tun ryb z kvóty pro makrelu obecnou a 843 tun sardele obecné z příslušných kvót, a tím ve srovnání s maximálním množstvím povoleným v souladu s rybolovnými právy pro rok 2017 snížilo tlak na rybolov uvedených populací. Španělsko požádalo, aby tato neodlovená množství byla odpovídajícím způsobem využita k odpočtům na rok 2017 a ke snížení odpočtů na rok 2018.
- (3) Množství stanovená v prováděcím nařízení (EU) č. 185/2013 pro odpočty na roky 2017 a 2018 by měla být upravena a nařízení (EU) č. 185/2013 by proto mělo být změněno.
- (4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro rybolov a akvakulturu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha prováděcího nařízení Komise (EU) č. 185/2013 se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

Článek 2Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. října 2018.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 185/2013 ze dne 5. března 2013, kterým se stanoví odpočty z některých rybolovných kvót přidělených Španělsku na rok 2013 a následující roky z důvodu překročení určité kvóty pro makrelu obecnou v roce 2009 (Úř. věst. L 62, 6.3.2013, s. 1).

PŘÍLOHA

Populace	Původní kvóta na rok 2009	Upravená kvóta na rok 2009	Zjištěný odlov v roce 2009	Rozdíl kvóta-odlov (nadměrný rybolov)	Odpočet pro rok 2013	Odpočet pro rok 2014	Odpočet pro rok 2015	Odpočet pro rok 2016	Odpočet pro rok 2017	Odpočet pro rok 2018	Odpočet pro rok 2019	Odpočet pro rok 2020	Odpočet pro rok 2021	Odpočet pro rok 2022	Odpočet pro rok 2023
MAC8C 3411	29 529	25 525	90 954	- 65 429	100	100	100	5 544	6 283	4 805	5 544	5 544	5 544	5 544	269
ANE08 ⁽¹⁾								3 696	4 539	2 853	3 696	3 696	3 696	3 696	180

⁽¹⁾ Pro sardel obecnou se rokem rozumí lovná sezona začínající v daném roce.

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2018/1535

ze dne 28. září 2018

o podpisu Dohody o postavení jednotek mezi Evropskou unií a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií o činnostech prováděných Evropskou agenturou pro pohraniční a pobřežní stráž v Bývalé jugoslávské republice Makedonii jménem Unie

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 77 odst. 2 písm. b) a d) a čl. 79 odst. 2 písm. c) ve spojení s čl. 218 odst. 5 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V čl. 54 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1624 ⁽¹⁾ se stanoví, že v případech, kdy je plánováno nasazení jednotek ve třetí zemi při činnostech, při nichž budou mít příslušníci těchto jednotek výkonné pravomoci, nebo v případech, kdy to jiné činnosti ve třetích zemích vyžadují, uzavře Unie s dotčenou třetí zemí dohodu o postavení jednotek. Dohoda o postavení jednotek se má týkat všech aspektů nezbytných pro provádění těchto činností.
- (2) Dne 21. února 2017 zmocnila Rada Komisi k zahájení jednání s Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií o dohodě o postavení jednotek při činnostech prováděných Evropskou agenturou pro pohraniční a pobřežní stráž v Bývalé jugoslávské republice Makedonii (dále jen „dohoda“).
- (3) Jednání o dohodě byla zahájena dne 15. září 2017 a byla úspěšně uzavřena dne 18. července 2018 parafováním dohody.
- (4) Toto rozhodnutí rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Spojené království v souladu s rozhodnutím Rady 2000/365/ES ⁽²⁾; Spojené království se tedy nepodílí na jeho přijímání a toto rozhodnutí pro ně není závazné ani použitelné.
- (5) Toto rozhodnutí rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Irsko v souladu s rozhodnutím Rady 2002/192/ES ⁽³⁾; Irsko se tedy nepodílí na jeho přijímání a toto rozhodnutí pro ně není závazné ani použitelné.
- (6) V souladu s články 1 a 2 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a ke Smlouvě o fungování Evropské unie, se Dánsko nepodílí na přijímání tohoto rozhodnutí a toto rozhodnutí pro ně není závazné ani použitelné. Vzhledem k tomu, že toto rozhodnutí navazuje na schengenské *acquis*, rozhodne se Dánsko v souladu s článkem 4 uvedeného protokolu do šesti měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí Radou, zda je provede ve svém vnitrostátním právu.
- (7) Dohoda by měla být podepsána a znění společných prohlášení přiložených k tomuto rozhodnutí by měla být schválena,

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1624 ze dne 14. září 2016 o Evropské pohraniční a pobřežní strážce a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/399 a zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 863/2007, nařízení Rady (ES) č. 2007/2004 a rozhodnutí Rady 2005/267/ES (Úř. věst. L 251, 16.9.2016, s. 1).

⁽²⁾ Rozhodnutí Rady 2000/365/ES ze dne 29. května 2000 o žádosti Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis*, (Úř. věst. L 131, 1.6.2000, s. 43).

⁽³⁾ Rozhodnutí Rady 2002/192/ES ze dne 28. února 2002 o žádosti Irska, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis*, (Úř. věst. L 64, 7.3.2002, s. 20).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpis Dohody o postavení jednotek mezi Evropskou unií a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií o činnostech prováděných Evropskou agenturou pro pohraniční a pobřežní stráž v Bývalé jugoslávské republice Makedonii (dále jen „dohoda“) jménem Unie se schvaluje s výhradou jejího uzavření ⁽¹⁾.

Článek 2

Znění společných prohlášení přiložených k tomuto rozhodnutí se schvalují jménem Unie.

Článek 3

Předseda Rady je oprávněn jmenovat osobu nebo osoby zmocněné podepsat dohodu jménem Unie.

Článek 4

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 28. září 2018.

Za Radu
předsedkyně
M. SCHRAMBÖCK

⁽¹⁾ Znění dohody bude zveřejněno současně s rozhodnutím o jejím uzavření.

PŘÍLOHA

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ S OHLEDEM NA ISLAND, NORSKO, ŠVÝCARSKO A LICHTENŠTEJNSKO

Smluvní strany berou na vědomí těsný svazek mezi Evropskou unií a Norskem, Islandem, Švýcarskem a Lichtenštejnskem, zejména na základě dohod ze dne 18. května 1999 a 26. října 2004 o přidružení těchto zemí k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis*.

Za těchto okolností je žádoucí, aby orgány Norska, Islandu, Švýcarska a Lichtenštejnska na jedné straně a Bývalé jugoslávské republiky Makedonie na straně druhé bezodkladně uzavřely dvoustranné dohody o činnostech prováděných Evropskou agenturou pro pohraniční a pobřežní stráž v Bývalé jugoslávské republice Makedonii za podobných podmínek, jaké stanoví tato dohoda.

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ

Obě strany souhlasí s tím, že dokud výkonný ředitel agentury nevydá prohlášení, upustí od přijímání jakýchkoli opatření, která by mohla ohrozit případné pozdější trestní stíhání příslušníka jednotky příslušnými orgány hostitelského státu, což zahrnuje i upuštění od aktivního usnadňování návratu dotčeného příslušníka jednotky z operačních lokací Evropské agentury pro pohraniční a pobřežní stráž v Bývalé jugoslávské republice Makedonii do jeho domovského členského státu.

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2018/1536**ze dne 9. října 2018****o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Výboru pro vládní zakázky k přistoupení Austrálie k revidované Dohodě o vládních zakázkách**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 207 odst. 4 první pododstavec ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Austrálie požádala dne 2. června 2015 o přistoupení k revidované Dohodě o vládních zakázkách (dále jen „revidovaná dohoda“).
- (2) Závazky Austrálie týkající se rozsahu působnosti jsou stanoveny v její konečné nabídce, která byla stranám revidované dohody předložena dne 7. března 2018.
- (3) Přestože má nabídka Austrálie široký rozsah, nezahrnuje celou oblast působnosti. Je proto vhodné zavést určité výjimky z rozsahu závazků Unie, které se budou vztahovat konkrétně na Austrálii. Tyto konkrétní výjimky, připojené k tomuto rozhodnutí, se stanou součástí podmínek přistoupení Austrálie k revidované dohodě a budou zohledněny v rozhodnutí přijatém Výborem pro vládní zakázky o přistoupení Austrálie.
- (4) Očekává se, že přistoupení Austrálie k revidované dohodě pozitivně přispěje k dalšímu otevření trhů s veřejnými zakázkami na mezinárodní úrovni.
- (5) V čl. XXII odst. 2 revidované dohody se stanoví, že k revidované dohodě může přistoupit kterýkoli člen WTO za podmínek dohodnutých mezi příslušným členem a stranami, přičemž tyto podmínky jsou stanoveny v rozhodnutí Výboru pro vládní zakázky.
- (6) Je proto vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v rámci Výboru pro vládní zakázky v souvislosti s přistoupením Austrálie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být zaujat jménem Unie ve Výboru pro vládní zakázky, je schválit přistoupení Austrálie k revidované Dohodě o vládních zakázkách, s výhradou zvláštních podmínek přistoupení připojených k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Lucemburku dne 9. října 2018.

Za Radu
předsedkyně
E. KÖSTINGER

Příloha**PODMÍNKY EU PRO PŘISTOUPENÍ AUSTRÁLIE K DOHODĚ O VLÁDNÍCH ZAKÁZKÁCH**

Po přistoupení Austrálie k Dohodě o vládních zakázkách:

— Bod 3 oddílu 2 („Veřejní zadavatelé z řad ústředních orgánů státní správy členských států EU“) přílohy 1 dodatku I (Závazky Evropské unie) se nahrazuje tímto:

„3. Co se týká zboží, služeb, dodavatelů a poskytovatelů služeb z USA, Kanady, Japonska, Zvláštní administrativní oblasti Čínské lidové republiky Hongkong, Singapuru, Koreje, Arménie, samostatného celního území Tchaj-wan, Pcheng-chu, Tin-men, Ma-cu, Nového Zélandu a z Austrálie, zadávání zakázek níže uvedenými veřejnými zadavateli z řad ústředních orgánů státní správy, pokud nejsou označeni hvězdičkou.“

— Poznámka 2 v poznámkách k příloze 1 dodatku I (Závazky Evropské unie) se mění takto:

„2. Ustanovení článku XVIII se nevztahují na dodavatele a poskytovatele služeb z Japonska, Koreje, USA a Austrálie s ohledem na napadení zadání zakázky určitému dodavateli nebo poskytovateli služeb jiných stran, než které jsou stranami této dohody, jedná-li se podle příslušných ustanovení práva EU o malý nebo střední podnik, dokud EU neuzná, že tyto strany již neuplatňují diskriminační opatření ve prospěch určitých domácích malých podniků nebo domácích podniků ve vlastnictví menšin.“

Po přistoupení Austrálie k Dohodě o vládních zakázkách:

— V poznámce 1 v poznámkách k příloze 2 dodatku I (Závazky Evropské unie) se za písmeno g) doplňují nová písmena, která znějí:

„h) zakázky zadávané regionálními a místními veřejnými zadavateli (zadavatelé ze správních jednotek úrovně NUTS 2 a 3 a menších správních jednotek, jak je uvedeno v nařízení č. 1059/2003 (v platném znění)), pokud jde o zboží, služby, dodavatele a poskytovatele služeb z Austrálie;

i) zakázky týkající se zboží a služeb s finančním limitem od 200 000 ZPČ do 355 000 ZPČ zadávané regionálními veřejnými zadavateli a zakázky týkající se zboží a služeb s finančním limitem od 200 000 ZPČ do 400 000 ZPČ zadávané veřejnoprávními subjekty uvedenými v této příloze, pokud jde o dodavatele a poskytovatele služeb z Austrálie;

j) zakázky zadávané zadavateli uvedenými v této příloze týkající se:

i) motorových vozidel popsanych v níže uvedených kapitolách kombinované nomenklatury (KN):

8702 Motorová vozidla pro dopravu deseti nebo více osob, včetně řidiče

8703 Osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu osob (jiná než čísla 8702), včetně osobních dodávkových automobilů a závodních automobilů

8704 Motorová vozidla pro přepravu nákladu

8705 Motorová vozidla pro zvláštní účely, jiná než vozidla konstruovaná především pro dopravu osob nebo nákladu (například vyprošťovací automobily, jeřábové automobily, požární automobily, nákladní automobily s míchačkou na beton, zametací automobily, kropicí automobily, pojízdné dílny, pojízdné rentgenové stanice)

8711 Motocykly (včetně mopedů) a jízdní kola vybavená pomocným motorem, též s postranními vozíky; postranní vozíky

8713 Vozíky pro invalidy, též s motorem nebo jiným mechanickým pohonným zařízením,

ii) součástí motorových vozidel popsanych v níže uvedených kapitolách kombinované nomenklatury:

8706 00 Podvozky (chassis) vybavené motorem, pro motorová vozidla čísel 8701 až 8705

8707 Karoserie (včetně kabin pro řidiče) pro motorová vozidla čísel 8701 až 8705

8708 Části, součásti a příslušenství motorových vozidel čísel 8701 až 8705

8714 Části, součásti a příslušenství vozidel čísel 8711 až 8713

8716 Přívěsy a návěsy; ostatní vozidla bez mechanického pohonu; jejich části a součásti,

pokud jde o dodavatele a poskytovatele služeb z Austrálie.“

— Poznámka 2 v poznámkách k příloze 2 dodatku I (Závazky Evropské unie) se mění takto:

- „2) Ustanovení článku XVIII se nevztahují na dodavatele a poskytovatele služeb z Japonska, Koreje, USA a Austrálie s ohledem na napadení zadání zakázky určitému dodavateli nebo poskytovateli služeb jiných stran, než které jsou stranami této dohody, jedná-li se podle příslušných ustanovení práva EU o malý nebo střední podnik, dokud EU neuzná, že tyto strany již neuplatňují diskriminační opatření ve prospěch určitých domácích malých podniků nebo domácích podniků ve vlastnictví menšin.“

Po přistoupení Austrálie k Dohodě o vládních zakázkách se v poznámce 6 v poznámkách k příloze 3 dodatku I (Závazky Evropské unie) za písmeno r) doplňuje nové písmeno, které zní:

„s) zakázky zadávané zadavateli působícími v oblasti

- i) výroby, dopravy nebo distribuce pitné vody, na něž se vztahuje tato příloha;
- ii) výroby, dopravy nebo distribuce elektřiny, na něž se vztahuje tato příloha;
- iii) letištních zařízení, na něž se vztahuje tato příloha;
- iv) námořních nebo vnitrozemských přístavních nebo jiných terminálových zařízení, na něž se vztahuje tato příloha;
- v) městské železniční, tramvajové, trolejbusové nebo autobusové dopravy, na něž se vztahuje tato příloha, a
- vi) železniční dopravy, na něž se vztahuje tato příloha,

pokud jde o dodávky, služby, dodavatele a poskytovatele služeb z Austrálie.“

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/1537**ze dne 18. července 2017****o státní podpoře SA.38105 2014/C (ex 2014/NN) poskytnuté Belgickým královstvím ve prospěch společností Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium***(oznámeno pod číslem C(2017) 5023)***(Pouze francouzské a nizozemské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

po výzvě adresované zúčastněným stranám, aby předložily připomínky v souladu s výše uvedenými články ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Rada ministrů belgické vlády dne 19. prosince 2013 oznámila ve své tiskové zprávě, že schválila návrh královské vyhlášky, jíž se poskytuje finanční podpora společnosti Brussels Airport Company (dále jen „BAC“), která je držitelem licence k provozování letiště Bruxelles-National.
- (2) Dopisem ze dne 31. prosince 2013 podala skupina International Airlines group (dále jen „IAG“), která spravuje několik leteckých společností, mimo jiné British Airways či Iberia, stížnost Komisi týkající se tohoto návrhu.
- (3) Dopisem ze dne 2. ledna 2014 podala stížnost týkající se tohoto návrhu i letecká společnost Ryanair.
- (4) Dopisem ze dne 13. ledna 2014 zaslala Komise Belgii stížnosti IAG a Rynair s žádostí o doplňující informace. Belgie své komentáře předložila dopisem ze dne 5. února 2014.
- (5) Dne 7. ledna 2014 byla přijata královská vyhláška, jejíž návrh byl předmětem stížností uvedených ve 2. a 3. bodě odůvodnění.
- (6) Dopisem ze dne 11. února 2014 zaslala Komise Belgii žádost o informace. Belgie poskytla své vyjádření dopisem ze dne 2. dubna 2014.
- (7) Dopisem ze dne 1. října 2014 Komise informovala Belgii o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „formální vyšetřovací řízení“) týkající se tohoto opatření. Komise vyzvala Belgii k podání připomínek a předložení jakýchkoli informací potřebných pro posouzení dotčeného opatření. Dne 16. ledna 2015 Belgie sdělila Komisi své připomínky.
- (8) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k opatření.
- (9) Komise obdržela připomínky od Ryanair, IAG a letecké společnosti Brussels Airlines, jakož i od další zúčastněné strany, která požádala o utajení své totožnosti. Komise předala tyto připomínky Belgii, která se k nim vyjádřila dopisy ze dne 14. srpna 2015 a 3. června 2016.
- (10) Dopisem ze dne 10. února 2015 Komise zaslala Belgii žádost o informace týkající se dotčeného opatření. Belgie zaslala odpověď dne 12. března 2015. Belgie poskytla další informace v dopisech ze dne 20. března a 16. května 2017.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 24, 23.1.2015, s. 10.⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

2. POPIS OPATŘENÍ

2.1. Předběžné prvky – obecné informace týkající se letiště Bruxelles-National

2.1.1. Vlastnosti letiště a jeho využití

- (11) Letiště Bruxelles-National se nachází dvanáct kilometrů severovýchodně od Bruselu v obci Zaventem.
- (12) V roce 2013 letiště odbavilo přibližně 19 milionů cestujících, teoretická maximální kapacita letiště je odhadována na 35 milionů cestujících. Přeprava cestujících na letišti Bruxelles-National od roku 2005 je shrnuta v tabulce č. 1.

Tabulka 1

Přeprava cestujících na letišti Bruxelles-National v období 2005–2015 (komerční a nekomerční osobní doprava) ⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Čísla v závorkách znamenají změnu v počtu cestujících a pohybů na letišti vzhledem k předcházejícímu roku.

- (13) Letiště Bruxelles-National je především určeno pro evropskou a mezinárodní komerční přepravu. V tabulce č. 2 je shrnut podíl evropské a mezinárodní dopravy cestujících z celkového objemu přepravy na letišti.

Tabulka 2

Vývoj podílu komerční osobní přepravy ze zemí EU/mimo EU (nekomerční osobní přeprava není zahrnuta) na letišti Bruxelles-National v období 2005–2015

	EU	MIMO EU	CELKEM
2005	11 089 996 (68,74 %)	5 043 410 (31,26 %)	16 133 406
2006	11 760 414 (70,56 %)	4 906 108 (29,44 %)	16 666 522

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

- (14) Letiště Bruxelles-National slouží jako dopravní uzel (dopravní hub) pro různé letecké společnosti, jakými jsou Brussels Airlines a letecké společnosti s nimi spolupracující v rámci aliance Star Alliance, jakož i Jet Airways.
- (15) Tabulka č. 3 znázorňuje přepravu hlavních leteckých společností působících na letišti Bruxelles-National během období 2012 až 2015:

Tabulka 3

Hlavní letecké společnosti působící na letišti Bruxelles-National (2012–2015)

	Počet odlétajících cestujících (včetně tranzitních a transferových cestujících)	
	2012	2013
Brussels Airlines	2 931 025	2 957 455
TUI Airlines Belgium	720 655	725 800
Thomas Cook Airlines Belgium	411 093	411 636
Lufthansa	420 072	410 153
easyJet	382 875	396 969
	Počet odlétajících cestujících (včetně tranzitních a transferových cestujících)	
	2014	2015
Brussels Airlines	3 351 032	3 750 725
Ryanair	639 335	908 990
TUI Airlines Belgium	813 014	803 200
easyJet	499 129	496 576
Lufthansa	413 618	438 253
Thomas Cook Airlines Belgium	428 737	423 671

- (16) Od února roku 2014 letiště přijímá letadla nízkonákladových společností Ryanair a Vueling. Od svého vstupu na letiště Bruxelles-National zde Ryanair otevřel devět linek a vytvořil si tak zde hned po letišti v Charleroi svoji druhou základnu v Belgii.

2.1.2. Provoz a vlastnictví letištních infrastruktur – BAC

- (17) Od roku 2004 zajišťuje provoz letiště Bruxelles-National BAC, a to v souladu s královskou vyhláškou ze dne 27. května 2004 ⁽³⁾ (dále jen „královská vyhláška z 27. května 2004“). BAC je také vlastníkem letištních zařízení.
- (18) BAC je nástupkyní veřejnoprávní akciové společnosti s názvem Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) BAC je soukromou společností. 75 % akcií BAC je vlastněno soukromými investory: 38,99 % kanadským penzijním fondem ⁽⁴⁾ a 36,01 % australskou skupinou ⁽⁵⁾. Zbylé akcie (25 %) patří belgickému státu. Správní rada je složena z 11 členů, z nichž čtyři jmenuje belgický stát, a to včetně jejího předsedy.

2.1.3. Regulační rámec pro správu letiště Bruxelles-National

- (20) Podle čl. 6 odst. 1, bodu X, podbodu 7 zvláštního zákona o reformě orgánů ze dne 8. srpna 1980 ⁽⁶⁾ je pravomoc ve věci vybavení a provozování letišť svěřena regionům, a to s výjimkou letiště Bruxelles-National, jehož provozování spadá do pravomoci federálního státu.
- (21) Kapitola IV královské vyhlášky ze dne 27. května 2004 stanovuje podmínky pro provoz zařízení letiště Bruxelles-National. Provoz zařízení podléhá předchozímu udělení individuální licence k provozování na dobu neurčitou královskou vyhláškou. Čl. 30 královské vyhlášky ze dne 27. května 2004 stanoví, že držitel licence k provozování letiště má mimo jiné povinnost:

„1. Udržovat a rozvíjet letištní zařízení, a to za ekonomicky přijatelných podmínek tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob a letištního zařízení, prodloužení osvědčení letištního zařízení, dostatečná kapacita s ohledem na vývoj poptávky a mezinárodní úlohy letiště Bruxelles-National a vysoká kvalita“;

- (22) Licence k provozování letiště Bruxelles-National byla udělena společnosti BIAC, (z níž se v roce 2013 stala společností BAC) královskou vyhláškou ze dne 21. června 2004 ⁽⁷⁾ (dále „královská vyhláška ze dne 21. června 2004“). Čl. 4 bod 4 výše uvedené vyhlášky stanoví, že držitel licence k provozování letiště je odpovědný za „(...) zajištění bezpečnosti a bezpečnosti pozemního provozu, a to s výjimkou úlohy policejních složek a letecké inspekce, jakož i vojenských úloh.“ Čl. 7 bod 1 stanoví, že držitel licence k provozování letiště „je povinen udržovat a rozvíjet letištní zařízení (...) tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob a letištního zařízení (...)“.
- (23) V rámci letiště Bruxelles-National jsou provozovány „regulované činnosti“, jejichž výnosy mohou být vybírány držitelem licence k provozování letiště (*in casu* BAC) a podléhají kontrolám dle vzorce kontroly sazeb, jenž je stanoven tak, aby snižoval vývoj příjmů za dopravní jednotku z těchto činností ⁽⁸⁾. Regulovanými činnostmi jsou:
- a) vzlety a přistávání letadel;
 - b) parkovací stání letadel;
 - c) využívání letištního zařízení cestujícími, jež jim je poskytnuto;
 - d) plnění letadel palivem prostřednictvím centralizované infrastruktury;
 - e) služby směřující k zajištění bezpečí cestujících a bezpečnosti letištních zařízení.

⁽³⁾ Královská vyhláška ze dne 27. května 2017 o přeměně Brussels International Airport Company na akciovou soukromoprávní společnost a o letištních zařízeních (Moniteur belge ze dne 24. června 2004, s. 51750).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan.

⁽⁵⁾ Společnost MAP Airports prostřednictvím fondu Macquarie European Infrastructure Fund I a Macquarie European Infrastructure Fund III.

⁽⁶⁾ Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (Moniteur belge ze dne 15.8.1980, s. 9434).

⁽⁷⁾ Královská vyhláška ze dne 21. června 2004 udělující společnosti BIAC licenci k provozování letiště Bruxelles-National. (Moniteur belge ze dne 15. července 2004, s. 55640).

⁽⁸⁾ Čl. 1 bod 12 a čl. 30 bod 7 královské vyhlášky ze dne 27. května 2004.

- (24) Čl. 30 bod 7 královské vyhlášky ze dne 27. května 2004 stanoví, že systém sazeb představující ucelený soubor letištních poplatků ⁽⁹⁾ a vzorec kontroly sazeb uvedený ve 23. bodě odůvodnění určuje držitel licence k provozování letiště po jednání s organizacemi zastupujícími uživatele. Cílem vzorce kontroly sazeb je omezit změny příjmu, který může držitel licence obdržet za dopravní jednotku z regulovaných činností.
- (25) Nadto čl. 42 královské vyhlášky ze dne 21. června 2004 stanoví, že vzorec kontroly sazeb a systém sazeb, které jsou definovány v článku 30 bodu 7 královské vyhlášky ze dne 27. května 2004, jsou stanoveny tak, aby:

- „1. odrážely celkové regulované náklady na základě výsledků modelu nákladů ABC;
2. zajistily spravedlivou marži jako návratnost investovaného kapitálu, a tak mimo jiné napomáhaly rozvoji letištních zařízení (...);
3. uzpůsobily sazby letištních poplatků z regulovaných činností úrovni cenových praktik referenčních letišť, a to na základě výsledků referenčního modelu sazeb.“

Čl. 43 královské vyhlášky ze dne 21. června 2004 stanoví, že systém sazeb, vzorec kontroly sazeb a jejich roční vývoj stanovuje společnost BAC po konzultaci s uživateli letiště pro regulované období v délce pěti let (od 1. dubna roku „n“ do 31. března roku „n + 5“). V případě, že žádný cestující nevznese oprávněný nesouhlas s návrhem sazeb ze strany BAC, znamená to, že se strany v souladu s článkem 55 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 21. června 2004 dohodly na systému sazeb i na vzorci kontroly sazeb. Pokud alespoň dvě nezávislé letecké společnosti, z nichž každá vykáže přinejmenším 1 % ročního pohybu na letišti nebo 1 % ročního počtu cestujících, a které dohromady vykazují přinejmenším 25 % ročního pohybu na letišti nebo 25 % ročního počtu cestujících v kalendářním roce předcházejícím výše zmíněné konzultaci cestujících, odmítají vzorec kontroly sazeb či systém sazeb, mohou u regulačního orgánu podat odůvodněný opravný prostředek. Hospodářský regulační orgán má tedy právo schválit vzorec kontroly sazeb či systém sazeb, či požadovat úpravy či změny vzorce kontroly sazeb a/nebo systému sazeb. Vzorec kontroly sazeb či systém sazeb je pak předán ke schválení příslušnému ministru zodpovědnému za leteckou dopravu, teprve poté je uveřejněn ve věstníku *Moniteur belge*. Poplatky na ochranu uvedené ve 26. bodě odůvodnění jsou stanoveny stejným postupem ⁽¹⁰⁾.

- (26) Jak již bylo upřesněno v bodě odůvodnění 23e tohoto rozhodnutí, služby směřující k zajištění bezpečí cestujících a bezpečnosti letištních zařízení tvoří součást regulovaných činností. Za účelem financování těchto služeb jsou letecké společnosti povinny uhradit BAC poplatek na ochranu (*security charge*), a to za každého cestujícího odlétajícího z letiště Bruxelles-National.

Tabulka 4

Výše poplatku na ochranu pro období 2013–2017

Období	Výše poplatku na ochranu (za každého odlétajícího cestujícího, v EUR)
1. leden 2013 – 31. březen 2013	6,39
1. dubna 2013 – 31. března 2014	6,62
1. dubna 2014 – 31. března 2015	6,71
1. dubna 2015 – 31. března 2016	6,73
1. dubna 2016 – 31. března 2017	6,19

- (27) Během předmětného období odpovídal poplatek na ochranu stanovený společností BAC jednorázové částce na odlétajícího cestujícího, a to bez rozlišení typu cestujícího (cestující, jehož prvním letištem v itineráři pro odlet je letiště Bruxelles-National, transferový či tranzitní cestující).

⁽⁹⁾ Čl. 35 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 27. května 2004.

⁽¹⁰⁾ Odpověď ze dne 12. března 2015 na žádost o poskytnutí informací ze 10. února 2015 (odpověď na otázku 5 b).

2.2. Královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014

- (28) Opatření, jež je předmětem tohoto rozhodnutí, stanovuje v souladu s královskou vyhláškou ze 7. ledna 2014 ⁽¹¹⁾ (dále jen „královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014“) poskytování příspěvků různým leteckým společnostem, tyto příspěvky pocházejí z finančních prostředků, jež společnost BAC získala od belgické federální vlády, a jsou rozdělovány na základě pravidel uvedených ve výše zmíněné vyhlášce.
- (29) Podle čl. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 je společnosti BAC přidělena dotace ve výši roční částky 19 000 000 EUR sloužící k podpoře letištních infrastruktur k zajištění bezpečnosti, tedy veškerých aktivit směřujících k zajištění bezpečnosti cestujících i bezpečných letištních zařízení, tedy kontrol cestujících a jejich zavazadel při vstupu do vyhrazené části letiště s cílem odhalit možné výbušniny, zbraně či jakékoliv další nebezpečné předměty. Tato dotace je přidělována pro rozpočtové roky 2014, 2015 a 2016. Každoročně je vyplácena na účet společnosti BAC nejpozději k 31. březnu.
- (30) V souladu s čl. 2 bodu 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 přerozdělí společnost BAC uživatelům letiště Bruxelles-National ⁽¹²⁾, kteří přepravili v období od 1. ledna do 31. prosince 2012 více než 400 000 cestujících odlétajících z letiště, vyjma tranzitních a transferových cestujících, dotaci uvedenou ve článku 1 výše zmíněné královské vyhlášky, a to ve výši odpovídající části úhrady, již v předcházejícím roce uživatelé zaplatili za příspěvky pro zajištění bezpečí cestujících a bezpečnosti letištních zařízení.
- (31) Čl. 2 bod 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 upřesňuje, že částka vyplácená každému uživateli v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 2 bodě 1 výše zmíněné královské vyhlášky „je pro roky 2013, 2014 a 2015 ročně vypočtena na základě množství odlétajících cestujících, včetně tranzitních a transferových cestujících; pokud počet překročí 400 000 cestujících ročně, je pro roky 2013, 2014 a 2015 uživatel osvobozen od úhrady příspěvků sloužících k zajištění bezpečí cestujících a bezpečnosti letištních zařízení, a to v maximální roční výši devatenácti milionů eur (19 000 000 EUR)“.
- (32) Čl. 4 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 stanoví, že toto rozpočtové opatření bude průběhem roku 2015 zhodnoceno, aby mohlo být upraveno ještě před začátkem nového rozpočtového období 2016–2021. Období platnosti sazeb, na něž je v tomto ustanovení poukazováno, odpovídá pětiletému období regulace sazeb letištních poplatků letiště Bruxelles-National tak, jak ji definuje čl. 43 královské vyhlášky ze dne 21. června 2004.
- (33) Královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 stanovuje, že má účinnost od 1. ledna 2013.

2.3. Platby provedené dle královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014

- (34) V rozporu s ustanovením čl. 2 bodu 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 („... společnost BAC přerozdělí uživatelům letiště Bruxelles-National (...) dotaci uvedenou v článku 1 (...)“), uhradila Belgie splatné částky přímo leteckým společnostem, aniž by byly přeposlány přes BAC.
- (35) Dle Belgie společnost BAC dopisem ze dne 8. července 2014 výslovně žádala belgické orgány, aby dané částky vyplátily přímo na bankovní účty leteckých společností, a usnadnily tak administrativní provádění královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014.
- (36) Rada ministrů se dne 12. září 2014 rozhodla vyhovět přání BAC vyjádřenému v dopise ze dne 8. července 2014 a schválila zjednodušení navrhovaného postupu, tedy přímé vyplacení dotčených částek na bankovní účty leteckých společností.
- (37) Dne 22. září 2014 obdržely letecké společnosti splňující kritéria stanovená v královské vyhlášce ze dne 7. ledna 2014 tyto částky za rok 2013: Brussels Airlines 16 779 819 EUR, TUI Airlines Belgium 2 143 621 EUR a Thomas Cook Airlines Belgium 76 560 EUR.
- (38) Belgie poskytla detailní výpočet těchto částek a vysvětlila podmínky provádění královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 ⁽¹³⁾.
- (39) Belgie nejdříve určila, že pouze tři letecké společnosti – Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium – byly způsobilé k získání finanční podpory, jelikož žádná další letecká společnost v období od 1. ledna do 31. prosince 2012 nepřepravila více než 400 000 cestujících, bez započtení tranzitních a transferových cestujících.

⁽¹¹⁾ Královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 o poskytnutí dotace společnosti Brussels Airport Company, držitelce licence k provozování letiště Bruxelles-National, sloužící k podpoře letištních infrastruktur souvisejících s bezpečností (Moniteur belge ze dne 23. dubna 2014, s. 34506).

⁽¹²⁾ Termín „uživatelé letiště Bruxelles-National“ v tomto kontextu označuje letecké společnosti, které provozují odlety z tohoto letiště.

⁽¹³⁾ Odpověď ze dne 12. března 2015 na žádost o poskytnutí informací z 10. února 2015.

- (40) Výše částek splatných těmto třem leteckým společnostem v roce 2014 byla vypočítána na základě počtu odlétajících cestujících každé této společnosti během roku 2013, a to včetně tranzitních a transferových cestujících. U každé společnosti byl dále v období od 1. ledna 2013 určen měsíc, během něhož došlo k překročení prahu 400 000 odlétajících cestujících, jakož i poplatek na ochranu za tento měsíc. Následně byla vypočtená výše dlužného poplatku na ochranu za každý měsíc odděleně, a to za každého přepraveného cestujícího s výjimkou prvních 400 000 cestujících přepravených od 1. ledna 2013. Tato částka odpovídá dotaci, jež bude vyplacena letecké společnosti v souladu s královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014 při absenci rozpočtového stropu.
- (41) Z důvodu respektování rozpočtového stropu o výši 19 000 000 EUR za rok byl na každou ze tří vypočtených částek použit matematický postup trojčlenky, díky němuž byla stanovena skutečná částka splatná letecké společnosti za rok 2013.

2.4. Příjemci podpory

- (42) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise označila letecké společnosti, které splňují kritéria stanovená ve čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, jako jediné možné příjemce opatření, které může představovat státní podporu a které je předmětem formálního vyšetřovacího řízení.

2.5. Pozastavení uplatňování královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014

- (43) V rámci preventivního opatření a aniž by bylo dotčeno postavení Belgie, pokud jde o předběžné posouzení provedené Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení, se Belgie v reakci na zahájení formálního vyšetřovacího řízení rozhodla pozastavit od 3. prosince 2014 provádění královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014. Belgie se až do odvolání zavázala neprovádět žádnou peněžitou platbu dle výše zmíněné královské vyhlášky. Podle informací, které má Komise k dispozici, jedná Belgie v souladu s tímto závazkem.

2.6. Královská vyhláška ze dne 15. března 2017

- (44) 15. března 2017 byla přijata královská vyhláška ⁽¹⁴⁾ (dále „královská vyhláška ze dne 15. března 2017“), jejímž předmětem bylo zrušit královskou vyhlášku ze dne 7. ledna 2014.
- (45) Čl. 2 královské vyhlášky ze dne 15. března 2017 nadto stanoví, že dotace uvedené ve zrušené královské vyhlášce a řádně přijaté dotčenými leteckými společnostmi v období od 1. ledna 2013 do 7. ledna 2014 musejí být belgickým federálním orgánům navraceny nejpozději dne 31. března 2017. Výše uvedený článek dále stanoví, že k částkám, které mají být navraceny, budou připočteny úroky, a to od data, kdy byla dotace vyplacena příjemci, až do jejího skutečného navrácení. Úroky budou vypočítány v souladu s ustanoveními kapitoly V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽¹⁵⁾. Belgie Komisi poskytla dokument potvrzující, že Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium navrátily všechny přijaté dotace včetně úroků v souladu s čl. 2 královské vyhlášky ze dne 15. března 2017.

3. DŮVODY VEDOUcí K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (46) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise nejdříve zabývala státní podporou ve prospěch leteckých společností, jež by splňovala podmínky stanovené v čl. 2 bodu 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014. Následně se věnovala otázce slučitelnosti této možné státní pomoci. Na závěr zkoumala otázku protiprávnosti této možné podpory a jejího možného navrácení.
- (47) Pokud jde o existenci státní podpory, Komise nejdříve přezkoumala činnost příjemců dotčeného opatření. Vzhledem k tomu, že uživatelé letiště Bruxelles-National, kterým má společnost BAC přerozdělit dotaci, jsou letecké společnosti, Komise shledala, že jejich činnost je hospodářské povahy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

⁽¹⁴⁾ Královská vyhláška ze dne 15. března 2017 rušící královskou vyhlášku ze dne 7. ledna 2014 o poskytnutí dotace společnosti Brussels Airport Company, držitelce licence k provozování letiště Bruxelles-National, sloužící k podpoře letištních infrastruktur souvisejících s bezpečností (Moniteur belge ze dne 24.3.2017).

⁽¹⁵⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1. Oznámení Komise o aktuální úrokové sazbě pro navrácení státní podpory a o referenční a diskontní sazbě pro 28 členských států použitelných od 1. ledna 2014 (Zveřejněno v souladu s článkem 10 nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004 (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1)) (Úř. věst. C 2, 7.1.2014, s. 7.).

- (48) Pokud jde o existenci státních prostředků a přičitatelnosti daného opatření státu, Komise uvedla, že byla státní pomoc přidělována prováděním královské vyhlášky a financována z rozpočtu Belgie, přesněji z rozpočtu orgánu Federální veřejná služba pro mobilitu a dopravu (Service Public Fédéral Mobilité et Transport). Nadto v souladu s čl. 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 má BAC povinnost přerozdělit uživatelům letiště Bruxelles-National, kteří v období mezi 1. lednem a 31. prosincem 2012 přepravili více než 400 000 cestujících odlétajících z letiště (vyjma tranzitních a transferových cestujících), dotaci uvedenou v čl. 1 královské vyhlášky, a to dle pravidel plně definovaných v uvedené královské vyhlášce. Komise tedy shledala, že opatření týkající se plateb některým leteckým společnostem dle čl. 2 královské vyhlášky je přičitatelné Belgii a financované ze státních zdrojů.
- (49) Pokud jde o hospodářské zvýhodnění leteckých společností, Komise uvedla, že při provádění čl. 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 nemohla BAC po obdržení dotace dle uvedené královské vyhlášky ponechat v nezměněné výši příspěvky vyplácené leteckým společnostem, nýbrž měla povinnost poskytnout některým leteckým společnostem možnost těžit z této dotace, což představuje hospodářské zvýhodnění ve prospěch těchto společností.
- (50) Komise také předběžně dospěla k závěru, že je dotčené opatření selektivní povahy. Mohou z něj totiž těžit jen některé letecké společnosti využívající letiště Bruxelles-National a splňující určitý počet dopravních podmínek na letišti Bruxelles-National v roce 2012. Dle předběžné analýzy Komise je způsobilost leteckých společností vyhovět dotčenému opatření založena na diskriminačních podmínkách, které nesouvisí s účelem a povahou opatření, dochází k upřednostňování tří leteckých společností a k vyloučení ostatních uživatelů letiště Bruxelles-National bez oprávněného důvodu.
- (51) Komise předběžně shledala, že toto selektivní zvýhodnění by mohlo způsobit narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a ovlivnit obchod mezi členskými státy tím, že by dotčeným leteckým společnostem umožnilo vést agresivnější cenovou politiku, dále pak uchovat či uměle zvyšovat nabídku poskytovaných služeb ve srovnání s běžnými tržními podmínkami.
- (52) Komise došla k předběžnému závěru, že příspěvek, jež obdržely dotčené letecké společnosti, představuje státní pomoc ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (53) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení rovněž konstatovala, že neexistuje žádný právní základ, který by Belgii osvobodil od povinnosti oznámit státní podporu dle čl. 108 odst. 4 SFEU. Komise zejména uvedla, že se na předmětné příspěvky nevztahuje obecné nařízení o blokových výjimkách⁽¹⁶⁾, neboť nesplňují podmínky stanovené v kapitole I zmíněného nařízení. Komise tudíž usoudila, že opatření může představovat protiprávní státní podporu, neboť královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 vstoupila v platnost, aniž by byla oznámena Komisi.
- (54) Komise závěrem vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti možné státní podpory s vnitřním trhem, zejména s přihlédnutím k Pokynům Komise ke státní podpoře letišť a leteckých společností ze dne 4. dubna 2014 (dále jen „pokyny pro letectví“)⁽¹⁷⁾, které nestanovují, že by mohly být státní podpory udělovány leteckým společnostem za jejich odletovou činnost z letišť odbavujících více než 5 milionů cestujících ročně, která se nenacházejí ve vzdálených oblastech⁽¹⁸⁾, tedy i z letiště Bruxelles-National.

4. PŘIPOMÍNKY BELGIE K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (55) Dne 15. ledna 2015 odeslala Belgie Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

4.1. Existence státní podpory

- (56) Belgie nejdříve připomíná kumulativně stanovené podmínky nezbytné ke kvalifikaci opatření jako státní podpory, zejména skutečnost, že 1) příjemce či příjemci podpory jsou podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, 2) předmětné opatření musí být provedeno ze státních prostředků a musí být přičitatelné státu, 3) opatření musí příjemci či příjemcům poskytovat výhodu a tato výhoda musí být selektivní a 4) předmětné opatření musí narušovat hospodářskou soutěž či představovat hrozbu v tomto směru a pravděpodobně ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

⁽¹⁶⁾ Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách) (Úř. věst. L 214, 9.8.2008, s. 3).

⁽¹⁷⁾ Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽¹⁸⁾ Bod 145 pokynů pro letectví.

- (57) Následně Belgie upřesňuje, že sama nezpochybňuje, že je předmětné opatření přičitatelné státu a že by pravděpodobně mohlo ovlivňovat obchod mezi členskými státy.
- (58) Naproti tomu se Belgie domnívá, že se nejedná 1) o dotaci přidělenou ve prospěch podniku, který provozuje hospodářskou činnost, ani 2) o selektivní výhodu, což je postačující pro vyloučení jakékoliv kvalifikace opatření stanovené královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014 jako státní podpory.
- (59) Argumenty předložené Belgií na podporu obou jejích závěrů jsou shrnuty v 60. až 72. bodě odůvodnění.

4.1.1. Pojem podniku a hospodářské činnosti

- (60) Belgie poznamenává, že pojem podniku ve smyslu čl. 107 SFEU zahrnuje jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování.
- (61) Navíc zdůrazňuje, že činnosti, které jsou vykonávány v rámci výkonu výsad veřejné moci, nejsou považovány za „hospodářské“.
- (62) V oblasti letištních služeb takovéto činnosti zahrnují především bezpečnost, kontrolu leteckého provozu a policii.
- (63) Dle Belgie z toho vyplývá, že činnosti spojené s bezpečností na letištích nepředstavují hospodářskou činnost ve smyslu práva hospodářské soutěže, a jejich financování tak nepředstavuje státní podporu.
- (64) V tomto směru se Belgie domnívá, že je možné, aby jedna jednotka spojila výkon výsad veřejné moci s výkonem některých hospodářských činností, a podléhala tak předpisům použitelným v oblasti státní podpory pouze v rámci svých hospodářských činností.
- (65) Belgie usuzuje, že financování služeb spjatých se zajištěním bezpečnosti na letišti tak, jak je stanoví královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014, nepředstavuje státní podporu, jelikož tyto aktivity vyplývají z výkonu výsad veřejné moci.

4.1.2. Existence selektivní výhody

- (66) Nadto se Belgie domnívá, že předmětné opatření nepředstavuje pro jeho příjemce selektivní výhodu ve smyslu předpisů o státní podpoře.
- (67) Konkrétněji poukazuje na skutečnost, že o existenci výhody je třeba rozhodnout porovnáním zkoumané a běžné situace.
- (68) Z toho vyplývá, že pro posouzení existence selektivní výhody ve smyslu předpisů o státní podpoře, je dle Belgie zapotřebí porovnat opatření, jež je předmětem tohoto řízení, a srovnatelnou situaci v Belgii, aby bylo možné dojít k závěru, zda opatření poskytuje selektivní výhodu leteckým společnostem, či nikoliv.
- (69) Belgie upřesňuje, že až do přijetí předmětného opatření, fakturovalo pouze letiště Bruxelles-National, bez veřejných zásahů, svým uživatelům poplatek zahrnující náklady na ochranu vzniklé v souvislosti s užíváním letiště. Tím se dle Belgie letiště Bruxelles-National odlišuje od situace ostatních letišť umístěných v regionech Vlámsko a Valonsko, kde veškeré náklady spojené se službami v oblasti zajištění letištní ochrany a bezpečnosti hradí dotčené regiony. Belgie se odkazuje na rozhodnutí Komise ze dne 1. října 2014 týkající se opatření zavedených Belgií ve prospěch letiště Charleroi a Ryanair⁽¹⁹⁾ (dále jen „rozhodnutí Charleroi“) a zejména na 269. a 270. bod odůvodnění.
- (70) Dle Belgie z rozhodnutí vyplývá, že tržní ceny za letištní služby fakturované leteckým společností pravděpodobně nezahrnují celkové náklady spojené se zajištěním bezpečnosti na letištích. V tomto ohledu předpokládá, že Komise v rozhodnutí Charleroi nepovažovala tuto skutečnost za zakládající státní podporu.

⁽¹⁹⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2016/2069 ze dne 1. října 2014 o opatřeních SA.14093 (C76/2002) provedených Belgií ve prospěch společností Brussels South Charleroi Airport a Ryanair (Úř. věst. L 325, 30.11.2016, s. 63).

4.1.3. Práh 400 000 cestujících ročně a jeho dopad na selektivitu opatření

- (71) Co se týče prahu 400 000 cestujících, odkazuje především na svůj dopis ze dne 2. dubna 2014, v němž před zahájením formálního vyšetřovacího řízení představila své argumenty ve prospěch opodstatněnosti tohoto prahu, které jsou shrnuty v bodech 46 až 49 rozhodnutí o zahájení řízení. Belgie ke svým argumentům dodává, že „cílem bylo podnítit letecké společnosti, aby se na letišti v Bruselu rozvíjely tím, že by jim byly sníženy náklady na zajištění bezpečnosti, které vyplývají z nárůstu počtu cestujících.“
- (72) Dále Belgie odkazuje na ustanovení o periodickém zhodnocování nástroje dle čl. 4 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, tím, že připomíná možné prodloužení opatření na období dalších tří let, které by bylo použito obdobným způsobem, bylo by tedy určeno těm leteckým společnostem, které v roce 2015 přepravili více než 400 000 cestujících odlétajících z letiště. Belgie z toho usuzuje, že se jedná o motivační mechanismus, který by znamenal přerozdělování seznamu příjemců každé tři roky, tedy těch stran, které by při tříletém vyhodnocení překročily práh 400 000 cestujících.

4.2. Slučitelnost případné podpory

- (73) Vzhledem k tomu, že opatření stanovené královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014 dle Belgie nepředstavuje státní podporu, nepovažuje Belgie za opodstatněné určovat, na jakém právním základě by opatření bylo prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem, a prokazovat, že byly splněny podmínky slučitelnosti.

4.3. Zákonnost a navrácení případné podpory

- (74) Belgie považuje přezkum toho, zda bylo předmětné opatření oznámeno Evropské komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFUE, či nikoliv, za opodstatněné.
- (75) Je tudíž toho názoru, že opodstatněný není ani přezkum případného navrácení podpory.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN

5.1. Připomínky společnosti Ryanair

- (76) Dne 13. února 2015 odeslala společnost Ryanair Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

5.1.1. O možném příkazu k pozastavení podpory

- (77) Ryanair sdílí předběžné závěry Komise o existenci státní podpory a vyzývá Komisi, aby nařídila Belgii pozastavit předmětné opatření.
- (78) Dle společnosti Ryanair je samotný předmět opatření jasně protikonkurenční, jelikož toto opatření může vést k narušení hospodářské soutěže tím, že oslabí další letecké společnosti, zejména ty nízkonákladové, působící na letišti Bruxelles-National.
- (79) Nadto Ryanair shledává, že příjemci tohoto opatření (zejména Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium) jej využili k posílení již existujícího strategického partnerství, aby čelili svým výkonným soutěžitelům, tedy společnostem Ryanair a Vueling, v rámci dopravního uzlu Bruxelles-National.

5.1.2. O struktuře opatření a jeho povaze státní podpory

- (80) Ryanair v první řadě souhlasí s předběžnými závěry Komise, pokud jde o náhodnou povahu prahu 400 000 cestujících, který dle společnosti Ryanair postrádá jakoukoliv hospodářskou logiku.
- (81) Dále Ryanair upozorňuje na skutečnost, že způsobilé letecké společnosti jsou vybírány na základě kritéria, jež vyjímá tranzitní a transferové cestující, přičemž vyplácené částky každému příjemci tyto kategorie cestujících zahrnují. Pro Ryanair je tento systém nekonzistentní a předpokládá, že rozdíly v zacházení vyplývající z opatření týkajícího se tranzitních a transferových cestujících lze logicky vysvětlit záměrem Belgie udržet zahraniční společnosti mimo oblast působnosti opatření.

- (82) Na závěr Ryanair přikládá předběžnou analýzu Komise, dle níž byl výběr roku 2012 jakožto referenčního roku pro určení příjemců opatření náhodný. Ryanair poznamenává, že se nejednalo o jediný rok, pro nějž byly k dispozici potřebné údaje, jelikož společnost BAC na svých internetových stránkách měsíčně zveřejňovala údaje o přepravě osob za uplynulý měsíc.

5.1.3. O neslučitelnosti podpory

- (83) Ryanair se domnívá, že podpora nemůže být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, jelikož porušuje pravidla volného pohybu služeb. Dle Ryanairu podpora upřednostňuje služby nabízené několika pečlivě vybranými belgickými leteckými společnostmi. Ryanair zdůrazňuje, že žádná z velkých belgických leteckých společností není vyňata ze seznamu příjemců a že sám belgický ministr dopravy přiznal, že cílem opatření bylo podpořit národní letecké společnosti.
- (84) Navíc Ryanair odkazuje na jemu adresovaná nepřátelská vyjádření ze strany belgické vlády, která byla dle Ryanair proti působení společnosti na letišti Bruxelles-National a pomocí této protisoutěžní podpory chtěla odradit všechny nové nabídky služeb nízkonákladových společností s odlety z tohoto letiště.

5.1.4. O obtížné finanční situaci společnosti Brussels Airlines

- (85) Ryanair poznamenává, že od roku 2009 zaznamenává společnost Brussels Airlines každoročně provozní ztráty. Bez zásahu Belgie by tak dle Ryanairu společnost Brussels Airlines pravděpodobně v krátkodobém či střednědobém horizontu byla nucena opustit trh. Dle Ryanairu byla situace Brussels Airlines natolik kritická, že očekávanou podporu okamžitě zahrнула do účetní závěrky roku 2013, i když ještě nebylo jisté, zda má právo na její získání.
- (86) Ryanair žádá Komisi, aby využila „veškerých pravomocí, které jí svěčuje nařízení Rady (ES) č. 659/1999“⁽²⁰⁾ nahrazené nařízením Rady (EU) č. 2015/1589⁽²¹⁾ a žádala podrobné a aktualizované informace ohledně finanční situace společností Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium za roky 2012, 2013 a 2014. Dále Ryanair žádá Komisi, aby ověřila, jakým způsobem se podpora odrazila na účtech příjemců, a mohla tak stanovit, zda zmínění příjemci představují podniky v obtížích ve smyslu znění pokynů pro záchranu a restrukturalizaci platných v rozhodné době.

5.2. Přípomínky International Airlines Group (IAG)

- (87) Dne 16. února 2015 odeslala společnost IAG Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

5.2.1. O přičitatelnosti opatření státu

- (88) Dle IAG je zjevné, že bylo opatření přijaté Belgií prostřednictvím královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 a že se zakládá na státních prostředcích, zejména na rozpočtu Federální veřejné služby pro mobilitu a dopravu. IAG dále zdůrazňuje, že úloha BAC ve spravování a rozdělování této podpory je omezena na provádění rozhodnutí belgického státu, jelikož jsou pravidla pro rozdělování finančních prostředků získaných společností BAC od belgického státu ve své úplnosti stanovená v ustanoveních zmíněné královské vyhlášky. Dle IAG skutečnost, že je BAC soukromým subjektem, v žádném případě nezpochybnuje přítomnost státních prostředků a přičitatelnost opatření státu.

5.2.2. O existenci selektivní výhody ve prospěch leteckých společností

- (89) IAG připomíná, že letecké společnosti, které v roce 2012 nepůsobily na letišti, jsou automaticky vyloučeny z královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014. Soudí, že i když bylo opatření představené jakožto všeobecně použitelné na veškeré uživatele letiště Bruxelles-National, ve skutečnosti bylo opatření vypracováno tak aby se vztahovalo jen na malou část leteckých společností.

5.2.3. O stanoviscích týkajících se tranzitních a transferových cestujících

- (90) IAG odkazuje na jedno z tvrzení Belgie týkající se selektivity opatření, tedy že na rozdíl od letiště Bruxelles-National řada evropských letišť nevyjímá tranzitní a transferové cestující ze svých poplatků na ochranu. IAG toto tvrzení upřesňuje příklady různých velkých evropských letišť.

⁽²⁰⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽²¹⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (91) Navíc IAG upozorňuje na skutečnost, že po ztrátách zaznamenaných v posledních letech společností Brussels Airlines se Lufthansa rozhodla odložit své rozhodnutí převzít veškeré akcie Brussels Airlines na rok 2017, i když toto rozhodnutí bylo původně plánované na rok 2014. Dle IAG je možné že Lufthansa dokončí akvizici Brussels Airlines až v okamžiku, kdy Brussels Airlines dosáhne lepších hospodářských výsledků, a to i prostřednictvím veřejných financí.

5.3. Přípomínky Brussels Airlines

- (92) Dne 23. února 2015 odeslala společnost Brussels Airlines Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- (93) Brussels Airlines má za to, že předmětné opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož se týká financování neehospodářských činností a v žádném případě nepředstavuje selektivní výhodu pro příjemce.
- (94) Podpůrně Brussels Airlines zastává názor, že je opatření slučitelné s vnitřním trhem před vstupem v platnost pokynů pro letectví.

5.3.1. Pojem podniku a hospodářské činnosti

- (95) Brussels Airlines má za to, že podpora přidělená královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014 se týká neehospodářských činností, pro něž je stanovena částečná finanční náhrada.
- (96) K podpoře tohoto tvrzení Brussels Airlines odkazuje na rozhodnutí o rozšíření vyšetřovacího řízení ze dne 21. března 2012 ve věci SA.14093 (C76/2002) *Výhody poskytnuté valonským regionem letišti Brussels South Charleroi Airport a letecké společnosti Ryanair* ⁽²²⁾.
- (97) Dle Brussels Airlines letecké společnosti působící na letišti Charleroi neodvádějí bezpečnostní poplatky letišti v souladu se zmíněným rozhodnutím Komise ze dne 21. března 2012, a nezakládá se jim v tomto případě právo na podporu od státu. Brussels Airlines nadto uvádí, že výše zmíněné rozhodnutí ve věci Charleroi, jež uzavřelo formální vyšetřovací řízení rozšířené rozhodnutím z 21. března 2012, potvrdilo dle ministra valonského regionu finanční kompenzace v oblasti bezpečnosti vyplácené valonským regionem letišti Charleroi, a tudíž dle názoru Brussels Airlines i společností na letišti působících.

5.3.2. Selektivní výhoda

- (98) Brussels Airlines zmiňují bod 44 rozhodnutí o zahájení řízení, v němž Komise konstatovala selektivnost opatření ze tří důvodů: 1) opatření je určeno pouze leteckým společností a ne dalším způsobům přepravy cestujících, 2) opatření je určeno leteckým společností využívajícím letiště Bruxelles-National a 3) opatření je určeno leteckým společností, které splňují některé podmínky přepravy na letišti Bruxelles-National.
- (99) S odkazem na první bod vyjadřuje Brussels Airlines pochybnosti o selektivnosti dotace tím, že je určena jen leteckým společností. Brussels Airlines má za to, že existují objektivní důvody pro rozlišení letecké dopravy od dalších způsobů přepravy cestujících, které nepředstavují tak velká bezpečnostní rizika jako letecká přeprava.
- (100) Co se týče druhého bodu, Brussels Airlines odkazuje na belgický právní řád, který zakotvuje rozdělení podpory pouze těm společností, které odbavují cestující na letišti Bruxelles-National. Belgické regiony disponují pravomocí nutnou pro vybavení a provozování letišť a letišť otevřených veřejnosti s výjimkou letiště Bruxelles-National, které spadá pod federální pravomoci. Brussels Airlines z toho usuzuje, že federální stát tak může poskytovat dotaci pouze letišti Bruxelles-National a dalším letištím nikoliv.
- (101) U třetího bodu vyzývá Brussels Airlines Komisi, aby se obrátila na federální stát, který přijal královskou vyhlášku ze dne 7. ledna 2014. Nicméně by chtěla objasnit, že se domnívá, že práh vázaný počtem cestujících je relevantní v případě dotací na služby spojené se zajištěním bezpečnosti letišť, jelikož náklady na zajištění bezpečnosti letišť jsou také vázané na počet cestujících.
- (102) Dále má Brussels Airlines za to, že výběr roku 2012 za referenční lze vysvětlit tím, že se jedná o poslední rok, pro nějž byly k dispozici údaje v okamžiku, kdy se Rada ministrů rozhodla přijmout toto opatření. Brussels Airlines se domnívá, že je zjevné, že výběr referenčního bodu je vždy do jisté míry náhodný. Dle analýzy Brussels Airlines se zdá, že výběrem roku 2012 coby roku referenčního Belgie nepřekročila svůj diskreční prostor pro uvážení.

⁽²²⁾ Úř. věst. L 325, 30.11.2016, s. 63.

- (103) Brussels Airlines z výše zmíněného vyvozuje, že opatření neuděluje selektivní výhodu.

5.3.3. Slučitelnost podpory

- (104) Brussels Airlines připomíná, že pokud by Komise přesto došla k závěru, že se jedná o státní podporu, byla by tato podpora slučitelná nejméně do 4. dubna 2014, tedy do data vstupu v platnost pokynů pro letectví. Brussels Airlines se v tomto bodě odvolává na výše uvedené rozhodnutí ve věci Charleroi, v němž Komise připustila, že některá opatření poskytnutá valonským regionem provozovateli letiště v Charleroi, která podporovala hospodářskou činnost selektivním způsobem a představovala tak nezákonnou státní pomoc, byla neslučitelná s vnitřním trhem až od vstupu v platnost pokynů pro letectví.
- (105) To dle analýzy Brussels Airlines znamená, že dotace na poskytované služby vyplacená před tímto datem nemůže být v žádném případě požadována zpět od podniků, které ji přijaly.

5.3.4. Závěr

- (106) Brussels Airlines má za to, že předmětné opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož nepodporuje hospodářskou činnost a neuděluje selektivní výhodu. Poznává, že by v každém případě mělo být opatření vnímáno jako slučitelné s vnitřním trhem před vstupem v platnost pokynů pro letectví.

5.4. Připomínky další zúčastněné strany, která požádala o utajení své totožnosti

- (107) Dne 26. února 2015 zaslala další zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti (dále „zúčastněná strana, která si nepřála zveřejnit svoji totožnost“) Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- (108) Nejdříve zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti, připomíná, že programový zákon z 30. prosince 2001 ⁽²³⁾ výslovně stanoví ⁽²⁴⁾, že letištní poplatky vybírané společností BAC musejí být nediskriminační, transparentní a nákladově orientované.
- (109) Dále upozorňuje, že královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 nemůže zpochybnit ustanovení programového zákona, jelikož se jedná o normu vyšší právní síly, než je královská vyhláška.
- (110) Zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti, poznamenává, že na základě programového zákona přidělila Belgie společnosti BAC licenci, jež jí umožňuje provozovat letiště Bruxelles-National. Dle zúčastněné strany, která požádala o utajení své totožnosti, by proto Belgie měla dbát na dodržování podmínek licence, a tedy i na nediskriminační povahu letištních poplatků. Zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti, je toho názoru, že jestliže společnost BAC nedodrží zmíněné podmínky, Belgie má možnost a povinnost přijmout opatření vedoucí k nápravě.
- (111) Zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti, si tedy klade otázku, zda Belgie chtěla podpořit dotčené belgické letecké společnosti, aniž by tím byla dotčena hospodářská regulace uvedená ve 108. bodě odůvodnění, a táže se tedy, zda společnosti BAC přísluší poskytnout všem leteckým společnostem působícím na letišti Bruxelles-Charleroi stejnou slevu na nákladech bezpečnostních opatření.
- (112) Nadto zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti, připomíná, že mezi společnostmi BAC a leteckými společnostmi byla uzavřena pětiletá smlouva týkající se systému poplatků a podmínek kontroly poplatků. Jakákoliv úprava této platné dohody vyžaduje konzultaci leteckých společností.
- (113) Zúčastněná strana, která požádala o utajení své totožnosti, z toho vyvozuje, že Belgie předpokládá, že je povinností společnosti BAC poskytnout všem leteckým společnostem nediskriminační slevu (tedy plošně snížit náklady spojené s bezpečnostními opatřeními). V opačném případě by se jednalo o selektivní výhodu pro některé letecké společnosti a o porušení čl. 15 Chicagské úmluvy ⁽²⁵⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ Moniteur belge ze dne 31. prosince 2001.

⁽²⁴⁾ Především čl. 158 odst. 1, 2 a 4.

⁽²⁵⁾ Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Chicago, 7. prosince 1944, Sběrka smluv Organizace spojených národů, sv. 15, č. 102, čl. 15.

⁽²⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

6. VYJÁDŘENÍ BELGIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN

6.1. Vyjádření k připomínkám společnosti Ryanair

- (114) Belgie úvodem připomíná, že ve svých připomínkách ze dne 16. ledna 2015, jakož i ve své odpovědi ze dne 12. března 2015 poskytnuté na základě žádosti ze dne 10. února 2015 o informace podrobně vysvětlila, proč zpochybňované opatření nepředstavuje státní podporu.
- (115) Belgie se kromě toho domnívá, že skutečnosti uváděné společností Ryanair odrážejí spíše její obchodní strategii než čisté právní argumentaci.

6.1.1. K žádosti o pozastavení podpory

- (116) Belgie připomíná, že v reakci na pochybnosti vyjádřené Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení se ministerstvo mobility rozhodlo preventivně a aniž by bylo dotčeno jeho postavení, pokud jde o předběžné posouzení provedené Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení, pozastavit provádění královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014.

6.1.2. K existenci státní podpory

- (117) Pokud jde o vyjádření k argumentům uplatňovaným společností Ryanair ohledně existence státní podpory týkajícím se zejména údajně svévolného stanovení prahové hodnoty 400 000 cestujících za rok, údajně zvláštní povahy zohlednění tranzitních cestujících a transferových cestujících pro účely identifikace příjemců podpory a výpočtu výše podpory a údajně svévolného stanovení roku 2012 jako referenčního roku pro výběr příjemců podpory, Belgie odkazuje Komisi na své připomínky ze dne 16. ledna 2015 a na svou odpověď ze dne 12. března 2015 reagující na žádost o informace ze dne 10. února 2015.
- (118) Pokud jde o argumenty týkající se roku 2012 jako referenčního roku, společnost Ryanair podle Belgie opomněla uvést, že ačkoli je pravdou, že údaje vztahující se k letovému provozu předchozího měsíce jsou každý měsíc zveřejňovány na internetových stránkách společnosti BAC, jedná se pouze o obecné statistiky, pokud jde o počet odlétajících, přilétajících, tranzitních a transferových cestujících, které nejsou leteckou společností roztrženy.
- (119) Co se týče prohlášení bývalého státního tajemníka pro mobilitu, na něž se odvolává společnost Ryanair, Belgie se domnívá, že toto prohlášení nikterak nedokládá existenci státní podpory a ostatně ani existenci jakéhokoli jiného plánu belgické vlády, jehož cílem by bylo ovlivnit hospodářskou soutěž v neprospěch společnosti Ryanair ve vztahu k jiným leteckým společnostem.

6.1.3. Ke slučitelnosti údajné podpory s vnitřním trhem

- (120) V tomto ohledu Belgie připomíná, že dotčené opatření nepředstavuje státní podporu, neboť se vztahuje na služby, které nejsou hospodářské povahy, a podpůrně dodává, že neposkytuje výhody svým příjemcům.
- (121) Belgie na základě toho dochází k závěru, že otázka slučitelnosti údajné státní podpory není v tomto konkrétním případě relevantní.

6.1.4. K žádosti týkající se finančních údajů o příjemcích

- (122) Belgie v tomto ohledu zdůrazňuje, že dotyčné opatření nepředstavuje státní podporu, a Komise tudíž nemá důvod požadovat od společností Brussels Airlines, TUI, Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium finanční údaje.
- (123) Belgie má v každém případě za to, že případnou výzvu k předložení připomínek je třeba adresovat třem dotčeným leteckým společnostem.

6.2. Vyjádření k připomínkám skupiny IAG

- (124) Belgie ve svých vyjádřeních k připomínkám skupiny IAG odkazuje Komisi na své připomínky ze dne 16. ledna 2015, jakož i na svou odpověď ze dne 12. března 2015 poskytnutou na základě žádosti o informace ze dne 10. února 2015, v nichž dle svého názoru podrobně vysvětlila, proč předmětné opatření nepředstavuje státní podporu.

6.3. Vyjádření k připomínkám společnosti Brussels Airlines

- (125) Belgie vzala náležitě v potaz připomínky společnosti Brussels Airlines, v nichž tato společnost zejména dochází k závěru, že dané opatření nepředstavuje státní podporu. Belgie informuje Komisi, že se v tomto ohledu připojuje k uvedenému závěru společnosti Brussels Airlines.

6.4. Vyjádření k připomínkám zúčastněné strany, která požádala o utajení své totožnosti

- (126) Belgie odkazuje na své připomínky ze dne 16. ledna 2015, jakož i na svou odpověď ze dne 12. března 2015 poskytnutou v reakci na žádost o informace ze dne 10. února 2015, v nichž dle svého názoru podrobně vysvětlila, proč předmětné opatření nepředstavuje státní podporu.

7. POSOUZENÍ

7.1. Existence státní podpory

- (127) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.
- (128) K tomu, aby se určité opatření považovalo za státní podporu, musí být splněny kumulativně tyto podmínky: 1) příjemci musí být podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU 2), předmětné opatření musí být financováno ze státních prostředků a musí být přičitatelné státu, 3) opatření musí hospodářsky zvýhodňovat příjemce a musí být selektivní a 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy ⁽²⁷⁾.

7.1.1. Pojem podniku a hospodářské činnosti

- (129) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU se pravidla v oblasti státních podpor použijí pouze v případě, že je příjemcem „podnik“. Pojem podnik zahrnuje každý subjekt vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na tom, jaký je jeho právní status a způsob financování ⁽²⁸⁾. Každá činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na daném trhu se považuje za hospodářskou činnost ⁽²⁹⁾. Jak Komise připomněla v bodě 34 pokynů pro letectví, otázka, zda určitý subjekt, bez ohledu na svou formu, je či není podnikem, je vždy spojena s konkrétní činností.
- (130) Podle Belgie dotace udělená na základě královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 slouží k financování služeb, jejichž cílem je zajistit bezpečnost cestujících a letištních zařízení, a nepodporuje tudíž činnosti hospodářské povahy. Belgie odkazuje na rozhodnutí ve věci Charleroi, ve kterém Komise došla k závěru, že financování regionem Valonsko některých činností spadajících do výkonu veřejné moci na letišti Charleroi nepředstavuje státní podporu, a to zejména z důvodu nehopodářské povahy těchto činností. Společnost Brussels Airlines uvedla podobné argumenty.
- (131) Komise nezpochybňuje, že Belgie může poskytovat společnosti BAC vyrovnávací platby za činnosti, jejichž cílem je zajistit bezpečnost na letišti Bruxelles-National, neboť tyto platby se vší pravděpodobností nelze považovat za státní podporu poskytnutou ve prospěch společnosti BAC. Předmětem tohoto řízení však není dotace pro společnost BAC, ale dotace udělená leteckým společnostem.
- (132) V tomto ohledu je třeba uvést, že královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 stanoví, že společnost BAC přenesla celou dotaci, kterou pobírá, na letecké společnosti, které v roce 2012 přepravily více než 400 000 odlétajících cestujících. Dotace stanovená v královské vyhlášce ze dne 7. ledna 2014 tudíž zvýhodňuje letecké společnosti, které v roce 2012 přepravily více než 400 000 odlétajících cestujících, prostřednictvím přerozdělovacího mechanismu zavedeného článkem 2 uvedené královské vyhlášky.
- (133) Dotace poskytnuté leteckým společnostem společností BAC na základě článku 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 mají za cíl vrátit těmto společnostem část poplatků na ochranu, které hradí společnosti BAC. Poplatek na ochranu je jedním z letištních poplatků, kterými letecké společnosti odměňují společnost BAC za

⁽²⁷⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 129.

⁽²⁸⁾ Viz rozsudky Soudního dvora ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36; rozsudek ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:CU:C:1991:161, bod 21; rozsudek ze dne 16. listopadu 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, bod 14 a rozsudek ze dne 11. prosince 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, bod 21.

⁽²⁹⁾ Rozsudky Soudního dvora ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7 a ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36.

přístup k letištním infrastrukturám a poskytování letištních služeb. Jedná se tedy o jednu ze složek ceny obchodních služeb, která je stanovena soukromým subjektem, jenž tyto služby poskytuje. Poplatek na ochranu je kromě toho částkou, kterou letecká společnost účtuje za každého odlétajícího cestujícího. Je tedy zřejmé, že předmětné dotace financují činnosti v oblasti obchodní dopravy cestujících, které – jak Komise vysvětlila v bodě 27 svých pokynů pro letectví – představují hospodářské činnosti. V žádném případě se nejedná o vyrovnání nákladů, které musely hradit letecké společnosti při výkonu činností spadajících do odpovědnosti státu v rámci výkonu jeho úředních pravomocí jakožto veřejného orgánu.

- (134) V rozhodnutí ve věci Charleroi Komise zkoumala financování činností spadajících do odpovědnosti státu v rámci výkonu jeho úředních pravomocí jakožto veřejného orgánu, které byly prováděny správcem letiště Charleroi. Nezkoumala zde mechanismus přerozdělování leteckým společnostem, jako je mechanismus zavedený článkem 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014. Stejně tak zde nedošlo k závěru, že případné finanční prostředky získané leteckými společnostmi nelze považovat za státní podporu z důvodu, že sloužily k financování činností neehospodářské povahy. Rozhodnutí ve věci Charleroi tedy není relevantní pro účely analýzy opatření, které je předmětem tohoto rozhodnutí.
- (135) Z výše uvedeného vyplývá, že zkoumané opatření, tj. dotace udělená leteckým společnostem královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014, financuje hospodářskou činnost, a to obchodní dopravu cestujících. Příjemci této dotace, jimiž jsou letecké společnosti, jsou zjevně podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (136) Dotace je poskytnuta podle královské vyhlášky přijaté Radou ministrů. Článek 6 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 stanoví, že prováděním vyhlášky je pověřen ministr, který je odpovědný za letecký provoz.
- (137) Dotace je kromě toho financována z prostředků rozpočtu belgického státu. Článek 3 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 upřesňuje: „Dotace uvedená v článku 1 se účtuje jako základní podpora pod položku 52.60.31.32.01, „Podpora pro letecké odvětví“, (...) rozpočtu federální veřejné správy pro mobilitu a dopravu na rozpočtový rok 2014.“
- (138) Článek 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 mimoto ukládá společnosti BAC povinnost přerozdělit celou dotaci získanou od státu určitým leteckým společností, přičemž jednotlivé částky jsou pro každou leteckou společnost stanoveny podle metody určené královskou vyhláškou. Toto ustanovení neponechává společnosti BAC žádný volný prostor, pokud jde o volbu leteckých společností, které se stanou příjemci podpory, a pokud jde o částky přidělené každé z těchto společností. Platby provedené společností BAC ve prospěch leteckých společností podle královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 je tudíž třeba považovat za přičitatelné státu a financované ze státních prostředků, aniž by měla na tento závěr vliv skutečnost, že BAC je společností, jejíž akcie jsou ze 75 % vlastněny soukromými investory ⁽³⁰⁾.
- (139) Kromě toho je třeba uvést, že pouze platby provedené podle královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 byly uskutečněny, aniž byly přesně dodrženy podmínky, které byly v tomto nařízení původně stanoveny. Částky, na které měla nárok každá letecká společnost, stanovené v souladu s ustanoveními článku 2 uvedené královské vyhlášky, byly vyplaceny přímo státem ve prospěch společností splňujících kritéria stanovená čl. 2 odst. 1 uvedené královské vyhlášky, aniž byly zprostředkovány společností BAC. Dne 22. září 2014 belgický stát přímo vyplatil leteckým společnostem následující částky: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Je zřejmé, že tyto přímé platby jsou přičitatelné státu a jsou financovány ze státních prostředků.
- (140) Na základě těchto skutečností je třeba dojít k závěru, že mechanismus dotací ve prospěch leteckých společností zřízený článkem 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 je přičitatelný státu a byl poskytnut Belgií ze státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.3. Hospodářská výhoda

- (141) Pro posouzení toho, zda státní opatření představuje podporu poskytnutou podniku, je třeba určit, zda toto opatření poskytuje dotyčnému podniku hospodářskou výhodu, díky které nemusí vynaložit náklady, které by za běžných okolností musel hradit ze svých vlastních finančních prostředků, nebo zda poskytuje tomuto podniku hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek podnik nezískal ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 17. července 2008, Essent Network Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, body 58 až 74.

⁽³¹⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990, Francie v. Komise, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, bod 41.

- (142) Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod nebo cíl státního zásahu⁽³²⁾. Pokud se v důsledku státního zásahu za podmínek, jež se liší od běžných tržních podmínek, zlepší finanční situace podniku, jedná se o výhodu⁽³³⁾. Za účelem posouzení této záležitosti je třeba porovnat finanční situaci podniku po provedení opatření s jeho finanční situací v případě, že by opatření přijato nebylo⁽³⁴⁾. Jelikož rozhodující je pouze účinek opatření na podnik, je irrelevantní, zda je výhoda pro podnik povinná, protože jí nemohl zabránit, ani ji odmítnout⁽³⁵⁾.
- (143) Podle článku 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 je společnost BAC povinna přerozdělit dotaci získanou od státu uživatelům letiště Bruxelles-National, kteří v období mezi 1. lednem a 31. prosincem 2012 přepravili více než 400 000 odlétajících cestujících, vyjma tranzitních a transferových cestujících, způsobem stanoveným v tomtéž článku. Cílem těchto plateb je vrátit těmto společností část poplatků na ochranu, které hradí společnosti BAC každá dotčená letecká společnost, jak to ukazuje výpočet předložený v 39. až 41. bodě odůvodnění. Poplatek na ochranu je jedním z letištních poplatků stanovovaných společností BAC a účtovaných leteckým společností výměnou za obchodní služby, zejména přístup k letištním infrastrukturám, který letecké společnosti potřebují, aby mohly poskytovat služby letecké dopravy. Mimoto je tento poplatek vyjádřen jako částka účtovaná za každého přepraveného odlétajícího cestujícího, a odvíjí se tak přímo od činností leteckých společností v oblasti obchodní dopravy cestujících. Patří tedy k nákladům, které musí letecké společnosti působící na letišti Bruxelles-National za běžných tržních podmínek hradit. Dotyčné opatření má tudíž za účinek, že dotčené letecké společnosti nemusí vynaložit náklady, které by za běžných okolností musely hradit se svých vlastních finančních prostředků, a poskytuje jim výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískaly.
- (144) Podle Belgie je pro účely posouzení existence hospodářské výhody v tomto konkrétním případě nutné provést srovnání mezi opatřením, které je předmětem tohoto řízení, a srovnatelnou situací v Belgii. Belgie v tomto ohledu zdůrazňuje, že až do přijetí předmětného opatření bylo jediným letištěm, které účtovalo svým uživatelům poplatek zahrnující náklady na ochranu vzniklé v souvislosti s užíváním letiště, aniž využívalo veřejného zásahu, letiště Bruxelles-National. Podle Belgie tato skutečnost odlišuje letiště Bruxelles-National od situace na ostatních letištích, která se nacházejí v regionech Vlámsko a Valonsko, na nichž jsou náklady spojené se službami v oblasti zajištění letištní ochrany a bezpečnosti převzaty dotyčnými regiony. Belgie se v tomto ohledu odvolává na rozhodnutí ve věci Charleroi, zejména na jeho 269. a 270. bod odůvodnění. S odkazem na body 54 a 60 pokynů pro letectví, které se týkají uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na opatření přijatá ve prospěch leteckých společností a použití srovnávacích metod mezi jednotlivými letišti za tímto účelem, dochází Belgie k závěru, že předmětné opatření neposkytuje dotyčným leteckým společností žádnou hospodářskou výhodu. Společnost Brussels Airlines předkládá podobné argumenty, přičemž zdůrazňuje neexistenci poplatku na ochranu účtovaného leteckým společností na letišti Charleroi.
- (145) Komise nesdílí stanovisko Belgie, pokud jde o metodu, která má být použita za účelem posouzení existence hospodářské výhody v této věci. Komise nejprve podotýká, že část pokynů pro letectví, na kterou se Belgie odvolává, se týká analýzy chování správce letiště k jedné nebo několika leteckým společností za účelem určení toho, zda jsou poplatky účtované tímto správcem v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství. Opatření, které je předmětem tohoto přezkumu, nespadá do tohoto rámce, neboť se jedná o opatření spočívající v částečném vrácení poplatků státem, které byly účtovány správcem soukromého letiště třem konkrétním leteckým společností.
- (146) Kromě toho, v případě leteckých společností působících v Belgii odpovídají běžné tržní podmínky situaci, v níž tyto společnosti hradí finanční náklady vyplývající z letištních poplatků, které jim jsou účtovány, v plné výši, bez ohledu na rozdíly, které mohou existovat mezi uvedenými poplatky, jejichž výši stanovují různí správci letišť v závislosti na řadě faktorů, jako jsou jejich obchodní politiky, výše jejich nákladů, regionální nebo vnitrostátní předpisový rámec, v němž musí tyto poplatky stanovit, nebo míra, v níž musí hradit finanční náklady na činnosti spadající do výkonu veřejné moci. Běžné tržní podmínky nepředpokládají jednotnost letištních poplatků na různých belgických letištích, ani za předpokladu, že by tato letiště byla dostatečně srovnatelná, aby mohla být

⁽³²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 27.

⁽³³⁾ Pojem „zásah státu“ neodkazuje jen na pozitivní opatření státu, ale rovněž zahrnuje skutečnost, že orgány za určitých okolností opatření nepřijímají, např. při vymáhání pohledávek. Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 12. října 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, body 19 až 20.

⁽³⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

⁽³⁵⁾ Rozhodnutí Komise 2004/339/ES ze dne 15. října 2003 o opatřeních, která Itálie provedla ve prospěch společnosti RAI SpA (Úř. věst. L 119, 23.4.2004, s. 1), 69. bod odůvodnění; stanovisko generálního advokáta Fennellyho ze dne 26. listopadu 1998, Francie v. Komise, C-251/97, ECLI:EU:C:1998:572, bod 26.

použita metoda doporučená v bodech 54 až 60 pokynů pro letectví, což se Belgie nesnažila prokázat. Dotace, jejímž cílem je sladit poplatky účtované na jednom belgickém letišti s poplatky účtovanými na jiných belgických letištích, tudíž nemůže být na základě této pouhé skutečnosti vyňata z kvalifikace hospodářské výhody.

- (147) Kromě toho se odkaz Belgie na 269. a 270. bod odůvodnění rozhodnutí ve věci Charleroi nezdá být relevantní. Komise v těchto bodech odůvodnění nezaujímá stanovisko, ale shrnuje vyjádření Belgie k připomínkám obdržným od zúčastněných třetích stran v rámci formálního vyšetřovacího řízení ve věci letiště Charleroi. Kromě toho se dotyčné body odůvodnění týkají rozhodnutí belgických orgánů převzít či nepřevzít provádění nebo financování činností uskutečňovaných správci letiště, které tyto orgány považují za spadající do výsad veřejné moci. Tato otázka není relevantní pro účely analýzy opatření, které je předmětem tohoto přezkumu. Jak je uvedeno výše ve 131. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, Komise nezpochybňuje možnost federálního státu kompenzovat náklady hrazené společností BAC v souvislosti s jejími činnostmi směřujícími k zajištění bezpečnosti, ale snaží se určit, zda mechanismus přerozdělování dotací zavedený královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014 ve prospěch leteckých společností poskytuje těmto subjektům hospodářskou výhodu.
- (148) Z výše uvedeného vyplývá, že argumenty předkládané Belgií a společností Brussels Airlines nejsou s to zpochybnit závěr, podle něhož má přezkoumávané opatření za účinek, že dotčené letecké společnosti nemusí vynaložit náklady, které by za běžných tržních podmínek musely hradit ze svých vlastních finančních prostředků.
- (149) Navíc za předpokladu, že by společnost BAC získala dotaci za podmínek stanovených v článku 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, aniž by poskytnutí této dotace bylo podmíněno povinností přerozdělení leteckým společností, je málo pravděpodobné, že by společnost BAC přenesla účinek této dotace na poplatek na ochranu účtovaný leteckým společností stejným způsobem, jak je stanoveno v článku 2 uvedené královské vyhlášky.
- (150) V první řadě nic jasně nesvědčí o tom, že by pod vlivem takové dotace společnost BAS snížila poplatek na ochranu nebo vrátila jeho část. Společnost BAC by mohla přidělit dotaci na financování dodatečných investic v oblasti bezpečnosti, s nimiž se nepočítalo v jejím předchozím investičním programu. Za těchto okolností by společnost BAC neměla žádný důvod snížit poplatek na bezpečnost nebo vrátit jeho část. Mimoto, jak je uvedeno v oddílu 2.1.3., systém kontroly sazeb a vzorec kontroly sazeb jsou stanovovány společností BAC na pětileté regulační období. Královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 byla přijata během regulačního období 2011–2015. Je málo pravděpodobné, že by společnost BAC byla pod vlivem dotace motivována k tomu, aby navrhla snížení poplatku na ochranu nebo jeho částečné vrácení před koncem tohoto regulačního období, tedy téměř dva roky po přijetí královské vyhlášky.
- (151) Kromě toho, i za předpokladu, že by pod vlivem takové dotace společnost BAC považovala za žádoucí zajistit, aby letecké společnosti měly z této dotace prospěch, a to prostřednictvím snížení poplatku na ochranu nebo vrácení jeho části, je na místě se domnívat, že by toto opatření použila jednotně na všechny uživatele letiště Bruxelles-National. Poplatek na ochranu má v současnosti podobu jednotné částky účtované za každého odlétajícího cestujícího, aniž se rozlišuje mezi typy cestujících. Dotace snižující náklady v oblasti bezpečnosti pro společnost BAC by tedy logicky měla vést ke snížení tohoto jednotného poplatku, čímž by přinesla prospěch všem leteckým společnostem úměrný počtu jimi přepravených cestujících odlétajících z letiště Bruxelles-National. Mechanismus stanovený v článku 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 však vede ke zcela odlišnému výsledku. Konkrétně je na základě tohoto mechanismu řada uživatelů letiště Bruxelles-National zcela vyloučena z částečného vrácení poplatku na ochranu, zatímco si pouze tři letecké společnosti rozdělují existující rozpočet ve výši 19 000 000 EUR ročně.
- (152) Přerozdělovací mechanismus tak pozměňuje finanční zátěž pro letecké společnosti, které využívají letiště Bruxelles-National, ve prospěch tří leteckých společností, které z tohoto mechanismu těží, oproti hypotetické situaci, v níž by společnost BAC získala dotaci za podmínek stanovených v článku 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, aniž by tato dotace byla podmíněna jakoukoli povinností přerozdělení finančních prostředků leteckým společností.
- (153) Kromě toho nelze předmětné opatření vnímat jako finanční vyrovnání ze strany státu pro dotčené letecké společnosti za poskytování jakékoli služby obecného hospodářského zájmu, neboť Belgie se o existenci takové služby obecného hospodářského zájmu svěřené dotčeným leteckým společností nezmínila. Toto opatření tedy nelze považovat za vyňaté z kvalifikace hospodářské výhody ve smyslu rozhodnutí ve věci Altmark ⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87–93.

- (154) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že předmětné opatření poskytuje leteckým společnostem hospodářskou výhodu.
- (155) Komise uvádí, že ke dni 26. srpna 2014 bylo na internetových stránkách pana Melchiora Watheleta, který byl v této době předsedou vlády a v minulosti zastával funkci státního tajemníka pro životní prostředí, energii, mobilitu a institucionální reformy, zveřejněno, že „užší ministerský výbor rozhodl v prosinci 2012 o každoročním poskytnutí příspěvku ve výši 20 000 000 EUR na podporu belgických leteckých společností (...)“. Dne 27. srpna 2014 paní Catherine Fonck, která k tomuto dni zastávala funkci státní tajemnice pro mobilitu, prohlásila: „Vláda přijala rozhodnutí, které je jednoznačné. Dotace pro letecké společnosti přerozdělované společností Brussels Airport musí být vyplaceny“. Tato ministerská prohlášení dokládají závěr, podle něhož přerozdělovací mechanismus zavedený článkem 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 poskytuje dotčeným leteckým společnostem hospodářskou výhodu, a dokonce naznačují, že poskytnutí takové výhody těmto leteckým společnostem mohlo představovat hlavní cíl uvedené královské vyhlášky.
- (156) Zbývá určit, zda je hospodářská výhoda zjištěná ve 141. a 154. bodě odůvodnění selektivní.

7.1.4. Selektivita

- (157) Čl. 107 odst. 1 SFEU stanoví, že podpora poskytnutá státem musí zejména zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, aby bylo možné považovat ji za státní podporu. Do pojmu státní podpora tudíž spadají pouze opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky nebo kategorie podniků či určitá hospodářská odvětví.
- (158) Komise nejprve poznamenává, že podle královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 mohou mít z předmětného opatření prospěch pouze tři letecké společnosti, které v roce 2012 přepravily více než 400 000 cestujících odlétajících z letiště Bruxelles National, a to Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium, jež představují podskupinu leteckých společností, které skutečně či potenciálně přepravují cestující odlétající z letiště Bruxelles-National. V okamžiku, kdy byla přijata královská vyhláška, tak jediní možní příjemci opatření byli zcela identifikovatelní a tvořili uzavřenou podskupinu leteckých společností přepravujících cestující odlétající z letiště Bruxelles-National, která byla určena výhradně v závislosti na údajích vztahujících se k roku 2012, jež byly v době přijímání královské vyhlášky k dispozici. Hospodářská výhoda poskytnutá uzavřené skupině tvořené podniky, které jsou v okamžiku poskytnutí podpory zcela identifikovatelné, je nutně selektivní, a to jak z právního, tak faktického hlediska.
- (159) Opatření, které je předmětem tohoto přezkumu, tedy poskytuje selektivní výhodu leteckým společnostem, které jsou jeho příjemci. Tento závěr není v rozporu s úvahami Soudního dvora rozvíjenými v rozsudku vydaném dne 21. prosince 2016 ve věci *Hansestadt Lübeck* ⁽³⁷⁾, z důvodů uvedených ve 161. a 162. bodě odůvodnění.
- (160) V tomto rozsudku Soudní dvůr zkoumal podmínky, za kterých nařízení, jež stanoví výši letištních poplatků na letišti Lübeck, může zahrnovat selektivní výhodu. Konstatoval, že relevantním referenčním rámcem pro analýzu kritéria selektivity dotyčného nařízení je režim letištních poplatků použitelných pro letiště Lübeck ⁽³⁸⁾. Je tedy třeba zkoumat v rámci skupiny tvořené současnými a potenciálními uživateli letiště Lübeck, zda předmětné nařízení určité podniky zvýhodňuje oproti jiným podnikům, a případně určit, zda je poskytnutí této výhody odůvodněno povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří.
- (161) Opatření, které je předmětem tohoto přezkumu, se liší od opatření dotčeného ve věci *Hansestadt Lübeck* tím, že nespočívá v regulaci letištních poplatků vztahujících se na všechny uživatele letiště Bruxelles-National, kteří představují otevřenou skupinu, ale poskytuje dotaci uzavřené podskupině tohoto celku. Konkrétně jsou z výhod plynoucích z předmětného opatření vyloučeny všechny letecké společnosti, které v roce 2012 přepravily méně než 400 000 cestujících odlétajících z letiště Bruxelles National, a to bez ohledu na počet a typ cestujících, které přepravily v době uplatňování opatření. Model pro analýzu selektivity zvolený Soudním dvorem ve věci *Hansestadt Lübeck* tedy není použitelný na opatření, které je předmětem tohoto přezkumu.

⁽³⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

⁽³⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. prosince 2016 Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, bod 62.

- (162) Nicméně ani za předpokladu, že by bylo možné přirovnat mechanismus zavedený čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 k opatření pro stanovení letištních poplatků na letišti Bruxelles-National a že by bylo vhodné použít jakožto referenci pro přezkum případné selektivity předmětného opatření skupinu tvořenou současnými a potenciálními uživateli letiště Bruxelles-National, by povaha tohoto opatření nebyla méně selektivní, jak bude prokázáno ve 163. a 192. bodě odůvodnění.
- (163) V případě zmíněném ve 162. bodě odůvodnění by bylo třeba mít za to, že relevantním referenčním rámcem pro posouzení případné selektivity předmětného opatření je systém letištních poplatků platný na letišti Bruxelles-National a režim financování činností, jejichž cílem je zajištění bezpečnosti tohoto letiště. Kromě toho by bylo třeba zkoumat existenci rozdílného zacházení vyplývajícího z opatření, které je předmětem přezkumu, a případná odůvodnění tohoto rozdílného zacházení v rámci skupiny tvořené současnými a potenciálními uživateli letiště Bruxelles-National. To je, alespoň implicitně, přístup zastávaný Belgií během řízení. Belgie předložila různá odůvodnění určitých aspektů opatření, které vedou k rozdílnému zacházení mezi současnými a potenciálními uživateli letiště Bruxelles-National, zejména hranice 400 000 cestujících a používání údajů vztahujících se k roku 2012 za účelem určení způsobilých podniků. Z důvodů uvedených ve 161. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že tuto metodu nelze v tomto konkrétním případě použít. Kromě toho, jak bylo prokázáno ve 164. a 192. bodě odůvodnění, by použití této metody vedlo k závěru, že předmětné opatření je selektivní.
- (164) Pokud uplatníme metodu popsanou ve 162. bodě odůvodnění, přičemž použitým referenčním rámcem je referenční rámec uvedený v 163. bodě odůvodnění, je třeba uvést, že dané opatření zvýhodňuje určité podniky oproti jiným podnikům, které se nacházejí ve srovnatelné faktické a právní situaci. Všechny letecké společnosti provozující lety z letiště Bruxelles-National se nacházejí ve srovnatelné faktické a právní situaci, která vyplývá především z toho, že se na ně vztahuje tentýž systém letištních poplatků, a zejména poplatek na ochranu, který je vyjádřen jako jednotná částka účtovaná za každého odlétajícího cestujícího, aniž se rozlišuje mezi typy nebo počtem cestujících. Zatímco však někteří uživatelé obdrží částečné vrácení svého poplatku na ochranu, konkrétně uživatelé splňující kritérium stanovené v čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, jiní nejsou příjemci žádného vyrovnání.
- (165) Zbývá určit, zda je rozdílné zacházení odůvodněno povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří. V tomto ohledu je třeba připomenout cíl královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, kterým bylo předmětné opatření zavedeno. Jak je uvedeno v samotném nařízení, jedná se o opatření na podporu infrastruktur souvisejících se zajištěním bezpečnosti letiště Bruxelles-National. Je rovněž třeba připomenout, že podle platných právních předpisů přísluší stanovení výše letištních poplatků společnosti BAC, a to v mezích předpisového rámce popsaného v oddílu 2.1.3. Podle ustanovení uvedených ve 25. bodě odůvodnění stanoví společnost BAC po konzultaci s uživateli letiště systém sazeb a vzorec kontroly sazeb, přičemž se má za to, že strany s přijatými opatřeními souhlasí, pokud nebyl oznámen odůvodněný nesouhlas některého z uživatelů. Orgán pro hospodářskou regulaci může v případě neshody mezi stranami požadovat některé úpravy nebo změny vzorce kontroly sazeb nebo systému sazeb podle čl. 55 odst. 4 královské vyhlášky ze dne 21. června 2004. Vzorec kontroly sazeb a veškeré změny tohoto vzorce stanovené orgánem hospodářské regulace, jakož i systém sazeb, podléhají schválení ministra, který je odpovědný za letecký provoz. Komise dále poznamenává, že společnost BAC zavedla poplatek na ochranu, jehož cílem bylo financovat, minimálně do zavedení dotace stanovené článkem 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, činnosti směřující k zajištění bezpečnosti prováděné společností BAC. Skutečnosti připomenuté v tomto bodě odůvodnění vytvářejí povahu a strukturu systému, do něhož uvedené opatření patří.
- (166) Poplatek na ochranu má formu jednotné částky účtované za každého odlétajícího cestujícího, a to bez ohledu na typ cestujících. Opatření spočívající ve veřejném financování činností směřujících k zajištění bezpečnosti by tedy měla logicky vést společnost BAC, nepoužívá-li dotaci v plné výši k financování dodatečných výdajů na zajištění bezpečnosti, k jednotnému snížení poplatku na ochranu. Účinků tohoto financování by tak využívali všichni uživatelé letiště Bruxelles-National úměrně počtu odlétajících cestujících, které přepravili. Uvedené opatření však vede ke zcela jinému výsledku: četní uživatelé například nejsou příjemci vyrovnání, jak stanoví článek 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014. Opatření se tak bez objektivního důvodu odchyluje od obecné struktury systému letištních poplatků, a to v několika ohledech. Zprvu bylo zavedeno na základě jednostranného rozhodnutí federální vlády, která nemá pravomoc stanovovat letištní poplatky. Úloha federální vlády se omezuje na schválení nebo neschválení vzorce kontroly sazeb a systému sazeb na konci procesu popsaného v oddílu 2.1.3., který byl však při přijímání předmětného opatření zcela opomenut. Dále je opatření nekonzistentní se strukturou poplatku

na ochranu, který má podobu částky účtované za každého odlétajícího cestujícího a nezahrnuje žádné rozlišení podle typu nebo počtu přepravovaných cestujících. Rozdílné zacházení způsobené opatřením nelze odůvodnit povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří.

- (167) Dále v tomto rozhodnutí – a jen pro doplnění – Komise nicméně přezkoumá odůvodnění předložená Belgií ⁽³⁹⁾ a některými třetími stranami, pokud jde o parametry k určení příjemců opatření.

K omezení počtu příjemců na základě prahové hodnoty 400 000 cestujících za rok v roce 2012, vyjma tranzitních a transferových cestujících.

- (168) Podle Belgie je základní myšlenkou opatření zohlednit snižující se mezní náklady na každého cestujícího vynaložené na poplatky na ochranu, a vyhnout se tak znevýhodnění uživatelů, kteří největší měrou přispívají k rozvoji přepravy cestujících na letišti.

- (169) Pokud jde o volbu prahové hodnoty 400 000 cestujících za rok, vyjma tranzitních a transferových cestujících, za účelem určení příjemců, Belgie vysvětluje, že tato prahová hodnota byla stanovena na základě následujících analýz:

- 41 % nákladů na zajištění bezpečnosti je pevných, zatímco 59 % je proměnlivých,
- transfer cestujících není osvobozen od nákladů na zajištění bezpečnosti, což představuje významný rozdíl oproti řadě evropských letišť,
- způsob stanovování poplatků na ochranu na letišti Bruxelles-National neodráží postupné snižování nákladů na zajištění bezpečnosti, a skutečné náklady na řízení cestujících tudíž nejsou v rámci této praxe určování cen zohledněny,
- letecké společnosti přepravující cestující přispívají k úhradě nákladů na zajištění bezpečnosti větší měrou než nákladní dopravci, neboť poplatky se odvíjejí od počtu cestujících, přičemž však významná část nákladů na zajištění bezpečnosti vzniká v důsledku řízení bezpečnosti pro tyto nákladní dopravce.

- (170) Podle Belgie vede tato analýza k závěru, že dopravcům cestujících byly účtovány nepřiměřeně vysoké ceny a že je třeba použít nápravná opatření, neboť rozvoj letišť vyžaduje právě zvýšení počtu cestujících odlétajících z letiště Bruxelles-National.

- (171) Belgie v rámci svých odůvodnění doplňuje, že šlo o to stabilizovat činnosti hlavních dopravců prostřednictvím jasného a objektivizovatelného stimulačního opatření. Podle Belgie se účinky stimulačního opatření mohou začít projevit od prahové hodnoty 400 000 cestujících. Stanovení nižšího počtu cestujících by mělo podle Belgie za účinek rozmělnění opatření, které dotuje pouze třetinu nákladů na zajištění bezpečnosti letiště, zatímco stanovení vyššího počtu by učinilo cíl nedosažitelný pro letecké společnosti, které si přejí rozvinout své aktivity na letišti Bruxelles-National.

- (172) Komise závěrem doplnila ve svých vyjádřeních k rozhodnutí o zahájení řízení: „cílem bylo podnítit letecké společnosti, aby se rozvíjely v Bruselu, prostřednictvím finančního vyrovnání v souvislosti se snížením nákladů na zajištění bezpečnosti, jež s sebou nese zvýšení počtu cestujících“ ⁽⁴⁰⁾.

- (173) Komise nejprve poznamenává, že úvahy uváděné Belgií, pokud jde o nákladní dopravce, nemohou odůvodnit rozdíly vyvolané opatřením mezi dopravci cestujících, tj. rozdíly, které jsou předmětem této analýzy.

- (174) Ostatní argumenty předložené Belgií, jako jsou argumenty shrnuté ve 169. až 172. bodě odůvodnění, nemohou odůvodnit existenci prahové hodnoty 400 000 cestujících za rok, ani její úroveň, anebo skutečnost, že se vztahuje k historickým údajům za rok 2012. Tyto argumenty lze shrnout do dvou hlavních bodů. Zaprvé je prahová hodnota odůvodňována přáním podpořit nebo rozvinout provoz letiště, zejména stabilizací provozu hospodářských subjektů, které přepravují nejvíce cestujících. Zadruhé je odůvodňována přáním upravit účinky současného poplatku na ochranu, který správně neodráží skutečné náklady na zajištění bezpečnosti vznikající každé letecké společnosti v souvislosti s přepravou cestujících.

⁽³⁹⁾ Argumenty uvedené v tomto ohledu Belgií byly v zásadě obsaženy v její odpovědi ze dne 2. dubna 2014 na žádost o informace ze dne 11. února 2014, v jejích připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení a v odpovědi ze dne 12. března 2015 na žádost o informace ze dne 10. února 2015.

⁽⁴⁰⁾ Vyjádření Belgie k rozhodnutí o zahájení řízení (dopis ze dne 15. ledna 2015).

- (175) Pokud jde o první bod, Komise poznamenává, že cíl spočívající ve stabilizaci nebo rozvoji provozu letiště Bruxelles-National nikterak nesouvisí s cílem uvedeným v královské vyhlášce ze dne 7. ledna 2014, tj. s financováním infrastruktur souvisejících s bezpečností. Kromě toho cíl spočívající ve stabilizaci nebo rozvoji provozu spadá ve skutečnosti do strategie a obchodní politiky společnosti BAC. V tomto ohledu je třeba připomenout, že systém letištních poplatků na letišti Bruxelles-National v žádném případě nestanoví možnost, aby federální vláda nahradila společnost BAC při provádění finančních pobídek, jejichž cílem je podpořit provoz. Jak je uvedeno výše, podle platných právních předpisů přísluší stanovení výše letištních poplatků společnosti BAC, a to v mezích předpisového rámce popsaného v oddílu 2.1.3. Kromě toho, jestliže je cílem Belgie zvýšit provoz na letišti Bruxelles-National, argumenty uváděné pro odůvodnění toho, proč mají být finanční pobídky vyhrazeny pro společnosti, které přepravily více než 400 000 cestujících v roce 2012, tj. k datu předcházejícímu vstupu uvedené královské vyhlášky v platnost, jsou nejasné. Konkrétně jsou letecké společnosti, které nedosáhly této prahové hodnoty přepravy v roce 2012, vyloučeny z oblasti působnosti předmětného opatření, ačkoli by mohly výrazně zvýšit svůj provoz v následujících letech za předpokladu, že obdrží vhodné pobídky.
- (176) Jedinými kvantifikovanými údaji předloženými Belgií pro odůvodnění prahové hodnoty 400 000 cestujících za rok jsou údaje týkající se počtu odlétajících cestujících přepravených v letech 2012 a 2013 leteckými společnostmi, které během jednoho z těchto dvou let přepravily více než 100 000 odlétajících cestujících, přičemž se rozlišuje mezi transferovými cestujícími, tranzitními cestujícími a ostatními odlétajícími cestujícími. ⁽⁴¹⁾ Belgie se ke svým údajům vyjadřuje takto: „Analýza údajů obsažená v příloze 2 ukazuje pro rok 2012, že míra růstu – úhlového koeficientu křivky vytvořené těmito údaji – se výrazně zvýší počínaje prahovou hodnotou 400 000 odlétajících cestujících. Pobídka tudíž může vytvořit dopad při dosažení této minimální hodnoty.“ ⁽⁴²⁾ Nicméně vzhledem k tomu, že se tyto údaje týkají pouze vývoje počtu cestujících přepravených v letech 2012 a 2013, a nikoli vztahů mezi letištními poplatky – zejména poplatkem na ochranu – a počtem přepravených cestujících, neumožňují *a priori* posoudit pobídkové účinky plánovaného opatření na provoz letiště Bruxelles-National.
- (177) Komise se proto domnívá, že první hlavní bod argumentů předložených Belgií, jak je shrnut ve 174. bodě odůvodnění, neumožňuje odůvodnit prahovou hodnotu 400 000 odlétajících cestujících za rok zohledněnou v čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014.
- (178) Pokud jde o druhý hlavní bod uvedený ve 174. bodě odůvodnění, Komise poznamenává, že snaha upravit způsob, jakým společnost BAC přenáší své náklady na bezpečnost na různé letecké společnosti – což je podle Belgie nezbytné, neboť je třeba, aby tento způsob odrážel skutečné náklady vzniklé různým leteckým společnostem – nemá žádnou souvislost s cílem opatření, tj. podporou infrastruktur souvisejících s bezpečností. Ačkoli poskytnutí dotace společnosti BAC za účelem snížení její struktury nákladů v oblasti bezpečnosti ⁽⁴³⁾ může potenciálně podpořit infrastruktury související s bezpečností, způsob, jakým společnost BAC rozděluje mezi různé letecké společnosti část této dotace, kterou jim poskytuje, se zdá být bez účinku na uvedený cíl. Kromě toho je třeba připomenout, že přísluší společnosti BAC, aby navrhla systém sazeb a vzorec kontroly sazeb, které odrážejí realitu nákladů. Orgán pro hospodářskou regulaci může pouze za určitých okolností a po ukončení konzultačního procesu s uživatelem letiště Bruxelles-National přijmout konečné rozhodnutí. Tím, že zasáhla jednostranně, prostřednictvím předmětného opatření, aby de facto upravila strukturu poplatku na ochranu, se federální vláda bez objektivního důvodu odchýlila od obecného systému stanovování letištních poplatků.
- (179) Mimoto ani za předpokladu, že by federální vláda mohla oprávněně provést takovou úpravu s cílem zohlednit skutečné náklady na zajištění bezpečnosti pro různé letecké společnosti, vyloučení leteckých společností, které přepravily méně než 400 000 odlétajících cestujících v roce 2012, vyjma transferových a tranzitních cestujících, neumožňuje dosažení tohoto cíle. I když totiž nelze vyloučit, že mezní náklady na každého cestujícího vynaložené na poplatky na ochranu se snižují, z podkladů předložených Belgií nikterak nevyplývá, že tuto klesající tendenci je vhodné vzít v potaz až od prahové hodnoty 400 000 cestujících a že letecké společnosti přepravující nižší počet cestujících nemají mít nárok na to, aby část nákladů na bezpečnost společnosti BAC převzal stát. Belgie k tomuto bodu neposkytlá žádné kvalitativní ani kvantitativní odůvodnění. Je třeba uvést, že během daného roku, kdy byl uplatňován předmětný systém, může být způsobilé letecké společnosti vrácen celý poplatek na ochranu za každého odlétajícího cestujícího při celkovém počtu cestujících překračujícím hranici 400 000, za předpokladu, že to celkový rozpočet ve výši 19 milionů eur umožňuje. Podle Belgie je významná

⁽⁴¹⁾ Příloha 2 odpovědi ze dne 2. dubna 2014 na žádost o informace ze dne 11. února 2014.

⁽⁴²⁾ Odpověď ze dne 2. dubna 2014 na otázku 14 žádosti o informace ze dne 11. února 2014.

⁽⁴³⁾ Viz třetí bod odůvodnění královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, který uvádí tento cíl.

část nákladů společnosti BAC na bezpečnost (59 %) proměnlivá. Z toho vyplývá, že každý další cestující, včetně cestujících po překročení hranice 400 000, generuje nezanedbatelné dodatečné náklady na bezpečnost. Předmětné opatření tedy nemůže spolehlivě odrážet skutečné náklady na bezpečnost vzniklé různým uživatelům letiště Bruxelles-National.

- (180) Společnost Brussels Airlines konstatovala, že prahová hodnota týkající se počtu cestujících je relevantní v případě dotace pro služby související s bezpečností letišť, neboť náklady na zajištění bezpečnosti na letištích rovněž souvisí s počtem cestujících. Neupřesnila však, jak způsob, kterým se náklady na bezpečnost liší právě v závislosti na počtu cestujících, odůvodňuje volbu prahové hodnoty vyjádřené počtem cestujících, která od počátku vylučuje celou kategorii leteckých společností. Společnost Brussels Airlines navíc neposkytla žádné odůvodnění, pokud jde o úroveň zvolené prahové hodnoty.
- (181) Kromě toho, letecká společnost, která přepravila více než 400 000 odlétajících cestujících za rok v roce 2013, 2014 nebo 2015, vyjma transferových a tranzitních cestujících, by za tento rok nezískala částečné vrácení svého poplatku na ochranu podle článku 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, pokud nedosáhla prahové hodnoty 400 000 cestujících v roce 2012, a zůstala by sankcionována strukturou poplatku na ochranu, která podle Belgie nedostatečně zohledňuje snižující se náklady na zajištění bezpečnosti. Vyloučení *a priori* společností, které v roce 2012 přepravily méně než 400 000 odlétajících cestujících, vyjma transferových a tranzitních cestujících, z oblasti působnosti opatření, je tak v rozporu s cílem lepšího zohlednění skutečných nákladů na zajištění bezpečnosti u poplatků na ochranu.
- (182) Belgie rovněž ve svých odůvodněních uvedla, že transfer cestujících nebyl na letišti Bruxelles-National osvobozen od nákladů na zajištění bezpečnosti, což nezohledňuje snižující se náklady na bezpečnost. Za předpokladu, že je správné, je toto tvrzení v rozporu se skutečností, že transferová a tranzitní cestující nejsou vzati v úvahu za účelem určení leteckých společností, které překročily prahovou hodnotu 400 000 odlétajících cestujících přepravených v roce 2012 a jsou způsobilé pro náhradu stanovenou předmětným opatřením.
- (183) Vzhledem k výše řečenému druhý hlavní bod argumentů předložených Belgií, jak je uveden ve 174. bodě odůvodnění, neumožňuje odůvodnit prahovou hodnotu 400 000 odlétajících cestujících za rok, jak byla zohledněna ve čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014.
- (184) Kromě toho, zatímco podle čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 nejsou transferová a tranzitní cestující zahrnuti do počtu cestujících za účelem určení leteckých společností způsobilých pro podporu, tito cestující jsou započítáni, pokud jde o výpočet částek, které mají být vyplaceny každé letecké společnosti přijímající podporu podle čl. 2 odst. 2 uvedeně královské vyhlášky. Způsob výpočtu dotací by měl být v souladu s kritériem používaným pro určení příjemců, neboť jinak nemůže být v souladu s cíli, na nichž je založena volba kritéria pro výběr příjemců.
- (185) Společnost Ryanair ve svých vyjádřeních upozornila na tento nesoulad. Belgie ve svých připomínkách k vyjádření společnosti Ryanair v této souvislosti pouze odkázala na svá předchozí sdělení. Uvedená sdělení však neobsahují vysvětlení, pokud jde o rozdílné zacházení s transferovými a tranzitními cestujícími při definování kritéria pro výběr příjemců a ve způsobech výpočtu dotace.
- (186) Komise v tomto ohledu poznamenává, že kdyby byli do sčítání cestujících provedeného na základě čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 zahrnuti tranzitní a transferová cestující, byly by *a priori* pro dotyčný režim způsobilé dvě další letecké společnosti, a to Lufthansa a Jet Airways. ⁽⁴⁴⁾
- (187) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že omezení počtu příjemců na letecké společnosti, které v roce 2012 přepravily více než 400 000 cestujících odlétajících z letiště Bruxelles National, vyjma tranzitních a transferových cestujících, není objektivně odůvodněno povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří.

K volbě roku 2012

- (188) Podle Belgie ⁽⁴⁵⁾ byl rok 2012 zvolen jako referenční rok proto, že se jednalo o poslední rok, pro který byly k dispozici údaje v době, kdy se Rada ministrů rozhodla přijmout předmětné opatření. Belgie tvrdí, že zohlednění údajů z roku 2012 umožňuje zaručit určitou právní jistotu pro podniky, které jsou příjemci podpory.

⁽⁴⁴⁾ Odpověď Belgie ze dne 12. března 2015 na otázku 2 žádosti Komise o informace ze dne 10. února 2015.

⁽⁴⁵⁾ Odpověď ze dne 2. dubna 2014 na žádost o informace ze dne 11. února 2014 a odpověď ze dne 12. března 2015 na žádost o informace ze dne 10. února 2015.

- (189) Komise se nicméně domnívá, že tento argument není platný. Čl. 2 odst. 2 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 stanoví, že dotace poskytované leteckým společnostem se stanovují za daný rok (2013, 2014 nebo 2015) při zohlednění počtu odlétajících cestujících (včetně tranzitních a transferových cestujících) během tohoto roku. Neexistuje tudíž žádný objektivní důvod pro vyloučení *a priori* určitých leteckých společností ze seznamu příjemců na základě údajů vztahujících se k roku 2012. Kritérium čl. 2 odst. 1 uvedené královské vyhlášky ve skutečnosti nepřináší jinou jistotu než jistotu vyloučení z daného režimu pro letecké společnosti, které toto kritérium nesplňují. Argument Belgie týkající se právní jistoty je tedy irrelevantní.
- (190) Podle společnosti Brussels Airlines, která se v tomto ohledu připojuje v Belgii, lze použití referenčního roku 2012 zdůvodnit tím, že se jednalo o poslední rok, pro který byly k dispozici údaje v době, kdy se Rada ministrů rozhodla přijmout předmětné opatření. Společnost Brussels Airlines se domnívá, že volba referenční hodnoty je samozřejmě vždy do určité míry svévolná, Belgie však podle ní volbou roku 2012 jako referenčního roku nepřekročila míru volnosti rozhodování, která jí byla svěřena. Tyto argumenty se nicméně implicitně opírají o předpoklad, že bylo nezbytné *a priori* omezit počet příjemců mezi všemi uživateli letiště Bruxelles-National na základě údajů vztahujících se k určitému uplynulému referenčnímu roku. Z důvodů uvedených výše se Komise domnívá, že tento předpoklad je nepřesný, což činí argument společnosti Brussels Airlines irrelevantní.
- (191) Podle Belgie opatření umožňuje, aby bylo provedeno nové určení leteckých společností způsobilých pro podporu na základě počtu cestujících přepravených v roce 2015 pro rozpočtové období 2016, 2017 a 2018, což případně umožní přiznat nárok na využívání opatření dalším leteckým společnostem nebo z něj vyloučit jednoho nebo několik současných příjemců. Belgie se proto domnívá, že tento mechanismus má motivační účinek, neboť vede k přerozdělení seznamu příjemců každé tři roky ⁽⁴⁶⁾. Komise v tomto ohledu poznamenává, že opatření je zavedeno pouze pro roky 2013, 2014 a 2015. Jeho prodloužení je tedy hypotetické.
- (192) Vzhledem k výše uvedenému není omezení počtu příjemců na základě údajů o provozu vztahujících se k roku 2012 odůvodněno povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří.

Závěr

- (193) Opatření poskytuje výhodu třem konkrétním uživatelům letiště Bruxelles-National oproti jiným uživatelům a tato výhoda není odůvodněna povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří. Tento závěr potvrzuje selektivitu opatření.
- (194) Kromě toho z výše uvedeného plyne, že všichni ostatní uživatelé letiště Bruxelles-National jsou z daného režimu vyloučení, a nepobírají tudíž žádnou dotaci, aniž je takové vyloučení odůvodněno povahou a strukturou systému, do něhož uvedené opatření patří. Celá dotace, kterou obdržely příjemci režimu, proto představuje selektivní hospodářskou výhodu.

7.1.5. Ovlivnění obchodu mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže

- (195) Veřejné podpory pro podniky představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU pouze pokud „narušují nebo [...] mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby“ a pokud „ovlivňují obchod mezi členskými státy“.
- (196) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku oproti jiným konkurenčním podnikům na vnitřním trhu, má se za to, že je tento trh danou podporou ovlivněn. Podle judikatury ⁽⁴⁷⁾ k tomu, aby určité opatření bylo uznáno jako opatření, které může narušit hospodářskou soutěž, postačuje, aby příjemce podpory přímo soutěžil s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži.

⁽⁴⁶⁾ Odpověď ze dne sobota 14. března 2015 na žádost o poskytnutí informací z 10. února 2015.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, body 46 a 49 až 53.

- (197) Pokud jde o ovlivnění obchodu, není třeba prokazovat skutečný dopad dotčené podpory na obchod mezi členskými státy, ale pouze to, zda daná podpora může tento obchod ovlivnit ⁽⁴⁸⁾. Soudy Unie zejména konstatovaly, že pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ⁽⁴⁹⁾.
- (198) Dotyčné opatření umožňuje přijímajícím leteckým společnostem uplatňovat agresivnější cenovou politiku, jakož i uměle udržet nebo zvýšit nabídku poskytovaných služeb ve srovnání s běžnými tržními podmínkami, a narušit tak hospodářskou soutěž s ostatními společnostmi, které nejsou příjemci opatření. Opatření tedy může posílit postavení přijímajících podniků oproti jiným leteckým společnostem, které působí na trhu letecké přepravy cestujících v rámci Unie. Tento trh byl přitom zcela liberalizován a zpřístupněn všem leteckým společnostem Unie na základě právních předpisů Unie.
- (199) Z toho vyplývá, že narušením hospodářské soutěže mezi leteckými společnostmi působícími na vnitřním trhu může toto opatření rovněž narušit obchod mezi členskými státy.

7.1.6. Závěr ohledně existence podpory poskytnuté leteckým společnostem

- (200) Zkoumaná podpora představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU poskytnutou ve prospěch leteckých společností, které splňují podmínky stanovené v čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014.

7.2. Zákonnost podpory

- (201) Čl. 108 odst. 3 Smlouvy stanoví, že „Komise musí být včas informována o záměrech poskytnout nebo upravit podpory, aby mohla podat svá vyjádření. (...) Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud Komise v tomto řízení nepřijme konečné rozhodnutí.“
- (202) V tomto případě bylo předmětné opatření již provedeno, neboť královská vyhláška ze dne 7. ledna 2014 vstoupila v platnost, aniž bylo opatření oznámeno Komisi. Pozdější pozastavení uvedené královské vyhlášky nemá dopad na protiprávnost podpory.
- (203) Komise neidentifikovala právní základ, který by Belgii zprošťoval povinnosti oznámit tuto podporu. Na poskytnutou podporu se nevztahuje nařízení (ES) č. 800/2008, ani nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ⁽⁵⁰⁾, jehož čl. 58 odst. 1 stanoví, že „Toto nařízení se použije na jednotlivou podporu poskytnutou před jeho vstupem v platnost, pokud tato podpora splňuje veškeré podmínky stanovené v tomto nařízení, s výjimkou článku 9“. Kromě toho je tato podpora vyloučena z oblasti působnosti rozhodnutí Komise 2012/21/EU ⁽⁵¹⁾, a to mimo jiné proto, že objem přepravy na letišti Bruxelles-National překračuje prahovou hodnotu 200 000 cestujících za rok stanovenou čl. 2 odst. 1 písm. e) uvedeného rozhodnutí.
- (204) Zkoumané opatření tedy představuje protiprávní podporu.

7.3. Slučitelnost podpory

- (205) Vzhledem k tomu, že zmíněná dotace představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je nutné přezkoumat její slučitelnost s vnitřním trhem. Jelikož se Belgie domnívala, že předmětné opatření nepředstavuje státní podporu, neuvedla právní základ nebo argumentaci, na jejichž základě by opatření mohlo být prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem za předpokladu, že by bylo označeno za státní podporu.

⁽⁴⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015, Eventech v. Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 65; rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2013, Libert a další, spojené věci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 76.

⁽⁴⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015, Eventech v. Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 66; rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2013, Libert a další, spojené věci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77; rozsudek Tribunálu ze dne 4. dubna 2001, Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, bod 41.

⁽⁵⁰⁾ Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁽⁵¹⁾ Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

- (206) Společnost Brussels Airlines vyjádřila názor, že pokud Komise dojde k závěru, že se jedná o státní podporu, měla by být tato podpora prohlášena za slučitelnou přinejmenším do 4. dubna 2014, tj. do dne vstupu nových pokynů pro letectví v platnost. Brussels Airlines v tomto ohledu odkazuje na rozhodnutí ve věci Charleroi, ve kterém Komise konstatovala, že několik opatření podpory poskytnutých valonským regionem bylo slučitelných s vnitřním trhem do 4. dubna 2014.
- (207) Avšak opatřeními zkoumanými v rozhodnutí ve věci Charleroi, na něž odkazuje společnost Brussels Airlines, byla opatření podpory poskytnutá správci letiště Charleroi, která byla prohlášena za částečně slučitelná s vnitřním trhem na základě oddílu 5.1.2 pokynů pro letectví, jež se týká provozních podpor poskytovaných letištím. Vzhledem k tomu, že zkoumané opatření představuje podporu ve prospěch leteckých společností, nikoli správců letišť, je argument společnosti Brussels Airlines irrelevantní.
- (208) Navzdory tomu, že Belgie neuvedla argumenty k odůvodnění slučitelnosti podpory s vnitřním trhem, Komise přezkoumala případnou slučitelnost podpory podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, podle kterého mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“.
- (209) Je zřejmé, že podporu nelze prohlásit za slučitelnou na základě žádného jiného právního základu. Opatření zejména nelze považovat za vyrovnání vyplácené leteckým společností za poskytování služby obecného hospodářského zájmu. Opatření tedy nemůže být prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (210) Pokyny pro letectví představují obecný rámec pro posouzení slučitelnosti podpor poskytnutých leteckým společností na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (211) S výjimkou podpor sociální povahy, z nichž má prospěch konečný spotřebitel pro danou trasu a mezi něž předmětné opatření zjevně nepatří, jsou jedinými podporami pro letecké společnosti, které mohou být povoleny na základě pokynů pro letectví, podpory na zahájení činnosti.
- (212) Podle bodu 174 pokynů pro letectví použije Komise na protiprávní podpory na zahájení činnosti, které byly poskytnuty leteckým společností, pravidla platná ke dni jejich poskytnutí. Královská vyhláška byla přijata dne 7. ledna 2014, tedy před 4. dubnem 2014. K tomuto datu byly státní podpory leteckým společností na zahájení činnosti upraveny pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť. ⁽⁵²⁾ (dále jen „pokyny z roku 2005“).
- (213) Podle bodu 79 písm. c) pokynů z roku 2005 se podpory na zahájení činnosti musí uplatňovat pouze na zřízení nových tras nebo zavedením nové četnosti letů vedoucích ke zvýšení čistého objemu cestujících. Předmětné opatření tuto podmínku nesplňuje, neboť cestující, kteří zakládají nárok na vrácení poplatku podle čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, nejsou nutně cestujícími využívající nové trasy nebo trasy, na nichž byly zavedeny nové četnosti letů vedoucí ke zvýšení počtu cestujících.
- (214) Kromě toho, zatímco bod 15 pokynů z roku 2005 rozlišuje mezi čtyřmi kategoriemi letišť, A, B, C a D, bod 79 písm. b) uvedených pokynů požaduje, aby podpory na zahájení činnosti byly vyplaceny na trasy spojující regionální letiště kategorií C a D s jiným letištěm Unie, přičemž podpory poskytnuté na trasy mezi vnitrostátními letišti (kategorie B) mohou být zamýšleny pouze výjimečně. Bod 79 písm. b) nestanoví, že podpory na zahájení činnosti mohou být poskytnuty na trasy mezi letištěm kategorie A na jedné straně a letištěm kategorie A nebo B nebo letištěm nacházejícím se mimo Unii na straně druhé. Letiště Bruxelles-National však čítá více než deset milionů cestujících za rok, a spadá tedy do kategorie A. Jelikož předmětné opatření není doprovázeno žádnou podmínkou, pokud jde o letiště určení na trasách používaných cestujícími, která by zakládala nárok na vrácení poplatku na ochranu podle čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, podmínka stanovená v bodě 79 písm. b) uvedených pokynů není splněna.
- (215) Podpora tedy nesplňuje kritéria slučitelnosti, jež jsou stanovena pro podporu na zahájení činnosti pokyny z roku 2005.
- (216) Vzhledem k výše uvedenému je podpora neslučitelná s vnitřním trhem.

⁽⁵²⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

8. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (217) V souladu se SFEU a ustálenou judikaturou Soudního dvora má Komise pravomoc rozhodnout, v případě, že konstatuje neslučitelnost podpory s vnitřním trhem, že dotyčný členský stát musí tuto podporu zrušit nebo upravit. Soudní dvůr rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu považovanou Komisí za neslučitelnou s vnitřním trhem slouží k obnovení dřívějšího stavu.
- (218) Soudní dvůr v této souvislosti došel k závěru, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátil protiprávně poskytnutou podporu. Tímto navrácením příjemce ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory.
- (219) V návaznosti na tuto judikaturu čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 stanoví, že „Je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil(...)“.
- (220) Vzhledem k tomu, že dotyčná opatření byla provedena v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a jsou neslučitelná s vnitřním trhem, podpora musí být navržena, aby došlo na trhu k obnovení stavu, který existoval před jejím poskytnutím. Navrácení se musí vztahovat na období počínající dnem, ke kterému byla příjemcům poskytnuta výhoda, tj. období mezi dnem, kdy podpora byla dána příjemcům k dispozici, a dnem jejího skutečného navrácení. Částky k navrácení tedy musí být úročeny až do dne, ke kterému jsou skutečně navrženy.
- (221) Dopisem ze dne 20. března 2017 Belgie informovala Komisi o zrušení královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014 vyhláškou ze dne 15. března 2017. Belgie tedy zrušila opatření podpory, které již v budoucnu nebude mít účinky.
- (222) Belgie kromě toho v dopise ze dne 16. května 2017 poskytla veškeré poklady k doložení toho, že letecké společnosti Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium a Thomas Cook Airlines Belgium vrátily na základě královské vyhlášky ze dne 15. března 2017 obdrženou podporu a úroky počítané od 22. září 2014 ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a s nařízením Komise (ES) č. 271/2008⁽⁵³⁾, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, odpovídající následujícím částkám: Brussels Airlines podporu ve výši 16 779 819 EUR a úroky ve výši 543 546,30 EUR, TUI Airlines Belgium podporu ve výši 2 143 621 EUR a úroky ve výši 69 438,01 EUR a Thomas Cook Airlines Belgium podporu ve výši 76 560 EUR a úroky ve výši 2 480 EUR.
- (223) S ohledem na tyto podklady se Komise vzhledem k vrácení obdržené podpory a příslušných úroků domnívá, že příjemci přišli o výhodu, kterou měli na trhu oproti svým konkurentům, a že došlo k obnovení soutěžní situace, která existovala před poskytnutím podpory.
- (224) Vzhledem k výše uvedenému není třeba Belgii uložit, aby zrušila dané opatření a přikročila ke zpětnému získání neslučitelných podpor od příjemců, neboť již tyto kroky podnikla sama.

9. ZÁVĚR

- (225) Komise konstatuje, že Belgie poskytla státní podporu leteckým společnostem, které splňují podmínky stanovené v čl. 2 odst. 1 královské vyhlášky ze dne 7. ledna 2014, protiprávně, v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Vzhledem k tomu, že nebyly předloženy žádné důvody pro slučitelnost, je vyvozen závěr, že dotyčný režim je s vnitřním trhem neslučitelný.
- (226) Avšak vzhledem k tomu, že Belgie stáhla královskou vyhlášku ze dne 7. ledna 2014 a přistoupila k navrácení podpory a příslušných úroků, došlo k obnovení situace existující před poskytnutím této nezákonné státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem. Není proto třeba nařídit zrušení opatření a navrácení dotyčné podpory.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ

Článek 1

1. Dotace poskytnutá královskou vyhláškou ze dne 7. ledna 2014 některým leteckým společnostem představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

⁽⁵³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

2. Podpora, která byla Belgickým královstvím poskytnuta protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království.

V Bruselu dne 18. července 2017.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/1538**ze dne 11. října 2018****o harmonizaci rádiového spektra pro zařízení krátkého dosahu v kmitočtových pásmech 874–876 a 915–921 MHz**

(oznámeno pod číslem dokumentu C(2018) 6535)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 676/2002/ES ze dne 7. března 2002 o předpisovém rámci pro politiku rádiového spektra v Evropském společenství (rozhodnutí o rádiovém spektru) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 3 a 4 uvedeného rozhodnutí,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zařízení krátkého dosahu jsou typicky masově prodávány a/nebo přenosné výrobky, které lze snadno přenášet přes hranice a používat v zahraničí. Rozdílné podmínky přístupu ke spektru mohou bránit jejich volnému pohybu, zvyšovat jejich výrobní náklady a vést k nebezpečí škodlivého rušení jiných rádiových aplikací a služeb v důsledku neoprávněného používání. Rozhodnutím Komise 2006/771/ES ⁽²⁾ se harmonizují technické podmínky využívání spektra pro široký okruh zařízení krátkého dosahu.
- (2) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 243/2012/EU ⁽³⁾ vyžaduje, aby členské státy ve spolupráci s Komisí a dle potřeby za účelem zvýšení účinnosti a flexibility podpořily kolektivní využívání rádiového spektra, jakož i sdílené využívání rádiového spektra a aby se vynasnažily zajistit dostupnost rádiového spektra pro „internet věcí“ (IoT) včetně rádiové identifikace (RFID). Technické podmínky využívání kmitočtového rozsahu 863–870 MHz pro internet věcí včetně RFID upravuje rozhodnutí 2006/771/ES, které stanoví obecně harmonizované technické podmínky pro využívání širokého okruhu zařízení krátkého dosahu, která v důsledku toho podléhají pouze režimu všeobecného oprávnění podle vnitrostátního práva. Avšak prostředí pro sdílení v kmitočtových pásmech 874–876 MHz a 915–921 MHz se od tohoto přístupu ke spektru pro zařízení krátkého dosahu odchyľuje, a proto si žádá zvláštní regulační režim.
- (3) Na základě trvalého pověření vydaného v červenci 2006 Evropské konferenci poštovních a telekomunikačních správ (CEPT) podle čl. 4 odst. 2 rozhodnutí 676/2002/ES, pokud jde o aktualizaci přílohy rozhodnutí 2006/771/ES s ohledem na technický a tržní vývoj v oblasti zařízení krátkého dosahu, Komise výslovně požádala CEPT v červenci 2014 informačním dopisem ohledně příslušného šestého cyklu aktualizací (RSCOM 13-78rev2), aby přezkoumala možnost zavedení zařízení krátkého dosahu v kmitočtových pásmech 870–876 MHz a 915–921 MHz při současném poskytnutí určité flexibility vnitrostátním správám a zajištění ochrany stávajícího využití rádiového spektra pro účely veřejného pořádku, veřejné bezpečnosti a obrany (například pro bezpilotní letecké prostředky a vozidla bez posádky, dálkové řízení a telemetrii, taktické radioreléové spoje, taktické komunikační systémy a datové spoje) a železnic.
- (4) V reakci na to CEPT dne 6. března 2017 předložila dodatek (RSCOM17-07) ke své zprávě č. 59 ze dne 17. července 2016, který obsahuje závěry týkající se možného technicky harmonizovaného využívání kmitočtových pásem 870–876 MHz a 915–921 MHz s cílem umožnit zavedení technicky vyspělých řešení RFID a nových zařízení krátkého dosahu, díky nimž mohou vznikat nové typy aplikací komunikace mezi stroji a internetu věcí. Tyto aplikace komunikace mezi stroji a internetu věcí jsou založeny na síťových zařízeních krátkého dosahu pod kontrolou přístupových bodů sítě, jež jako pevné přístupové body sítě v datové síti fungují jako místo pro připojení ostatních zařízení krátkého dosahu v takové síti k platformám služeb, které se nacházejí mimo tuto síť, a to tím, že přenášejí data shromážděná z koncových uzlů, které mají pod svou kontrolou. Tyto možnosti harmonizace rovněž zohledňují nové příležitosti v kmitočtovém pásmu 863–868 MHz, které je již pro zařízení krátkého dosahu harmonizováno.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 1.

⁽²⁾ Rozhodnutí Komise 2006/771/ES ze dne 9. listopadu 2006 o harmonizaci rádiového spektra pro zařízení krátkého dosahu (Úř. věst. L 312, 11.11.2006, s. 66).

⁽³⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 243/2012/EU ze dne 14. března 2012 o vytvoření víceletého programu politiky rádiového spektra (Úř. věst. L 81, 21.3.2012, s. 7).

- (5) Zařízení RFID, která využívají spektrum ve spodních částech pásma 900 MHz, jsou k dispozici téměř všude na světě. Zajištění jejich plné dostupnosti i v Unii by vytvořilo nové možnosti celosvětového využívání, což by bylo přínosem pro společnosti v Unii. Stejně tak by z tohoto celosvětového harmonizačního potenciálu mohla těžit síťová zařízení krátkého dosahu, která umožňují vznik širokého okruhu aplikací internetu věcí včetně nízkonákladového internetu věcí a díky nimž by mohly vzniknout aplikace, jako je sledování, kde se právě nachází něčí předmět (hmotný majetek) v globálním měřítku, nebo by mohly pomoci inovativním vývojářům zařízení pro chytré domácnosti v Unii zvýšit přístup na další trhy. Tato nová zařízení tedy představují důležité a rychle rostoucí odvětví s vysokým inovačním potenciálem. Unie by měla využít téměř celosvětové dostupnosti takových zařízení a příslušných aplikací a z toho plynoucích úspor z rozsahu a nižších nákladů tím, že zajistí harmonizaci technických podmínek využívání spektra v pásmech 874–876 MHz a 915–921 MHz ve všech členských státech.
- (6) Harmonizované technické podmínky využívání spektra vytvářejí předvídatelné prostředí pro sdílení spektra, neboť na základě podkladových studií kompatibility stanoví v rámci kmitočtového pásma pro danou kategorii zařízení krátkého dosahu mezní hodnoty vysílacího výkonu, intenzity pole nebo hustoty výkonu, jakož i některé další parametry a omezení využívání. Tyto podmínky by měly být schopny předejít škodlivému rušení, podpořit spolehlivé a efektivní využívání kmitočtových pásem a zajistit flexibilitu pro široký okruh aplikací. Ve výsledku by měly umožnit, aby většina zařízení krátkého dosahu byla ve většině členských států provozována na nevýhradním a sdíleném základě v režimu všeobecného oprávnění podle vnitrostátního práva, podobně jako je tomu u zařízení krátkého dosahu harmonizovaných podle rozhodnutí 2006/771/ES. Tím nejsou dotčena ustanovení článku 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/20/ES⁽¹⁾ a čl. 9 odst. 3 a 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/21/ES⁽²⁾ a je to v souladu s článkem 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU⁽³⁾, pokud jde o možnost uložit z určitých důvodů dodatečné požadavky na sdílené nevýhradní využívání těchto kmitočtových pásem, pokud harmonizované technické podmínky nebo podmínky všeobecného oprávnění nepostačují k zajištění odpovídající kvality služeb.
- (7) Přestože pásma 873–876 MHz a 918–921 MHz nejsou právními předpisy Unie ani rozhodnutím Výboru pro elektronické komunikace (ECC) harmonizována pro systém GSM-R, mohou být k tomuto účelu využívána vnitrostátně na základě vnitrostátního rozhodnutí v souladu s Radiokomunikačním řádem Mezinárodní telekomunikační unie. Proto v případě, že by harmonizované technické podmínky v rámci všeobecných oprávnění nepostačovaly k ochraně takového využití pásem 873–876 MHz a 918–921 MHz pro vnitrostátní rozšíření systému GSM pro železnice (E-GSM-R), měly by mít dotčené členské státy možnost podmínit provozování zařízení krátkého dosahu individuálními nevýlučnými oprávněními nebo splněním zvláštních požadavků na instalaci nebo provoz, geografickými omezeními nebo použitím zvláštních technik zmírnění rušení, aniž by to mělo dopad na harmonizované technické podmínky přístupu ke spektru pro zařízení krátkého dosahu v těchto pásmech. Taková omezení, jsou-li v konkrétním členském státě zapotřebí, by mohla zejména zajistit koordinaci, aby systém E-GSM-R na jedné straně a zařízení RFID a síťová zařízení krátkého dosahu na straně druhé mohla sdílet spektrum na geografickém základě.
- (8) Kromě toho, a v souladu s čl. 1 odst. 4 rozhodnutí č. 676/2002/ES, jelikož členské státy mají nadále právo spravovat a využívat vlastní rádiové spektrum pro účely veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti a obrany, měly by i nadále mít možnost chránit stávající a budoucí využití těchto pásem a sousedních pásem pro vojenské účely i jiné účely veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti, přitom však usilovat o zpřístupnění minimálních harmonizovaných výchozích pásem pro síťová zařízení krátkého dosahu v souladu s technickými podmínkami stanovenými v tomto rozhodnutí.
- (9) V roce 2012 evropská železniční komunita zahájila projekt FRMCS (*Future Rail Mobile Communications System* – budoucí železniční mobilní komunikační systém), aby připravila zavedení systému, který bude nástupcem systému GSM-R. Vzhledem k tomu, že v době přípravy dodatku (RSCOM17-07) ke zprávě CEPT č. 59 tento projekt dostatečně nepokročil, není takový budoucí systém v uvedeném dodatku zohledněn. Výbor pro rádiové spektrum tuto skutečnost na svém 59. zasedání ve dnech 15.–16. března 2017 uznal a vyzval Komisi, aby vypracovala řešení, které zohlední možné budoucí potřeby systému FRMCS. Komise za tímto účelem uspořádala dne 19. června 2017 pracovní setkání zúčastněných stran na téma účinného využívání spektra v pásmech 870–876 a 915–921 MHz pro internet věcí (IoT) a železnice.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/20/ES ze dne 7. března 2002 o oprávnění pro sítě a služby elektronických komunikací (autorizační směrnice) (Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 21).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/21/ES ze dne 7. března 2002 o společném předpisovém rámci pro sítě a služby elektronických komunikací (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 33).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU ze dne 16. dubna 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání rádiových zařízení na trh a zrušení směrnice 1999/5/ES (Úř. věst. L 153, 22.5.2014, s. 62).

- (10) Zúčastněné strany (z oblasti železnic, RFID a internetu věcí) přítomné na pracovním setkání důrazně požádaly o harmonizaci budoucího využívání pásem 870–876 a 915–921 MHz. Na základě dalších informací obdržených v návaznosti na pracovní setkání od těchto zúčastněných stran a od CEPT (RSCOM18-14) a s přihlédnutím ke stanovisku Výboru pro rádiové spektrum by dílčí pásma 874,4–876 a 919,4–921 MHz měla být vyhrazena pro potenciální budoucí využití pro železnici. Dále by mělo být dáno k dispozici vhodné spektrum pro RFID a internet věcí, aby mohlo být dosaženo hlavních přínosů těchto technologií a v celé Unii byl uplatňován harmonizovaný přístup. Z tohoto důvodu je nutné se od dodatku ke zprávě CEPT č. 59 odchýlit. Avšak i když tato odchylka mění umístění a šířku kmitočtových pásem, zůstává v mezích technických podmínek, které CEPT navrhuje.
- (11) Vyhrazení pásem 874,4–876 a 919,4–921 MHz pro systém FRMCS je předmětem dalšího zkoumání a může vyžadovat budoucí přezkum tohoto rozhodnutí, pokud jde o uvedená pásma.
- (12) Ačkoli toto rozhodnutí umožňuje větší flexibilitu při provádění ve srovnání s rozhodnutím 2006/771/ES a ačkoli ochrana stávajícího využití těchto pásem pro účely veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti a obrany a pro železnice může vést k omezením či dokonce k částečné nebo celkové nedostupnosti spektra v některých členských státech, mělo by zabránit veškeré další fragmentaci v těchto pásmech a umožnit využívání služeb internetu věcí, včetně RFID, v harmonizovaných minimálních výchozích pásmech v celé Unii.
- (13) V souladu s články 5 a 10 rozhodnutí 676/2002/ES a v souladu s požadavky rozhodnutí Komise 2007/344/ES⁽¹⁾ o harmonizované dostupnosti informací o využívání spektra ve Společenství by členské státy měly podávat Komisi zprávy o provádění tohoto rozhodnutí.
- (14) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro rádiové spektrum,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Tímto rozhodnutím se harmonizují kmitočtová pásma a související technické podmínky, pokud jde o dostupnost a účinné využívání spektra pro zařízení krátkého dosahu v kmitočtových pásmech 874–876 MHz a 915–921 MHz.

Článek 2

Pro účely tohoto rozhodnutí se použijí tyto definice:

1. „zařízeními krátkého dosahu“ se rozumí rádiové vysílače, které umožňují buď jednosměrnou, nebo obousměrnou komunikaci a vysílají s nízkým výkonem na krátkou vzdálenost;
2. „síťovým zařízením krátkého dosahu“ se rozumí zařízení krátkého dosahu v datové síti, která potenciálně pokrývá i rozsáhlejší oblasti; síťová zařízení krátkého dosahu jsou pod kontrolou přístupových bodů sítě;
3. „přístupovým bodem sítě“ se rozumí pevné zemské síťové zařízení krátkého dosahu v datové síti, které funguje jako místo pro připojení ostatních zařízení krátkého dosahu v datové síti k platformám služeb, které se nacházejí mimo tuto datovou síť;
4. „datovou síť“ se rozumí komponenty sítě, tj. několik síťových zařízení krátkého dosahu včetně přístupového bodu sítě, a bezdrátová spojení mezi nimi;
5. „neinterferenčním a nechráněným základem“ se rozumí, že žádné radiokomunikační službě nesmí být způsobeno škodlivé rušení a že nelze nárokovat ochranu těchto zařízení před škodlivým rušením ze strany radiokomunikačních služeb v témže pásmu;
6. „kategorií zařízení krátkého dosahu“ se rozumí skupina zařízení krátkého dosahu nebo síťových zařízení krátkého dosahu, která využívají rádiové spektrum za použití podobných technických mechanismů přístupu ke spektru nebo na základě společných scénářů využití.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2007/344/ES ze dne 16. května 2007 o harmonizované dostupnosti informací o využívání spektra ve Společenství (Úř. věst. L 129, 17.5.2007, s. 67).

Článek 3

1. Členské státy vymezí a dají k dispozici na nevýhradním, neinterferenčním a nechráněném základě kmitočtová pásma pro typy zařízení krátkého dosahu a síťových zařízení krátkého dosahu, a to za harmonizovaných technických podmínek a ve lhůtách pro provedení stanovených v příloze.
2. Členské státy mohou přijmout vhodná opatření na ochranu stávajících využití spektra v pásmech 874–876 MHz a 915–921 MHz, a to v nezbytném rozsahu a za podmínky, že nelze nalézt alternativní řešení ochrany prostřednictvím koordinace různých typů využití v těchto pásmech. To může zahrnovat uložení dodatečných technických, zeměpisných nebo provozních požadavků pro využívání tohoto pásma při dodržení harmonizovaných technických podmínek přístupu ke spektru stanovených v příloze.
3. Členské státy mohou povolit využívání kmitočtových pásem, na která se vztahuje příloha, za méně restriktivních podmínek nebo pro zařízení krátkého dosahu, která nespadají do harmonizované kategorie. To platí za předpokladu, že tím není vyloučena ani omezena možnost zařízení krátkého dosahu spadajících do harmonizované kategorie spoléhat se na příslušný soubor harmonizovaných technických podmínek umožňující sdílené využívání konkrétní části spektra na nevýhradním základě a pro různé účely zařízeními krátkého dosahu v téže kategorii.
4. Členské státy se zdrží zavádění nových využití v dílčích pásmech 874,4–876 MHz a 919,4–921 MHz, dokud nebudou přijaty harmonizované podmínky pro využívání těchto pásem podle rozhodnutí 676/2002/ES.

Článek 4

Členské státy sledují využívání kmitočtových pásem 874–876 MHz a 915–921 MHz, včetně potenciálního využití dílčích pásem 874,4–876 MHz a 919,4–921 MHz pro systém FRMCS (budoucí železniční mobilní komunikační systém), a o svých zjištěních podávají Komisi na její žádost nebo z vlastního podnětu zprávu, aby byl možný pravidelný a včasný přezkum tohoto rozhodnutí.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne 11. října 2018.

Za Komisi
Mariya GABRIEL
členka Komise

Kmitočtová pásma s příslušnými harmonizovanými technickými podmínkami a lhůtami pro provedení pro zařízení krátkého dosahu

Níže uvedená tabulka uvádí různé kombinace kmitočtového pásma a kategorie zařízení krátkého dosahu (podle definice v čl. 2 odst. 6), jakož i harmonizované technické podmínky přístupu ke spektru a lhůty pro provedení platné pro danou kombinaci.

Všeobecné technické podmínky, které platí pro všechna pásma a zařízení krátkého dosahu spadající do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí:

- Členské státy musí dovolit využití spektra až do výše **vysílacího výkonu, intenzity pole nebo hustoty výkonu** uvedených v této tabulce. V souladu s čl. 3 odst. 3 mohou uložit méně restriktivní podmínky, tj. dovolit využití spektra s použitím vyššího vysílacího výkonu, intenzity pole nebo hustoty výkonu, za podmínky, že tím není zhoršena nebo narušena řádná koexistence zařízení krátkého dosahu v pásmech harmonizovaných tímto rozhodnutím.
- Členské státy mohou uložit pouze „**doplňkové parametry** (pravidla pro zřizování kanálů a/nebo přístup k nim a jejich obsazování)“ uvedené v tabulce a nemohou přidat další parametry nebo požadavky na přístup ke spektru a na potlačení rušení. Méně restriktivní podmínky ve smyslu čl. 3 odst. 3 znamenají, že členské státy mohou úplně vypustit „doplňkové parametry (pravidla pro zřizování kanálů a/nebo přístup k nim a jejich obsazování)“ v dané buňce nebo povolit vyšší hodnoty, pokud se tím nenaruší příslušné prostředí pro sdílení v harmonizovaném pásmu.
- Členské státy mohou uložit pouze taková „**jiná omezení využívání**“, která jsou uvedena v tabulce, a nemohou přidat další omezení využívání, ledaže jsou splněny podmínky uvedené v čl. 3 odst. 2. Vzhledem k tomu, že mohou být zavedeny méně restriktivní podmínky ve smyslu čl. 3 odst. 3, mohou členské státy vypustit jedno nebo všechna tato omezení, pokud se tím nenaruší příslušné prostředí pro sdílení v harmonizovaném pásmu.

Použité termíny:

„**Klíčovací poměr**“ je definován jako poměr $\Sigma(\text{Ton})/(\text{Tobs})$, vyjádřený v procentech, kde Ton je doba, po kterou je jedno vysílací zařízení v činnosti, a Tobs je doba sledování. Doba Ton se měří ve sledovaném kmitočtovém pásmu (Fobs). Není-li v této technické příloze stanoveno jinak, Tobs je jedna nepřerušená hodina a Fobs je příslušné kmitočtové pásmo v této technické příloze. Méně restriktivní podmínky ve smyslu čl. 3 odst. 3 znamenají, že členské státy mohou povolit vyšší hodnotu „klíčovacího poměru“.

Č. pásmo	Kmitočtové pásmo	Kategorie zařízení krátkého dosahu	Max. vysílací výkon/max. intenzita pole/max. hustota výkonu	Doplňkové parametry (pravidla pro zřizování kanálů a/nebo přístup ke kanálům a jejich obsazování)	Jiná omezení využívání	Lhůta pro provedení
1	874–874,4 MHz ⁽⁸⁾	Nespecifická zařízení krátkého dosahu ⁽¹⁾	500 mW e.r.p. Je vyžadováno adaptivní řízení výkonu (APC) nebo jiné techniky zmírnění rušení, které dosahují alespoň rovnocenné úrovně kompatibility spektra.	Musí být použity techniky přístupu ke spektru a zmírnění rušení, které poskytují odpovídající účinek pro splnění základních požadavků směrnice 2014/53/EU. Jsou-li relevantní techniky popsány v harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie podle směrnice 2014/53/EU, musí být zajištěn účinek minimálně rovnocenný těmto technikám. Šířka pásma: ≤ 200 kHz Klíčovací poměr: ≤ 10 % pro přístupové body sítě ⁽⁴⁾ Klíčovací poměr: 2,5 % v ostatních případech	Tento soubor podmínek využití se vztahuje pouze na datové sítě. Všechna zařízení v datové síti musí být pod kontrolou přístupových bodů sítě. ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1. února 2019

Č. pásma	Kmitočtové pásmo	Kategorie zařízení krátkého dosahu	Max. vysílací výkon/max. intenzita pole/max. hustota výkonu	Doplňkové parametry (pravidla pro zřizování kanálů a/nebo přístup ke kanálům a jejich obsazování)	Jiná omezení využívání	Lhůta pro provedení
2	917,4–919,4 MHz ⁽⁹⁾	Zařízení pro širokopásmový přenos dat ⁽³⁾	25 mW e.r.p.	Musí být použity techniky přístupu ke spektru a zmírnění rušení, které poskytují odpovídající účinek pro splnění základních požadavků směrnice 2014/53/EU. Jsou-li relevantní techniky popsány v harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie podle směrnice 2014/53/EU, musí být zajištěn účinek minimálně rovnocenný těmto technikám. Šířka pásma: ≤ 1 MHz Klíčovací poměr: ≤ 10 % pro přístupové body sítě ⁽⁴⁾ Klíčovací poměr: ≤ 2,8 % v ostatních případech	Tento soubor podmínek využití se vztahuje pouze na širokopásmová zařízení krátkého dosahu v datových sítích. Všechna zařízení v datové síti musí být pod kontrolou přístupových bodů sítě. ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾	1. února 2019
3	916,1–918,9 MHz ⁽¹⁰⁾	Zařízení pro rádiovou identifikaci (RFID) ⁽²⁾	Vysílání dotazovacích zařízení s výkonem 4 W e.r.p. je povoleno pouze na středních kmitočtech 916,3 MHz, 917,5 MHz a 918,7 MHz.	Musí být použity techniky přístupu ke spektru a zmírnění rušení, které poskytují odpovídající účinek pro splnění základních požadavků směrnice 2014/53/EU. Jsou-li relevantní techniky popsány v harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie podle směrnice 2014/53/EU, musí být zajištěn účinek minimálně rovnocenný těmto technikám. Šířka pásma: ≤ 400 kHz	⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1. února 2019
4	917,3–918,9 MHz	Nespecifická zařízení krátkého dosahu ⁽¹⁾	500 mW e.r.p. Vysílání je povoleno pouze v kmitočtových rozsazích 917,3–917,7 MHz a 918,5–918,9 MHz. Je vyžadováno adaptivní řízení výkonu (APC) nebo jiné techniky zmírnění rušení, které dosahují alespoň rovnocenné úrovně kompatibility spektra.	Musí být použity techniky přístupu ke spektru a zmírnění rušení, které poskytují odpovídající účinek pro splnění základních požadavků směrnice 2014/53/EU. Jsou-li relevantní techniky popsány v harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie podle směrnice 2014/53/EU, musí být zajištěn účinek minimálně rovnocenný těmto technikám. Šířka pásma: ≤ 200 kHz Klíčovací poměr: ≤ 10 % pro přístupové body sítě ⁽⁴⁾ Klíčovací poměr: ≤ 2,5 % v ostatních případech	Tento soubor podmínek využití se vztahuje pouze na datové sítě. Všechna zařízení v datové síti musí být pod kontrolou přístupových bodů sítě. ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1. února 2019

Č. pásma	Kmitočtové pásmo	Kategorie zařízení krátkého dosahu	Max. vysílací výkon/max. intenzita pole/max. hustota výkonu	Doplňkové parametry (pravidla pro zřizování kanálů a/nebo přístup ke kanálům a jejich obsazování)	Jiná omezení využívání	Lhůta pro provedení
5	917,4–919,4 MHz ⁽⁹⁾	Nespecifická zařízení krátkého dosahu ⁽¹⁾	25 mW e.r.p.	Musí být použity techniky přístupu ke spektru a zmírnění rušení, které poskytují odpovídající účinek pro splnění základních požadavků směrnice 2014/53/EU. Jsou-li relevantní techniky popsány v harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie podle směrnice 2014/53/EU, musí být zajištěn účinek minimálně rovnocenný těmto technikám. Šířka pásma: ≤ 600 kHz Klíčovací poměr: ≤ 1 %	Tento soubor podmínek využití se vztahuje pouze na zařízení krátkého dosahu v datových sítích. Všechna zařízení v datové síti musí být pod kontrolou přístupových bodů sítě. ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾	1. února 2019

⁽¹⁾ Do kategorie nespecifikovaných zařízení krátkého dosahu patří všechny druhy rádiových zařízení bez ohledu na použití nebo účel, která splňují technické podmínky stanovené pro dané kmitočtové pásmo. Typická využití zahrnují telemetrii, dálkové řízení, poplašné systémy, přenos dat obecně a další aplikace.

⁽²⁾ Do kategorie zařízení pro rádiovou identifikaci (RFID) patří radiokomunikační systémy založené na etiketách a dotazovacích zařízeních, které se skládají z rádiových zařízení (etiket, „tagů“) připevněných na živých nebo neživých předmětech a z vysílacích/přijímacích jednotek (dotazovacích zařízení), které etikety aktivují a přijímají data. Typická použití zahrnují sledování a identifikaci předmětů, například při elektronické ochraně zboží (EAS), a shromažďování a přenos údajů souvisejících s předměty, k nimž jsou připevněny etikety, jež mohou být bez baterií, využívat baterii k některým funkcím, nebo být z baterií napájené. Dotazovací zařízení ověří platnost odpovědi etikety a předá je svému hostitelskému systému.

⁽³⁾ Do kategorie zařízení pro širokopásmový přenos dat patří rádiová zařízení, která pro přístup ke spektru používají techniky širokopásmové modulace. Typická použití zahrnují bezdrátové přístupové systémy, například rádiové místní sítě (WAS/RLAN), nebo širokopásmová zařízení krátkého dosahu v datových sítích.

⁽⁴⁾ Přístupovým bodem sítě v datové síti je pevné zemské zařízení krátkého dosahu, které funguje jako místo pro připojení ostatních zařízení krátkého dosahu v datové síti k platformám služeb, které se nacházejí mimo tuto datovou síť. Datovou sítí se rozumí komponenty sítě, tj. několik zařízení krátkého dosahu včetně přístupového bodu sítě, a bezdrátová spojení mezi nimi.

⁽⁵⁾ Podle čl. 3 odst. 1 se kmitočtová pásma vymezí a dají k dispozici na nevýhradním a sdíleném základě. Harmonizované technické podmínky by měly umožnit, aby většina zařízení krátkého dosahu byla ve většině členských států provozována v režimu všeobecného oprávnění podle vnitrostátního práva. Tím nejsou dotčena ustanovení článku 5 směrnice 2002/20/ES, čl. 9 odst. 3 a 4 směrnice 2002/21/ES, článku 7 směrnice 2014/53/EU a čl. 3 odst. 2. Členské státy mohou omezit použití této položky tak, že instalaci a provoz směřují provádět pouze profesionální uživatelé, a mohou zvážit individuální oprávnění, např. za účelem správy sdílení na zeměpisném základě a/nebo používání technik zmírnění rušení, aby zajistily ochranu rádiových služeb.

⁽⁶⁾ Členské státy, v nichž se celý tento kmitočtový rozsah nebo jeho části využívají pro účely veřejného pořádku, veřejné bezpečnosti a obrany a koordinace není možná, se v souladu s čl. 1 odst. 4 rozhodnutí č. 676/2002/ES a čl. 3 odst. 2 tohoto rozhodnutí mohou rozhodnout, že tuto položku zcela nebo zčásti neprovedou.

⁽⁷⁾ K tomu, aby se zabránilo rušení rádiových služeb provozovaných v sousedních pásmech, například v důsledku intermodulace nebo blokování, mohou být rovněž nutná vnitrostátní pravidla, jako je místní koordinace.

⁽⁸⁾ Tento kmitočtový rozsah 874–874,4 MHz je harmonizované minimální výchozí pásmo.

⁽⁹⁾ Tento kmitočtový rozsah 917,4–919,4 MHz je harmonizované minimální výchozí pásmo.

⁽¹⁰⁾ Etikety RFID („tagy“) odpovídají na velmi nízké úrovni výkonu (– 10 dBm e.r.p.) v kmitočtovém pásmu okolo kanálů dotazovacího zařízení RFID a musí splňovat základní požadavky směrnice 2014/53/EU.

OPRAVY

Oprava prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/317 ze dne 2. března 2018, kterým se stanoví odchylka od nařízení Rady (ES) č. 1967/2006, pokud jde o minimální vzdálenost od pobřeží a minimální hloubku moře pro lov hlaváče průsvitného (*Aphia minuta*) loďními nevodý v některých teritoriálních vodách Itálie

(Úřední věstník Evropské unie L 62 ze dne 5. března 2018)

Strana 2, 18. bod odůvodnění:

místo: „března“,

má být: „května“.

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS