

Den Europæiske Unions Tidende

L 27



Dansk udgave

Retsforskrifter

54. årgang

1. februar 2011

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

INTERNATIONALE AFTALER

2011/58/EU:

- ★ Rådets afgørelse af 25. oktober 2010 om undertegnelse på Unionens vegne af aftalen mellem Den Europæiske Union og Kongeriget Marokko om fastlæggelse af en tvistbilægelsesordning 1

2011/59/EU:

- ★ Rådets afgørelse af 25. oktober 2010 om undertegnelse på Unionens vegne af en aftale i form af en protokol mellem Den Europæiske Union og Den Arabiske Republik Egypten om fastlæggelse af en tvistbilægelsesordning for tvister vedrørende handelsbestemmelserne i Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Den Arabiske Republik Egypten på den anden side 2

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter ansjos i underområde VIII fra fartøjer, der fører fransk flag 3
- ★ Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter sild i EU-farvande og norske farvande i IV nord for 53° 30' N fra fartøjer, der fører fransk flag 5

Pris: 3 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

★ Kommissionens forordning (EU) nr. 74/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter torsk i internationale farvande i I og IIb fra fartøjer, der fører fransk flag	7
★ Kommissionens forordning (EU) nr. 75/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter blå marlin i Atlanterhavet fra fartøjer, der fører en EU-medlemsstats flag	9
★ Kommissionens forordning (EU) nr. 76/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter sort sabelfisk i EF-farvande og farvande, der ikke hører under tredjelandes højhedsområde eller jurisdiktion, i VIII, IX og X fra fartøjer, der fører spansk flag	11
★ Kommissionens forordning (EU) nr. 77/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter skælbrosme i EF-farvande og farvande, der ikke hører under tredjelandes højhedsområde eller jurisdiktion, i V, VI og VII fra fartøjer, der fører spansk flag	13
★ Kommissionens forordning (EU) nr. 78/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter tunge i VIII a og VIII b fra fartøjer, der fører spansk flag	15
★ Kommissionens forordning (EU) nr. 79/2011 af 28. januar 2011 om forbud mod fiskeri efter hellefisk i NAFO-område 3 L, M, N og O fra fartøjer, der fører spansk flag	17
Kommissionens forordning (EU) nr. 80/2011 af 31. januar 2011 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager	19
Kommissionens forordning (EU) nr. 81/2011 af 31. januar 2011 om fastsættelse af importtolden for korn gældende fra den 1. februar 2011	21

AFGØRELSE

2011/60/EU:

★ Kommissionens afgørelse af 27. januar 2010 om statsstøtte C 12/08 (tidligere NN 74/07) — Slovakisk — Aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair (meddelt under nummer K(2010) 183) ⁽¹⁾	24
---	----

2011/61/EU:

★ Kommissionens afgørelse af 31. januar 2011 i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF om, hvorvidt staten Israel yder en tilstrækkelig beskyttelse af personoplysninger i forbindelse med automatisk behandling af personoplysninger (meddelt under nummer K(2011) 332) ⁽¹⁾	39
---	----



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

INTERNATIONALE AFTALER

RÅDETS AFGØRELSE

af 25. oktober 2010

om undertegnelse på Unionens vegne af aftalen mellem Den Europæiske Union og Kongeriget Marokko om fastlæggelse af en tvistbilæggelsesordning

(2011/58/EU)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 207, stk. 4, første afsnit, sammenholdt med artikel 218, stk. 5,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 24. februar 2006 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger med partnerne i Middelhavsområdet med henblik på at fastlægge en tvistbilæggelsesordning vedrørende handelsbestemmelser.
- (2) Kommissionen har i samråd med det udvalg, der er udpeget i henhold til traktatens artikel 207, ført forhandlinger inden for rammerne af forhandlingsdirektiver fastsat af Rådet.
- (3) Disse forhandlinger er blevet afsluttet, og en aftale mellem Den Europæiske Union og Kongeriget Marokko om fastlæggelse af en tvistbilæggelsesordning (i det følgende benævnt »aftalen») blev parafetret den 9. december 2009.
- (4) Aftalen bør undertegnes —

Artikel 1

Undertegnelsen af aftalen mellem Den Europæiske Union og Kongeriget Marokko om fastlæggelse af en tvistbilæggelsesordning godkendes på Unionens vegne med forbehold af indgåelse af aftalen ⁽¹⁾.

Artikel 2

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der er beføjet til at undertegne aftalen på Unionens vegne med forbehold af dens indgåelse.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Luxembourg, den 25. oktober 2010.

På Rådets vegne

C. ASHTON

Formand

⁽¹⁾ Teksten til aftalen offentliggøres sammen med afgørelsen om dens indgåelse.

RÅDETS AFGØRELSE

af 25. oktober 2010

om undertegnelse på Unionens vegne af en aftale i form af en protokol mellem Den Europæiske Union og Den Arabiske Republik Egypten om fastlæggelse af en tvistbilæggelsesordning for tvister vedrørende handelsbestemmelserne i Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Den Arabiske Republik Egypten på den anden side

(2011/59/EU)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 207, stk. 4, første afsnit, sammenholdt med artikel 218, stk. 5,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 24. februar 2006 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger med partnerne i Middelhavsområdet med henblik på at fastlægge en tvistbilæggelsesordning vedrørende handelsbestemmelser.
- (2) Kommissionen har i samråd med det udvalg, der er udpeget i henhold til traktatens artikel 207, ført forhandlinger inden for rammerne af forhandlingsdirektiver fastsat af Rådet.
- (3) Disse forhandlinger er blevet afsluttet, og en aftale i form af en protokol (»protokollen«) mellem Den Europæiske Union og Den Arabiske Republik Egypten om fastlæggelse af en tvistbilæggelsesordning for tvister vedrørende handelsbestemmelserne i Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Den Arabiske Republik Egypten på den anden side ⁽¹⁾ blev paraferet den 27. april 2010.
- (4) Protokollen bør undertegnes —

Artikel 1

Undertegnelsen af aftalen i form af en protokol mellem Den Europæiske Union og Den Arabiske Republik Egypten om fastlæggelse af en tvistbilæggelsesordning for tvister vedrørende handelsbestemmelserne i Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Den Arabiske Republik Egypten på den anden side (»protokollen«) godkendes på Unionens vegne med forbehold af indgåelse af aftalen ⁽²⁾.

Artikel 2

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der er beføjet til at undertegne protokollen på Unionens vegne med forbehold af dens indgåelse.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Luxembourg, den 25. oktober 2010.

På Rådets vegne
C. ASHTON
Formand

⁽¹⁾ EUT L 304 af 30.9.2004, s. 39.

⁽²⁾ Teksten til protokollen offentliggøres sammen med afgørelsen om dens indgåelse.

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 72/2011

af 28. januar 2011

om forbud mod fiskeri efter ansjos i underområde VIII fra fartøjer, der fører fransk flag

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

Artikel 1

Opbrugt kvote

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

ud fra følgende betragtninger:

Artikel 2

Forbud

(1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽²⁾, fastsættes der kvoter for 2010.

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

Artikel 3

Ikrafttræden

(3) Derfor bør fiskeri efter den pågældende bestand forbydes —

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne

For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

Nr.	59/T&Q
Medlemsstat	Frankrig
Bestand	ANE/08
Art	Ansjos (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Underområde	VIII
Dato	1.12.2010-28.2.2011

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 73/2011

af 28. januar 2011

om forbud mod fiskeri efter sild i EU-farvande og norske farvande i IV nord for 53° 30' N fra fartøjer, der fører fransk flag

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽²⁾, fastsættes der kvoter for 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

Artikel 1

Opbrugt kvote

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, må anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

Artikel 2

Forbud

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

Artikel 3

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne

For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

Nr.	52/T&Q
Medlemsstat	Frankrig
Bestand	HER/4AB.
Art	Sild (<i>Clupea harengus</i>)
Zone	EU-farvande og norske farvande i IV nord for 53° 30' N
Dato	11.11.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 74/2011**af 28. januar 2011****om forbud mod fiskeri efter torsk i internationale farvande i I og IIb fra fartøjer, der fører fransk flag**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽²⁾, fastsættes der kvoter for 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

*Artikel 1***Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, må anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

*Artikel 2***Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

*Artikel 3***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne

For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

Nr.	51/T&Q
Medlemsstat	Frankrig
Bestand	COD/1/2B.
Art	Torsk (<i>Gadus morhua</i>)
Zone	Internationale farvande i I og IIb
Dato	11.11.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 75/2011**af 28. januar 2011****om forbud mod fiskeri efter blå marlin i Atlanterhavet fra fartøjer, der fører en EU-medlemsstats flag**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽²⁾, fastsættes der kvoter for 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører de i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i medlemsstaterne, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

Artikel 1**Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, der for 2010 blev tildelt de medlemsstater, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, må anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

Artikel 2**Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører de i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i medlemsstaterne, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

Artikel 3**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne

For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

Nr.	50/T&Q
	EU – Alle medlemsstater
Bestand	BUM/ATLANT
Art	Blå marlin (<i>Makaira nigricans</i>)
Zone	Atlanterhavet
Dato	20.11.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 76/2011

af 28. januar 2011

om forbud mod fiskeri efter sort sabelfisk i EF-farvande og farvande, der ikke hører under tredjelandes højhedsområde eller jurisdiktion, i VIII, IX og X fra fartøjer, der fører spansk flag

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EF) nr. 1359/2008 af 28. november 2008 om fastsættelse af EF-fiskerfartøjers fiskerimuligheder for visse dybhavsbestande for 2009 og 2010 ⁽²⁾ er der fastsat kvoter for 2009 og 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

Artikel 1

Opbrugt kvote

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

Artikel 2

Forbud

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

Artikel 3

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne
For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 352 af 31.12.2008, s. 1.

BILAG

Nr.	57/DSS
Medlemsstat	Spanien
Bestand	BSF/8910-
Art	Sort sabelfisk (<i>Aphanopus carbo</i>)
Zone	EF-farvande og farvande, der ikke hører under tredjelandes højhedsområde eller jurisdiktion, i VIII, IX og X
Dato	30.10.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 77/2011

af 28. januar 2011

om forbud mod fiskeri efter skælbrosme i EF-farvande og farvande, der ikke hører under tredjelandes højhedsområde eller jurisdiktion, i V, VI og VII fra fartøjer, der fører spansk flag

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EF) nr. 1359/2008 af 28. november 2008 om fastsættelse af EF-fiskerfartøjers fiskerimuligheder for visse dybhavsbestande for 2009 og 2010 ⁽²⁾ er der fastsat kvoter for 2009 og 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Opbrugt kvote

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

Artikel 2

Forbud

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

Artikel 3

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne
For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 352 af 31.12.2008, s. 1.

BILAG

Nr.	55/DSS
Medlemsstat	Spanien
Bestand	GFB/567-
Art	Skælbrosme (<i>Phycis blennoides</i>)
Zone	EF-farvande og farvande, der ikke hører under tredjelandes højhedsområde eller jurisdiktion, i V, VI og VII
Dato	30.10.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 78/2011**af 28. januar 2011****om forbud mod fiskeri efter tunge i VIII a og VIII b fra fartøjer, der fører spansk flag**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽²⁾, fastsættes der kvoter for 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

*Artikel 1***Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

*Artikel 2***Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

*Artikel 3***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

Nr.	58/T&Q
Medlemsstat	Spanien
Bestand	SOL/8AB
Art	Tunge (<i>Solea solea</i>)
Zone	VIII a og VIII b
Dato	20.11.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 79/2011

af 28. januar 2011

om forbud mod fiskeri efter hellefisk i NAFO-område 3 L, M, N og O fra fartøjer, der fører spansk flag

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽²⁾, fastsættes der kvoter for 2010.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2010 er opbrugt.
- (3) Det er derfor nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

Artikel 1

Opbrugt kvote

Den fiskekvote, som for 2010 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, må anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

Artikel 2

Forbud

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Navnlig er det forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

Artikel 3

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2011.

På Kommissionens vegne

For formanden

Lowri EVANS

Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

Nr.	54/T&Q
Medlemsstat	Spanien
Bestand	GHL/N3LMNO
Art	Hellefisk (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Zone	NAFO 3 L, M, N og O
Dato	16.11.2010

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 80/2011**af 31. januar 2011****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1580/2007 af 21. december 2007 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 2200/96, (EF) nr. 2201/96 og (EF) nr. 1182/2007 vedrørende frugt og grøntsager ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtning:

Ved forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes der, på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden, kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XV til nævnte forordning —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 138 i forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. februar 2011.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. januar 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 350 af 31.12.2007, s. 1.

BILAG

Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 81/2011**af 31. januar 2011****om fastsættelse af importtolden for korn gældende fra den 1. februar 2011**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾

under henvisning til Kommissionens forordning (EU) nr. 642/2010 af 20. juli 2010 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 for så vidt angår importtold for korn ⁽²⁾, særlig artikel 2, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge artikel 136, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1234/2007 er importtolden for produkter henhørende under KN-kode 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (blød hvede af høj kvalitet), 1002, ex 1005 undtagen hybridmajs til udsæd, og ex 1007 undtagen hybridsorghum til udsæd, lig med interventionsprisen for sådanne produkter ved import forhøjet med 55 % minus cif-importprisen for den pågældende sending. Denne told kan dog ikke overstige toldsatsen i den fælles toldtarif.

- (2) Ifølge artikel 136, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1234/2007 skal der med henblik på beregning af importtolden som omhandlet i nævnte artikels stk. 1 regelmæssigt fastsættes repræsentative cif-importpriser for de pågældende produkter.

- (3) Ifølge artikel 2, stk. 2, i forordning (EU) nr. 642/2010 er den pris, der skal anvendes ved beregning af importtolden for produkter henhørende under KN-kode 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (blød hvede af høj kvalitet), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 og 1007 00 90 den daglige repræsentative cif-importpris fastlagt efter metoden i nævnte forordnings artikel 5.

- (4) Importtolden bør fastsættes for perioden fra den 1. februar 2011 og gælde, indtil en ny importtold træder i kraft —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Fra den 1. februar 2011 gælder den importtold, der er fastsat i bilag I til nærværende forordning på grundlag af elementerne i bilag II, for korn som omhandlet i artikel 136, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1234/2007.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. februar 2011.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. januar 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 187 af 21.7.2010, s. 5.

BILAG I

Importtold for produkter som omhandlet i artikel 136, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1234/2007 gældende fra den 1. februar 2011

KN-kode	Varebeskrivelse	Importtold ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	Hård HVEDE af høj kvalitet	0,00
	af middel kvalitet	0,00
	af lav kvalitet	0,00
1001 90 91	Blød HVEDE, til udsæd	0,00
ex 1001 90 99	Blød HVEDE af høj kvalitet, undtagen blød hvede til udsæd	0,00
1002 00 00	RUG	0,00
1005 10 90	MAJS til udsæd, undtagen hybridmajs	0,00
1005 90 00	MAJS, undtagen til udsæd ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	SORGHUM i hele kerner, undtagen hybridsorghum til udsæd	0,00

⁽¹⁾ For varer, der ankommer til Unionen via Atlanterhavet eller Suezkanalen, kan importøren i henhold til artikel 2, stk. 4, i forordning (EU) nr. 642/2010 opnå en nedsættelse af tolden på:

- 3 EUR/t, hvis lossehavnen befinder sig ved Middelhavet eller Sortehavet
- 2 EUR/t, hvis lossehavnen befinder sig i Irland, Danmark, Estland, Letland, Litauen, Polen, Finland, Sverige, Det Forenede Kongerige eller på Den Iberiske Halvø Atlanterhavs-kyst.

⁽²⁾ Importøren kan opnå en fast nedsættelse på 24 EUR/t, når betingelserne i artikel 3, forordning (EU) nr. 642/2010 opfyldes.

BILAG II

Elementer til beregning af tolden, jf. bilag I

14.1.2011-28.1.2011

1) Gennemsnit for den referenceperiode, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, i forordning (EU) nr. 642/2010:

(EUR/t)

	Blød hvede ⁽¹⁾	Majs	Hård hvede, høj kvalitet	Hård hvede, middel kvalitet ⁽²⁾	Hård hvede, lav kvalitet ⁽³⁾	Byg
Børs	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Notering	268,47	189,24	—	—	—	—
Pris fob USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Præmie for Golfen	77,83	11,33	—	—	—	—
Præmie for The Great Lakes	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Positiv præmie på 14 EUR/t indbefattet (artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) nr. 642/2010).⁽²⁾ Negativ præmie på 10 EUR/t (artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) nr. 642/2010).⁽³⁾ Negativ præmie på 30 EUR/t (artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) nr. 642/2010).

2) Gennemsnit for den referenceperiode, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, i forordning (EU) nr. 642/2010:

Fragt/omkostninger: Mexicanske Golf–Rotterdam 18,68 EUR/t

Fragt/omkostninger: The Great Lakes–Rotterdam — EUR/t

AFGØRELSE

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 27. januar 2010

om statsstøtte C 12/08 (tidligere NN 74/07) — Slovakisk — Aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair

(meddelt under nummer K(2010) 183)

(Kun den slovakiske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2011/60/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit, i sidstnævnte ⁽¹⁾,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ⁽²⁾, og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

den relevante foranstaltning. Den 11. juni 2008 sendte Slovakiet sine bemærkninger til Kommissionens indledning af proceduren.

(2) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren og anmode om yderligere oplysninger blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁴⁾. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den relevante foranstaltning senest én måned efter datoen for offentliggørelsen.

(3) Kommissionen modtog bemærkninger om emnet fra to interesserede parter. Den sendte bemærkningerne til Slovakiet pr. elektronisk post den 11. september 2008. Slovakiet fik mulighed for at svare på disse bemærkninger. På anmodning fra de slovakiske myndigheder blev der holdt et møde den 26. november 2008. Kommissionen modtog Slovakiets bemærkninger pr. elektronisk post af 17. december 2008.

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 11. marts 2008 meddelte Kommissionen Den Slovakiske Republik, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF (tidligere EF-traktatens artikel 88, stk. 2) med hensyn til aftalen mellem Bratislava lufthavn og Ryanair (i det følgende benævnt »aftalen« eller »Ryanair-aftalen«), og at den samtidig havde besluttet at anmode om yderligere oplysninger i henhold til bestemmelserne i artikel 10, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ⁽³⁾ (nu artikel 108 i TEUF) (i det følgende benævnt »procedureforordningen«) med hensyn til alle de dokumenter, data og oplysninger, som er nødvendige for, at Kommissionen kan vurdere

2. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF PROCEDUREN

(4) I sin beslutning om at indlede proceduren anførte Kommissionen, at Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a. s. (i det følgende benævnt »BTS« eller »lufthavnen«) er den vigtigste internationale lufthavn i Den Slovakiske Republik. Aktionærerne i BTS er Den Slovakiske Republiks transport-, post- og telekommunikationsministerium (34 %) og Den Slovakiske Republiks nationale ejendomsfond ⁽⁵⁾ (i det følgende benævnt »den nationale ejendomsfond«) (66 %).

⁽⁴⁾ Se fodnote 2.

⁽⁵⁾ Den nationale ejendomsfond er en juridisk enhed, som blev etableret i 1991 ved Nationalrådets lov nr. 253/1991 om anvendelsesområdet for aktiviteterne under Den Slovakiske Republiks organer med hensyn til overdragelse af statens ejendom til andre personer og om Den Slovakiske Republiks nationale ejendomsfond (flere oplysninger findes på <http://www.natfund.gov.sk/>). Formålet med fonden og dens vigtigste aktiviteter er at overdrage statens ejendom, som er identificeret til privatisering, til ikke-statslige enheder. Fonden er under direkte tilsyn af Den Slovakiske Republiks nationalråd, som godkender fondens budget og modtager forslag til anvendelse af fondens ejendom i henhold til lovens artikel 28, stk. 3, litra b), årsregnskaber og årsrapporten om fondens aktiviteter.

⁽¹⁾ Med virkning fra den 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet artikel 107 og 108 i TEUF. De to sæt bestemmelser er reelt identiske. I denne afgørelse forstås henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF som henvisninger til henholdsvis artikel 87 og 88 i EF-traktaten, hvor det er relevant.

⁽²⁾ EUT C 173 af 8.7.2008, s. 9.

⁽³⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

- (5) Beslutningen om at indlede proceduren er baseret på de oplysninger, som klageren har indgivet, og som er præsenteret i medierne ⁽⁶⁾, ifølge hvilke BTS på grundlag af en aftale af 5. december 2005 har givet Ryanair en reduktion af lufthavnsafgifterne for nye ruter og eksisterende destinationer (dvs. destinationer, som allerede betjenes fra lufthavnen). Aftalen gælder til den 30. juni 2016.
- (6) Aftalen med Ryanair indeholder angiveligt en såkaldt »serviceafgift« (en pakkepris på forskellige tjenester), som omfatter flyhandling og relaterede tjenester, passagerservice, rampeservice, lastkontrol, kommunikations- og flyoperationer, støttetjenester samt terminal- og infrastrukturtjenester.
- (7) Det hævdes, at serviceafgiften er lavere end afgifterne på den liste, som offentliggøres i Aeronautical Information Publication ⁽⁷⁾ (i det følgende benævnt »AIP«). Det hævdes, at størrelsen af serviceafgiften er forskellig, afhængig af om flyselskabet beflyver en ny rute eller en eksisterende destination. Nedenstående tabel viser de afgifter, som Ryanair angiveligt skulle betale i henhold til AIP's takster, og de afgifter, som Ryanair angiveligt rent faktisk betaler:

Tabel 1

Sammenligning af afgifter i henhold til AIP og afgifter i aftalen med Ryanair

(EUR)

	Afgifter i henhold til AIP ⁽¹⁾	Afgifter, som Ryanair angiveligt betaler for nye destinationer ⁽²⁾	Rabat på ny destination	Afgifter, som Ryanair hævdes at betale for eksisterende destinationer ⁽³⁾	Rabat på eksisterende destinationer
Landingsafgift	780				
Passagerafgift	2 030				
Handlingsafgift	250 ⁽⁴⁾				
I alt	3 060	[...] ^(*)	(...)	(...)	(...)

⁽¹⁾ Beregningerne tager udgangspunkt i en Boeing 737-800 med 189 sæder, en lastfaktor på 83 % og MTOM 69,9.

⁽²⁾ Aftalen indeholder angiveligt væsentligt reducerede afgifter — med en given lastfaktor (157 passagerer). Ryanair betaler lufthavnen et gebyr, alt inklusive, på [...] pr. passager [...] for 157 passagerer (afgang og ankomst) på den nye planlagte destination.

⁽³⁾ Serviceafgiften for eksisterende destinationer udgør angiveligt [...] pr. Boeing 737-800 (afgang og ankomst).

⁽⁴⁾ Handlingsafgifter er underlagt særskilte aftaler mellem lufthavnen og flyselskabet. Ifølge klageren udgør en meget konkurrencedygtig handlingafgift 250 EUR pr. fly.

^(*) Fortrolige oplysninger.

- (8) Den såkaldte serviceafgift for nye destinationer gælder alle destinationer i de første 12 måneder, efter at aftalen er trådt i kraft. For hvert efterfølgende år øges serviceafgiften for nye destinationer med [...]. Efter de første [...] år svarer serviceafgiften for nye destinationer til serviceafgiften for eksisterende destinationer. Serviceafgiften omfatter ligeledes en parkeringsafgift. Skulle der fremover blive indført nye afgifter, som Ryanair ikke behøver at betale, vil forskellen mellem rabattaksten og AIP-taksten blive endnu større.
- (9) På baggrund af ovenstående rejste beslutningen om at indlede proceduren følgende tre spørgsmål:

— om BTS' beslutning om at indgå en aftale med Ryanair kan tilregnes de slovakiske myndigheder

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

⁽⁷⁾ Klageren sendte Kommissionen en liste over afgifter, som offentliggøres i AIP, og som er gældende fra december 2005:

— landingsafgift: 425 SKK (ca. 11,20 EUR) pr. ton (MTOM)

— parkeringsafgift: 9 SKK (ca. 0,237 EUR) pr. ton pr. time

— passagerafgift: 490 SKK (ca. 12,90 EUR) pr. ton pr. passager

— indflyvningsafgift og flyvekontrol: 230 SKK (ca. 6,07 EUR) pr. ton.

Afgift for landing, parkeringsafgift og passagerafgift betales til lufthavnen. Afgifter for indflyvning og flyvepladskontrol opkræves af Den Slovakiske Republiks lufttrafiktjeneste.

- om BTS ved at acceptere en reduktion af lufthavnsafgifterne for Ryanairs nye ruter og eksisterende destinationer i perioden fra aftalens indgåelse og frem til den 30. juni 2016 handlede som markedsinvestor, og
 - om støtten, hvis serviceafgiften for nye ruter og eksisterende destinationer udgør statsstøtte, er uforenelig med det indre marked.
- (10) Med hensyn til det første spørgsmål bemærkede Kommissionen ved indledningen af undersøgelsen, at aktionærerne i BTS den 22. oktober 2007 efter forslag fra Den Slovakiske Republiks transport-, post- og telekommunikationsministerium udpegede en ny formand for BTS' direktion. Kommissionen udtrykte derfor tvivl om, hvorvidt aftalen kunne tilregnes staten, således som de slovakiske myndigheder hævdede.
- (11) Med hensyn til det andet spørgsmål skulle Kommissionen undersøge, om BTS i dette tilfælde handlede ud fra et rentabilitetssynspunkt, og om den fordel, Ryanair angiveligt har, er en fordel, som selskabet ikke ville have fået under normale markedsøkonomiske vilkår.
- (12) I denne henseende havde de slovakiske myndigheder gjort gældende, at BTS som lufthavnsoperatør handler som enhver anden virksomhed på markedet, dvs. at den på grundlag af forhandlinger fastsætter afgifter for tjenester, der ydes til de enkelte luftfartsselskaber i lufthavnen, altså ved hjælp af en aftale mellem parterne og i overensstemmelse med sin forretningspolitik.
- (13) De havde ligeledes fundet, at rabatter udgør almindelig handelspraksis i forhold til alle luftfartsselskaber, og at rabatterne »tilskynder luftfartsselskaberne til at befordre flere passagerer til lufthavnen, hvilket giver lufthavnsoperatøren, BTS, mulighed for at generere flere indtægter, både af afgifter for tjenester til luftfartsselskaberne og af BTS' andre kommercielle aktiviteter i lufthavnen, som ikke vedrører lufttransport, men har til formål at gøre luftfartsselskaberne mere attraktive for passagerer. Støtte til luftfartsselskabernes aktiviteter udgør med andre ord direkte støtte til udviklingen af selve lufthavnen.«
- (14) Ikke desto mindre meddelte de slovakiske myndigheder ikke Kommissionen aftalens betingelser eller detaljerede oplysninger om de omstændigheder, hvorunder den blev indgået. Kommissionen udtrykte derfor i sin beslutning om at indlede proceduren tvivl om, hvorvidt BTS handlede ud fra et langsigtet rentabilitetssynspunkt. Det kunne således ikke udelukkes, at indgåelsen af aftalen gav Ryanair en fordel, som selskabet ikke ville have fået under normale markedsøkonomiske vilkår.
- (15) Med hensyn til det tredje spørgsmål udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt betingelserne vedrørende forenelighed i henhold til Kommissionens meddelelse om finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (i det følgende benævnt »2005-retningslinjerne«) ⁽⁸⁾ var opfyldt i nærværende sag, og om statsstøtteforanstaltningen kunne anses for at være forenelig med det indre marked, jf. artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.
- (16) I anmodningen om yderligere oplysninger, som blev udstedt i henhold til artikel 10, stk. 3, i procedureforordningen, blev Den Slovakiske Republik anmodet om at fremsende alle de dokumenter, oplysninger og data, som var nødvendige for at vurdere foranstaltningen, og navnlig:
- aftalens betingelser
 - undersøgelser, interne dokumenter eller andre papirer, på grundlag af hvilke aftalen blev forhandlet
 - lufthavnens forretningsplan og andre strategiske dokumenter i forbindelse med forretningsstrategien over for Ryanair
 - de regler/omstændigheder, som dannede grundlag for forhandlingerne om afgifterne med andre luftfartsselskaber og de politikker, hvorunder afgifterne anvendes over for andre selskaber, som flyver til/fra Bratislava lufthavn (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope)
 - alle eksisterende aktionæraftaler mellem den nationale ejendomsfond og den slovakiske stat vedrørende BTS, og
 - de oplysninger, der blev anmodet om i punkt 70 i beslutningen om at indlede proceduren.

3. BEMÆRKNINGER FRA SLOVAKIET

- (17) De slovakiske myndigheder indledte deres bemærkninger med at give baggrundsoplysninger om Ryanairs destinationer (11 destinationer) og andre luftfartsselskabers destinationer (Sky Europe ni planlagte destinationer og ni sommerdestinationer; ČSA én destination; Air Slovakia fire destinationer; Lufthansa én destination og Aeroflot én destination) i lufthavnen i 2008.

⁽⁸⁾ EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1.

- (18) I sine bemærkninger præciserede de slovakiske myndigheder endvidere, at AIP hentyder til lufthavnens standardafgifter. For at forbedre sin rentabilitet og sikre øget anvendelse af sin kapacitet kan lufthavnen imidlertid aftale rabatter på disse standardafgifter på grundlag af individuelle aftaler. Sådanne rabatter er baseret på forskellige kriterier, såsom antal passagerer, ruternes frekvens og/eller indførelse af nye ruter. Hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de aftalte kriterier i en individuel aftale, mister det retten til at søge om rabatter.
- (19) De slovakiske myndigheder præciserede endvidere, at BTS som handelsvirksomhed selv er ansvarlig for sin prisstrategi og rentabiliteten af de aftaler, der indgås med de forskellige luftfartsselskaber. BTS fremlægger kun den overordnede årlige strategi med hensyn til antal passagerer i lufthavnen, de overordnede indtægter og udgifter samt investeringer og metoder til finansiering af disse investeringer for det rådgivende udvalg. I denne årlige strategipræsentation tages der ikke højde for de enkelte luftfartsselskaber eller for individuelle aftaler.
- (20) De slovakiske myndigheder præciserede endvidere, at de som følge af BTS' uafhængighed ikke er i stand til at give Kommissionen oplysninger om rentabiliteten af de forskellige ruter, ligesom de heller ikke kan tilvejebringe dokumentation vedrørende forhandlingsprocessen i forbindelse med Ryanair-aftalen.
- (21) For de slovakiske myndigheder er aftalen mellem BTS og Ryanair baseret på handelsmæssige vilkår og omfatter ikke statsstøtte.

3.1. Ryanair-aftale af 5. december 2005

- (22) De slovakiske myndigheder har ligeledes tilvejebragt en kopi af aftalen mellem BTS og Ryanair, kaldet »Aftale om lufthavnstjenester«, dateret den 5. december 2005. Aftalen indeholder de driftsmæssige og økonomiske betingelser for Ryanairs etablering og drift af kommercielle flyvninger til og fra lufthavnen. Aftalen trådte i kraft på indgåelsesdatoen (dvs. den 5. december 2005) og gælder til den 30. juni 2016.
- (23) Aftalen blev indgået som en ikke-eksklusiv aftale, dvs. at parterne aftalte, at de betingelser, som Ryanair havde opnået, ligeledes kan være tilgængelige på et gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag for alle andre luftfartsselskaber, som forpligter sig til en tilsvarende mængde aktivitet i lufthavnen.
- (24) Ryanair forpligtede sig i denne aftale til at betale for mindst [...] ruter pr. dag fra den 1. juli 2009, også selv om selskabet skulle operere færre ruter i perioden fra den 1. juli 2009 til den 30. juni 2016. BTS forpligtede sig til at stille tilstrækkelige faciliteter til rådighed for Ryanair, så selskabet kunne operere det aftalte antal ruter på minimum [...] pr. dag.
- 3.1.1. *Ryanairs serviceafgift*
- (25) Ryanair betaler for lufthavnens tjenester et enkelt gebyr pr. fly (afgang og ankomst), den såkaldte »serviceafgift« på [...] pr. fly af typen B373-800 fra aftalens indgåelse. Afgiften stiger med [...] fra den 1. januar hvert år i forhold til forrige år, dog ikke når destinationen er en »ny destination« (se nedenfor). Afgiften omfatter landingsafgift, lufthavnens afgangsafgift og handlingsafgifter, herunder sikkerhedsafgifter⁽⁹⁾. Den omfatter hverken den indflyvningsafgift, som opkræves af lufttrafikkontrollen, eller parkeringsafgifter for fly, eftersom Ryanairs fly ikke har base i lufthavnen.
- (26) Ifølge aftalen skal lufthavnen, hvis den indfører andre sikkerhedsskatter eller -afgifter end dem, der allerede er omfattet af »serviceafgiften«, opkræve sådanne afgifter direkte fra passagererne.
- 3.1.2. *Afgift for nye destinationer*
- (27) De slovakiske myndigheder præciserer endvidere, at en »ny destination« i henhold til aftalen er enhver planlagt flyvning, som ikke blev opereret af et andet luftfartsselskab i henhold til tidsplanen i samme periode i det sidste år inden opstarten. Afgiften er kun gældende, hvis luftfartsselskabet opererer mindst [...] flyvninger om ugen. Med hensyn til destinationer er lufthavnens IATA/ICAO-kode afgørende. Definitionen af en ny destination vedrører med andre ord lufthavnen og ikke byen. Afgiften for nye destinationer omfatter samme enheder som den normale serviceafgift.
- (28) Ryanair betaler lufthavnen følgende afgifter for tjenester for hver periode på 12 måneder efter datoen for lanceringen af den nye destination:
- År 1: [...] pr. fly af typen B 737-800 (afgang + ankomst);
 - År 2: [...] pr. fly af typen B 737-800 (afgang + ankomst);
 - År 3: [...] pr. fly af typen B 737-800 (afgang + ankomst);
 - År 4: [...] pr. fly af typen B 737-800 (afgang + ankomst);

⁽⁹⁾ Disse afgifter omfatter sikkerhedsforanstaltninger (som brandbekæmpelse) og sikkerhedskontrol af passagerer og bagage samt andre lovpligtige sikkerhedstjenester.

— År 5: [...] pr. fly af typen B 737-800 (afgang + ankomst);

— År 6: [...] pr. fly af typen B 737-800 (afgang + ankomst) og

— efter seks år er den normale serviceafgift for Ryanair (se betragtning 25 ovenfor) gældende.

(29) Afgifterne for nye destinationer øges ikke med [...] hvert år.

3.1.3. Andre tjenester til Ryanair

(30) Lufthavnen giver som handlingsagent ligeledes Ryanair en reservations- og billetprovisionsfacilitet. Ifølge aftalen skal Ryanair betale provision til lufthavnen på [...] på alle Ryanairs bookinger (eksklusive skatter, ændringsgebyrer, andre gebyrer samt passagerservice og andre afgifter), som sælges med debet-/kreditkort af lufthavnen. Provisionen fastlægges efter følgende skema:

— månedlig gennemsnitlig opkrævning pr. afgående passager op til [...] EUR: [...] provision af det samlede beløb

— månedlig gennemsnitlig opkrævning pr. afgående passager mellem [...] EUR og [...] EUR: [...] provision af det samlede beløb og

— månedlig gennemsnitlig opkrævning pr. afgående passager på [...] EUR eller derover: [...] provision af det samlede beløb.

4. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

4.1. BTS

(31) BTS fremsendte sine bemærkninger i en skrivelse af 8. juli 2008.

4.1.1. Aftalen kan tilregnes staten

(32) For så vidt angår aktionærene, anførte BTS endvidere, at Den Slovakiske Republiks transport-, post- og telekommunikationsministerium på det tidspunkt, hvor aftalen

blev underskrevet, var eneaktionær i lufthavnen. Den Slovakiske Republiks nationale ejendomsfond fik først ejendomsretten til BTS' aktier senere i privatiseringsprocessen. BTS mener derfor, at det er irrelevant yderligere at påvise den nationale ejendomsfonds rolle og indflydelse.

(33) BTS mener, at de rabatter, som blev givet til Ryanair, på ingen måde blev tilvejebragt af statsmidler, eftersom BTS er et privat aktieselskab og ikke har haft statsmidler til rådighed. BTS mener, at den kendsgerning, at staten ejer BTS' aktier, ikke automatisk betyder, at dette omfatter statsmidler. I henhold til EF-traktatens artikel 295 gøres der ikke forskel mellem offentlige myndighedsret og private personers ejendomsret.

(34) BTS forklarer endvidere, at beslutningen om at underskrive aftalen ikke kan tilregnes staten, selv om ministeriet som eneaktionær udpegede medlemmerne af bestyrelsen, som forhandlede og underskrev den pågældende aftale. Efter BTS' opfattelse blev disse medlemmer udvalgt i henhold til BTS' vedtægter på baggrund af gennemsigtige udvælgelsesprocedurer, og i henhold til den slovakiske handelslov og BTS' vedtægter forvalter bestyrelsen selskabets aktiviteter og træffer forretningsmæssige, operationelle og organisatoriske beslutninger, medmindre sådanne beslutninger er forbeholdt andre organer. Derudover er bestyrelsen i henhold til den slovakiske lov om handel forpligtet til at handle til selskabets bedste og er ansvarlig for eventuelle skader, medmindre det bevises, at dens medlemmer i forbindelse med udøvelsen af deres forpligtelser udviste faglig omhu og handlede i god tro til selskabets bedste. Medlemmerne af bestyrelsen bærer ansvaret, også selv om deres handlinger er godkendt af tilsynsrådet.

(35) BTS anfører, at den ledelse, som forhandlede og indgik aftalen, handlede efter eget skøn uden indblanding fra aktionæren. BTS' ledelse har aldrig været forpligtet til at sende selskabets strategi over for individuelle luftfartsselskaber til aktionæren eller andre organer til godkendelse.

4.1.2. AIP's priser i forhold til aftalen

(36) For så vidt angår passager- og landingsafgifterne ifølge den gældende AIP gør lufthavnen gældende, at afgifterne ikke er ændret i de seneste år. Kun i 2008 faldt landingsafgifterne med 7 % som følge af øget udnyttelse af lufthavnen. Nedenstående tabel viser udviklingen i afgifterne fra 2003 til 2008.

Tabel 2

AIP's prisudvikling i BTS i SKK

Afgifter i SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Passagerafgifter (pr. passager)	490	490	490	490	490	490
Landingsafgifter (pr. 1 ton startvægt)	425	425	425	425	425	395

- (37) Endvidere er det lufthavnens opfattelse, at priserne i AIP kun er vejledende og ikke obligatoriske for BTS. Disse priser gælder luftfartsselskaber, som ikke accepterer andre kontraktmæssige forpligtelser over for BTS vedrørende antal destinationer, flyvningernes frekvens, antal passagerer eller varigheden af deres operationer i lufthavnen. BTS mener, at enhver kontraktmæssig aftale, som rækker videre end de standardregler, som fremgår af regler og normer, skal afpasses indbyrdes og afspejles i priserne. Dette giver lufthavnsoperatøren mulighed for at differentiere priserne på tjenesterne i forbindelse med de forpligtelser, som luftfartsselskabet har accepteret, med det formål at maksimere de økonomiske fordele for lufthavnen.
- (38) BTS forklarer endvidere, at eftersom aftalen indeholder en klausul vedrørende en prisstigning fra år til år på [...], falder forskellen mellem Ryanairs og AIP's priser gradvist. Ligeledes blev den enkeltstående reduktion i AIP's priser i 2008 ikke afspejlet i Ryanairs priser, hvilket yderligere indsnævrede forskellen.
- (39) Med hensyn til andre offentliggjorte AIP-priser præciserede BTS yderligere, at afgiften for indflyvning og flyvekontrol ikke er omfattet af den aftalte pris mellem BTS og Ryanair, eftersom denne tjeneste ikke ydes af BTS. BTS præciserer endvidere, at ifølge de AIP-takster, som var gældende i den pågældende periode, er det gratis at parkere fly i første to timer. BTS kan derfor ikke se, hvordan Ryanair reelt drager fordel af aftalen med hensyn til gratis parkering, eftersom denne betingelse først og fremmest svarer til den gyldige AIP-takst og Ryanairs fly dernæst ikke er længere end to timer i lufthavnen. ⁽¹⁰⁾
- (40) BTS mener, at ovennævnte oplysninger viser, at de aftalte kontraktpriser mellem BTS og Ryanair ikke adskiller sig fra AIP's vejledende priser til trods for deres forskellige struktur, at de afspejler Ryanairs forpligtelser, og at de giver BTS en økonomisk fordel, som kan sammenlignes med eller er større end andre luftfartsselskaber. BTS præciserer endvidere, at en rabat på enhedsprisen alene ikke kan være grund til at hævde, at modtageren har fået en økonomisk fordel.

4.1.3. Markedsinvestorprincippet og Ryanair-aftalen

- (41) BTS forklarer endvidere, at selskabet ved at underskrive aftalen ikke i første omgang søgte at opnå regional økonomisk udvikling eller mulig intern investering. BTS anfører, at det vigtigste mål med den forretningsmæssige beslutning var at øge indtægterne fra luftfarts- og ikke-luftfartsaktiviteter, at sprede risikoen og afhængigheden af Sky Europe — det vigtigste luftfartsselskab i lufthavnen — og at skabe en mere stabil udvikling i antallet af passagerer i lufthavnen. BTS mener, at alle disse faktorer ville bidrage til at øge markedsværdien.

Tabel 3

Udvikling af regelmæssig befordring i lufthavnen 2004-2007 i antal passagerer

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

⁽¹⁾ Slovakisk nationalt luftfartsselskab, som blev solgt til Austrian Airlines og gik konkurs i 2006

- (42) BTS argumenterer videre, at eftersom aftalen blev indgået i december 2005, bør de oplysninger, som var tilgængelige på daværende tidspunkt, anvendes til sammenligning, dvs. de gældende lufthavns-afgifter i andre europæiske lufthavne, som konkurrerer med BTS om at tiltrække luftfartsselskaber, som er sammenlignelige med Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Ryanairs fly har ikke base i lufthavnen.

- (43) BTS fremfører desuden, at privatejede lufthavne på baggrund af generelt kendte oplysninger normalt yder rabat til luftfartsselskaber og samtidig forventer en rentabel vækst af lufthavnen. De rabatter, der var ydet til Ryanair, kan synes at give en økonomisk fordel ved sammenligning af enhedspriser som sådan, uden at der tages højde for de økonomiske fordele og virkninger for lufthavnen. Efter BTS' opfattelse kan enhedspriser ikke vurderes, uden at der tages hensyn til andre kontraktmæssige ordninger, og uden at de holdes op mod det transporterede antal passagerer, det samlede antal passagerer om året, flyenes vægt, regelmæssigheden og antallet af flyvninger om året, sæsonkorrigering og tilsvarende omkostninger og andre faktorer, der påvirker lufthavnens rentabilitet som sådan. Alle disse faktorer påvirker lufthavnens indtægter og omkostninger og skal tages i betragtning, når priserne i forhold til de enkelte luftfartsselskaber sammenlignes.
- (44) BTS mener, at selskabet ved indgåelse af aftalen handlede som en privat investor i en markedsøkonomi. BTS gennemførte finansielle beregninger af rentabiliteten af aftalen med Ryanair, inden den blev underskrevet. BTS' ledelse og Ryanair holdt flere telefonmøder for at forhandle betingelserne på plads. BTS vurderede i sine beregninger omkostninger og forventede indtægter fra aftalen baseret på erfaringer fra forskellige lufthavne med lavprisluftfartsselskaber.
- (45) BTS forklarer endvidere, at lufthavnen ved aftalens indgåelse havde tilstrækkelig driftskapacitet til at øge antallet af passagerer i de følgende år, så den havde ikke forventet en yderligere stigning i de faste omkostninger i forbindelse med den øgede kapacitet. Den anfører endvidere, at en aftale med et andet luftfartsselskab, der sikrer en stigning i antallet af passagerer, som er sammenlignelig med Ryanair, ville blive indgået på sammenlignelige betingelser. I forhold til arten af de tjenester, som BTS ydede Ryanairs passagerer og fly, forklarer den, at disse tjenester er betydeligt billigere end dem, der ydes til traditionelle luftfartsselskaber.
- (46) BTS gør endvidere gældende, at indtægterne fra aftalen med Ryanair udgør en »garanteret indtægt«. Det skyldes især, at Ryanair i henhold til aftalens artikel 2.1 i perioden fra den 1. juli 2009 til den 30. juni 2016 er forpligtet til at betale BTS for mindst [...] flyvninger pr. dag, også selv om selskabet opererer færre flyvninger i denne periode. BTS mener, at Ryanairs forpligtelse gør det lettere at planlægge investeringer på land sigt i lufthavnen. BTS forklarer endvidere, at lufthavnens indtægter, der ikke er luftfartsindtægter, er steget betydeligt på grund af Ryanair.
- (47) For så vidt angår mekanismen for anvendelse af aftalerabatten på nye destinationer, understreger BTS, at rabatten ikke kan beregnes i forhold til det første år af aftalens gyldighed, men til de første 12 måneder fra idriftsættelsen af de berettigede destinationer.
- (48) Med hensyn til rabatter på de såkaldte »nye destinationer« mener BTS endvidere, at en sådan rabat ikke udgør en selektiv økonomisk fordel for Ryanair, eftersom BTS kun er parat til at yde sådanne rabatpriser på destinationer, der opfylder de respektive kriterier i aftalen og giver lufthavnen en økonomisk fordel. BTS forklarer endvidere, at det er nødvendigt at understrege, at luftfartsselskabet kun er berettiget til rabatprisen på betingelse af, at det er en fast destination med mindst [...] flyvninger om ugen. Med den forventede mindste udnyttelse af kapaciteten i et B 737-800-fly (63 %) ⁽¹¹⁾ udgør dette mindst 90 000 nye passagerer om året, svarende til over 6,5 % af det samlede antal passagerer, som lufthavnen ekspederede ved aftalens indgåelse, og som fortsat tegner sig for over 4,3 % af det samlede antal passagerer, som lufthavnen ekspederede i 2007.
- (49) Samtidig skal det anføres, at det kun er en enkelt af Ryanairs destinationer, der siden aftalens indgåelse har opfyldt betingelserne for rabatten, nemlig destinationen Frankfurt-Hahn. På tidspunktet for aftalens indgåelse var der ingen andre luftfartsselskaber, der havde eller i dag har regelmæssige flyvninger til denne destination. Ryanair overtog således ingen eksisterende passagerer fra et andet luftfartsselskab.
- (50) Endvidere præciserer BTS, at hvis et luftfartsselskab opfylder betingelserne for en såkaldt »ny destination«, er det økonomiske udbytte af en sådan destination, selv efter den største rabat i det første år, over [...] om året, hvilket er [...] mere end for en almindelig gennemsnitlig destination for et andet luftfartsselskab med tre flyvninger om ugen i henhold til AIP's priser (dvs. [...]) og næsten [...] som et andet luftfartsselskabs destination med fem flyvninger om ugen i henhold til AIP's priser (dvs. [...]).
- (51) BTS mener, at en ny destination i høj grad bidrager til lufthavnens vækst og udvikling, navnlig som følge af en højere udnyttelse af lufthavnens kapacitet (terminalbygninger og start- og landingsbaner), hvor udbyttet fra de højere indtægter som følge af indførelsen af en sådan ny destination er meget større end de ydede rabatter og i høj grad bidrager til selskabets eksisterende faste omkostninger ⁽¹²⁾ og samtidig til bæredygtigheden af priserne på de tjenester, som lufthavnen yder (se udviklingen i
-
- ⁽¹¹⁾ Det er BTS opfattelse, at klageren fejlagtigt forudsætter, at Ryanairs lastfaktor er 83 %. Hverken Ryanair eller et andet sammenligneligt luftfartsselskab har på noget tidspunkt opnået en sådan lastfaktor i lufthavnen. Ryanair kan kun sammenlignes med det andet lavprisluftfartsselskab, som opererer i BTS (f.eks. Sky Europe i 2005), som opnåede en lastfaktor på 63 % i det år, hvor Ryanair-aftalen blev indgået.
- ⁽¹²⁾ BTS anfører endvidere, at omkostningerne i forbindelse med driftskapacitet, eksklusive flyhandlingsomkostninger (terminal, start- og landingsbaner samt andre områder og afskrivning, renter, reparationer og vedligeholdelse, energi, tjenester, it-systemlicenser, personaleomkostninger, administration) kan (for næsten 100 %s vedkommende) anses for at være selskabets faste omkostninger, som ikke i væsentlig grad ændres, afhængigt af ændringer i antallet af passagerer, der ekspederes af lufthavnen.

AIP's priser). BTS anfører endvidere, at en sådan ny destination ligeledes bidrager til en stigning i andelen af regelmæssig trafik i lufthavnen og reducerer den uregelmæssige udnyttelse af lufthavnens kapacitet som følge af sommerflyvninger (charterflyvninger), hvilket er de væsentligste faktorer, som påvirker behovet for investeringer i nye lufthavnsfaciliteter, og som udgør en byrde for lufthavnens budget som følge af afskrivninger og renter og efterfølgende medfører et behov for højere priser på de ydede tjenester.

- (52) BTS fastholder endvidere, at betingelserne for at yde rabatter på nye destinationer skal overholde en frekvens på syv flyvninger om ugen, hvilket kun blev opfyldt af Ryanair i forbindelse med destinationen Frankfurt-Hahn. Ryanair åbnede imidlertid flere »nye« destinationer, som selskabet ikke fik rabat på, da frekvensen af de ugentlige flyvninger var utilstrækkelig (f.eks. Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol og Bremen).
- (53) Med hensyn til ruternes rentabilitet forklarer BTS, at selskabet ikke er i besiddelse af disse oplysninger, og at en rutes rentabilitet kun kan vurderes af luftfartsselskabet. Siden Ryanairs start i BTS har selskabet kun annulleret en enkelt destination (Bratislava — Bremen, Tyskland). Ruten blev nedlagt efter otte måneders drift, selv om Ryanair betalte en forhandlet pris for den (dvs. lavere end AIP's pris). BTS påpeger, at disse oplysninger viser, at enhver rabat på destinationer, der ydes på normale markedsvilkår, er utilstrækkelig i forhold til at bevare en urentabel rute.

4.1.4. Støttens forenelighed

- (54) BTS mener, at aftalen ikke udgjorde en fordel for Ryanair, eftersom den var baseret på markedsvilkår og derfor ikke udgør statsstøtte. BTS gav derfor ingen forklaringer på kriterierne for forenelighed.
- (55) BTS mener endvidere, at 2005-retningslinjerne ikke udgør retlig bindende lovgivning i henhold til fællesskabslovgivningen, dvs. at de ikke er bindende for EU's medlemsstater og fysiske og juridiske personer. Kun forordninger, direktiver og afgørelser er bindende. Henstillinger og udtalelser er ikke bindende. Derudover hævder BTS, at aftalen blev indgået den 5. december 2005, og at 2005-retningslinjerne blev offentliggjort den 9. december 2005, og at de i dette tilfælde ikke har tilbagevirkende kraft.

4.2. Ryanair

- (56) Ryanair indledte sine bemærkninger af 8. august 2008 med at anføre, at iværksættelsen af en formel undersøgelsesprocedure efter selskabets opfattelse var uberettiget

og unødvendig. Selskabet anførte endvidere, at det beklager, at Kommissionen ikke gav Ryanair mulighed for at blive inddraget i den foreløbige undersøgelse.

- (57) Med hensyn til sagens genstand mener Ryanair, at Kommissionen skulle have taget udgangspunkt i standardhandelsaftaler, bl.a. i dokumentationen vedrørende sammenlignelige lufthavne, som Ryanair havde fremsendt i Charleroi-undersøgelsen, og Kommissionen burde på dette grundlag have besluttet, at den pågældende aftale overholder markedsinvestorprincippet og dermed ikke omfatter statsstøtte.

4.2.1. Aftalen kan tilregnes staten

- (58) Med hensyn til spørgsmålet om aftalens finansiering ved hjælp af statsmidler, og om den kan tilregnes de slovakiske myndigheder, forstår Ryanair det sådan, at BTS handlede egenhændigt, da selskabet indgik aftalen, og at der derfor ikke var nogen statsstøtte involveret.
- (59) Ryanair er af den opfattelse, at klageren synes at have været forudindtaget af Ryanairs indvendinger mod Wien lufthavns overtagelse af BTS og tidspunktet for aftalens indgåelse som dokumentation for ydelsen af statsstøtte, og at have blæst det tilsyneladende omfang af den påståede fordel for Ryanair op.
- (60) Ryanair bekræfter, at selskabet ganske vist har givet udtryk for konkurrencebetingede forbehold mod valget af køber i BTS' privatiseringsproces⁽¹³⁾, men mener, at det på grundlag af Ryanairs holdning ville være absurd at konkludere, at selskabet er imod privatiseringen af lufthavnen, eller at det var imod, at lufthavnen i Wien købte BTS, da aftalen angiveligt kun var gældende, hvis lufthavnen var offentligt ejet som følge af nødvendigheden af statsstøtte. Ryanair præciserer endvidere, at selskabet ikke var imod privatiseringen af BTS som sådan, men imod valget af lufthavnens køber, Wien lufthavn, da dette ville have fjernet det konkurrencemæssige pres, som Bratislava lufthavn lagde på Wien lufthavn og afskaffet valgmulighederne for de luftfartsselskaber, som ønskede at betjene det opland, som dækker dele af Den Slovakiske Republik, Østrig, Ungarn og Den Tjekkiske Republik.
- (61) Med hensyn til tidspunktet for aftalen præciserer Ryanair, at der inden aftalens indgåelse var en lang forberedelsesfase med forhandlinger mellem Ryanair og BTS, som startede allerede i december 2003. Aftalen blev indgået den 5. december 2005, hvorimod fristen for indsendelse af bud var den 24. januar 2006, dvs. over halvanden måned senere.

⁽¹³⁾ Som i sidste ende mislykkedes.

- (62) Derudover forklarer Ryanair også, at selskabet efter planen skulle afdække 20 fly mellem september 2005 og marts 2006, hvoraf op til fire var sat af til at operere på BTS. Af disse operationelle årsager kunne indgåelsen af aftalen ikke blive sat i venteposition i 10 måneder, indtil privatiseringsbuddene og godkendelsen af Den Slovakiske Republiks monopoltilsyn var afsluttet (første tidsfrist var den 15. august 2006 med en forlængelse med 45 dage indtil oktober 2006).

4.2.2. Redegørelser vedrørende AIP og serviceafgifter i lufthavnen

- (63) I forhold til AIP er dette dokument efter Ryanairs opfattelse kun vejledende og er ikke bindende for BTS i selskabets forhandlinger med luftfartsselskaber. Herudover giver AIP selv mulighed for særlige rabatter og undtagelser fra bestemmelserne og offentliggør dermed de rabatter, der kan forhandles mellem lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber fra sag til sag.
- (64) Med hensyn til den standardparkeringsafgift, som finder anvendelse, når et fly parkeres i over to timer, præciserer Ryanair, at denne afgift ikke er gældende for selskabet som følge af dets særlige operationer, og fordi Bratislava lufthavn ikke er Ryanairs »base«. Ryanairs fly parkeres aldrig i BTS, og som følge af den korte tid, Ryanairs fly står ved gaten, bruger flyene kun 25 minutter i lufthavnen hver gang, ligesom de aldrig befinder sig i de angivne parkeringsområder.
- (65) Med hensyn til indførelse af nye afgifter mener Ryanair, at Kommissionens fortolkning er misvisende, eftersom den foreslår, at de nye afgifter ikke vil være gældende for Ryanair. Sådanne afgifter opkræves dog direkte af BTS i stedet for Ryanair. Ryanair præciserer endvidere, at sådanne afgifter, hvis de opkræves direkte af Ryanair, ville få negative konsekvenser for selskabets forretningsmodel og antal passagerer.
- (66) Ryanair anfører endvidere, at fjernelse eller reduktion af visse standardafgifter, der er gældende for lufthavnen, ikke vil være til fordel for selskabet, da den kombinerede landings-, afgang- og handlingsafgift i henhold til aftalen ikke reduceres, når standardafgifterne i lufthavnen reduceres. Denne risiko påtog Ryanair sig på tidspunktet for aftalens indgåelse. Denne risiko viste sig ligeledes i lufthavnen, eftersom landingsafgiften blev reduceret med 7,1 % i januar 2008. Derudover indeholder aftalen en årlig stigning i serviceafgiften på [...].

4.2.3. Aftalen opfylder markedsinvestorprincippet

- (67) Ryanair bestrider Kommissionens foreløbige konklusion om, at fordi de slovakiske myndigheder har nævnt regional økonomisk udvikling og eventuelle indgående

investeringer og andre sekundære og tertiære økonomiske konsekvenser blandt aftalens fordele, er markedsinvestorprincippet ikke opfyldt.

- (68) Ryanair præciserer endvidere, at BTS' vigtigste mål var at optimere antallet af passagerer og konkurrere på markedet for lufthavnstjenester, og at BTS baserede sin beslutning på fortsat opdaterede finansielle analyser, hvilket også kan bekræftes af brevvekslinger mellem BTS og Ryanair i en lang forhandlingsproces, som indledtes i december 2003. Ryanair anfører f.eks., at et brev fra BTS af 12. december 2003 indeholdende et foreløbigt tilbud om rabatter viser, at lufthavnen havde gennemført en cost-benefit-analyse. Ryanair anfører endvidere, at det ligeledes i en e-mail af 16. november 2004 anføres, at BTS analyserede risici i forbindelse med aftalen, som f.eks. at serviceafgiften kun omfattede afgifter under BTS' kontrol (dvs. serviceafgiften omfattede ikke flyvekontrol, da BTS ikke kontrollerer denne). Ryanair gav ligeledes eksempler på, at den havde givet BTS en UNISYS-rapport om sekundære lufthavns evne til at erobre noget af de primære lufthavns trafik.
- (69) Ryanair forklarer, at de afgifter, selskabet betaler til BTS, svarer til eller er højere end afgifterne i andre sammenlignelige lufthavne (f.eks. den privatejede Blackpool lufthavn i Det Forenede Kongerige). Ryanair hævder endvidere, at selskabet ligeledes gav eksempler på afgifter i talrige privatejede og privatfinansierede lufthavne til Kommissionen på forskellige stadier i den administrative og juridiske fase af Charleroi-sagen og henviser til argumenter, oplysninger og konklusioner i Charleroi-sagen med henblik på en uddybende forklaring. Efter Ryanairs opfattelse er der ikke behov for en kompleks økonomisk vurdering, eftersom en enkelt sammenligning af lufthavnsafgifter i forskellige privatejede og -finansierede lufthavne burde være tilstrækkelig.
- (70) Ryanair mener endvidere, at eftersom selskabet har forpligtet sig til mindst [...] ruter om dagen — svarende til over 2 mio. passagerer om året ved en given lastfaktor på 75 % — fra Bratislava lufthavn fra den 1. juli 2009, gav det lufthavnen en stabil indtægt. Ryanair påpeger endvidere, at denne indtægt var garanteret af en bod, som ville udgøre afgifter for [...] ruter pr. dag, hvis Ryanair ikke opfyldte sin forpligtelse. Ryanair mener således, at de lavere afgifter i lufthavnen blev anvendt under hensyntagen til en økonomisk fordel og er dermed i overensstemmelse med markedsinvestorprincippet.
- (71) Derudover er serviceafgiften for nye destinationer baseret på flyfrekvenser (syv flyvninger pr. uge) og svarer til over 100 000 passagerer pr. år (under forudsætning af en lastfaktor på 75 %). Ryanair forklarer, at rabatterne for nye destinationer på observationstidspunktet kun var gældende for ruten mellem Bratislava og Frankfurt

Hahn. Selskabet forklarer endvidere, at BTS' rabatter på nye destinationer er i overensstemmelse med praksis i branchen, eftersom mange privatejede og offentligt ejede lufthavne anvender samme eller større rabatter på nye destinationer.

(72) Ryanair præciserer endvidere, at selskabet ved at tilføre lufthavnen et stort antal passagerer bidrager til at maksimere ikke-luftfartsindtægter og benyttelse af lufthavnen. Ikke-luftfartsindtægterne omfatter parkeringsafgifter for passagerer, indtægter fra virksomheder tilknyttet lufthavnen som biludlejning, butikker, banker, postkontorer og restauranter, indtægter fra transporttjenester til naboer og reklameindtægter. Derudover mener Ryanair, at lufthavnen kan generere yderligere indtægter som følge af provision fra billetter og ekstra bagage og spare omkostninger, der skyldes forskellige indcheckningsprocedurer.

(73) Ryanair afviser klagerens forudsætning om, at et flys lastfaktor angiveligt udgør 84 %, og at et flys maksimale startvægt er 69,9 tons. Disse forudsætninger overdrives for at forstørre den fordel, som Ryanair angiveligt har. Ryanair præciserer endvidere, at selskabets forudsætning om lastfaktoren pr. fly, da det forhandlede med BTS, var 75-80 %, og at dette blev bekræftet af efterfølgende statistikker. Ryanairs flys maksimale startmasse til og fra Bratislava lufthavn er 67 tons.

(74) Ryanair mener, at det allerede i 2005 kunne ses, at den indgåede aftale med BTS ville gøre lufthavnen mere rentabel og dermed give aktionærerne en merværdi. Selskabet har indgået lignende kontrakter med andre privatejede og offentligt ejede lufthavne som London-Stansted, London-Luton, Prestwick eller Hahn.

4.2.4. Manglende selektivitet

(75) Ryanair mener, at foranstaltningerne mangler selektivitet, da aftalen ikke blev indgået som eksklusivaftale, og andre luftfartsselskaber kunne have opnået samme betingelser som Ryanair på baggrund af forpligtelserne. Selskabet mener endvidere, at aftalen er gennemsigtig og ikke diskriminerer i anvendelsen af de finansielle og driftsmæssige betingelser, som tilbydes andre luftfartsselskaber.

(76) Ryanair forklarer endvidere, at lufthavnen på tidspunktet for aftalens indgåelse opererede under sin kapacitet og ville have kunnet omfatte Ryanairs konkurrenter. Selskabet anfører endvidere, at Sky Europe havde som minimum de samme betingelser som Ryanair, eftersom deres forpligtelser var sammenlignelige.

4.2.5. Indvirkning på handlen mellem medlemsstaterne og konkurrenceforvridning

(77) Ryanair bestrider Kommissionens foreløbige konklusioner i indledningen af proceduren i forbindelse med

konkurrenceforvridning og indvirkningen på handlen mellem medlemsstaterne. Selskabet rejser især indsigelse mod, at Kommissionen ikke analyserede aftalerne mellem konkurrerende luftfartsselskaber og lufthavne.

5. BEMÆRKNINGER FRA SLOVAKIET OM BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

(78) De slovakiske myndigheder indledte deres bemærkninger med at anføre, at de fuldt ud støtter BTS' og Ryanairs argumenter om, at aftalen ikke omfatter statsstøtte til Ryanair, og at den blev indgået på markedsvilkår.

(79) Med hensyn til, om aftalen kan tilregnes staten, understreger de navnlig, at aftalen først blev indgået efter en langvarig forhandling mellem lufthavnens ledelse og Ryanair. De slovakiske myndigheder mener, at hvis aftalen kan tilregnes staten, ville forhandlingsprocessen have været kortere. Det er ligeledes indlysende, at aftalen ikke blev indgået under pres. De hævder endvidere, at lufthavnen er uafhængig af de lokale og regionale myndigheder, og at den kunne finansiere sine driftsomkostninger af indtægterne uden de offentlige myndigheders indgriben.

(80) De slovakiske myndigheder hævder endvidere, at BTS fungerede som markedsinvestor med det formål at opnå de mest gunstige kontraktmæssige vilkår for lufthavnen. BTS sendte for nylig en rapport til Den Slovakiske Republiks finansministerium udarbejdet i 2003 af en konsulentvirksomhed i forbindelse med lufthavnens lavprisstrategi. Formålet med rapporten var at beskrive aktiviteter og tendenser i lavprisluftfartsselskaberne verden over og i det centrale Europa for at give lufthavnens ledelse henstillinger om priser, markedsføring og finansielle spørgsmål. En anden analyse blev gennemført i april 2004 med henblik på at vurdere væksten i antallet af passagerer i lufthavnen og prismulighederne.

(81) De slovakiske myndigheder bekræfter, at BTS ligeledes benyttede eller tilbød rabatter på nye planlagte destinationer til andre luftfartsselskaber som Easyjet og Sky Europe, og at aftalen med Ryanair ikke udgjorde nogen speciel undtagelse. De hævder endvidere, at definitionen af en »ny destination« kunne sammenlignes med de andre luftfartsselskabers definition, og at Ryanair på ingen måde blev favoriseret.

(82) De slovakiske myndigheder præciserer endvidere, at selv om de mener, at aftalen med Ryanair ikke omfatter statsstøtte, har de anmodet lufthavnen om en efterfølgende analyse af aftalens rentabilitet. Resultatet af analysen var, at lufthavnens rentabilitet som følge af aftalen var 8,5-10 % i 2006-2007.

6. STATSSTØTTE

6.1. Statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF

- (83) I traktatens (TEUF) artikel 107, stk. 1, fastsættes følgende: »... er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«
- (84) Kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. For at beslutte, om den pågældende foranstaltning udgør statsstøtte i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand, skal alle følgende kriterier opfyldes. Den finansielle støtte skal især:
- ydes af staten eller ved hjælp af statsmidler
 - begunstige visse virksomheder eller visse produktioner
 - fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og
 - påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (85) I nærværende sag har de slovakiske myndigheder hævdet, at BTS har handlet, som en markedsinvestor ville have gjort i samme situation. Hvis dette er tilfældet, har Ryanair ikke draget fordel af aftalen, og den omfatter ikke statsstøtte.

6.2. Anvendelse af markedsinvestorprincippet

- (86) I sin vurdering af, om aftalen blev indgået på normale markedsvilkår skal Kommissionen undersøge, om en privat investor, der opererer på normale markedsvilkår, under lignende omstændigheder ville have indgået samme eller lignende handelsaftaler med BTS ⁽¹⁴⁾.
- (87) Begge interesserede parter (dvs. BTS og Ryanair) hævder, at andre privatejede og offentligt ejede lufthavne giver rabatter baseret på antal passagerer og rabatter på nye destinationer, idet de forventer øget rentabilitet og bedre udnyttelse af infrastrukturen. De mener derfor, at Kommissionen bør begrænse sin undersøgelse af den private markedsinvestor til en sammenligning af de afgifter, som er omfattet af aftalen, samt de lufthavnsafgifter, som anvendes i andre europæiske lufthavne over for lavprisluftfartsselskaber. Ryanair hævder især, at afgif-

terne i Bratislava lufthavn svarer til eller endda er højere end dem, der anvendes i sammenlignelige lufthavne (f.eks. Blackpool lufthavn i Det Forenede Kongerige).

- (88) I denne henseende finder Kommissionen, at selv om de lufthavnsafgifter, som anvendes i andre europæiske lufthavne, kan udgøre et generelt sammenligningsgrundlag for priserne på lufthavnstjenester, kan det ikke konkluderes, at BTS i netop denne sag har handlet som en privat investor.
- (89) Indtægts- og omkostningsstrukturen er forskellig fra lufthavn til lufthavn. Den afhænger især af lufthavnens udviklingsstade, navnlig med hensyn til antal passagerer, de ruter, som opereres til/fra lufthavnen, den tilgængelige kapacitet (overkapacitet, kapacitetsbegrænsninger eller behov for nye investeringer som følge af stigninger i antallet af passagerer), infrastrukturens levetid, behov for udskiftningsinvesteringer og afskrivningsniveauer, regelbyrden, som kan variere fra medlemsstat til medlemsstat, og den historiske gæld og forpligtelser. Kommissionen bemærker endvidere, at aftaler med luftfartsselskaber kan være forskellige i de enkelte lufthavne, og at de ligeledes kan afhænge af, hvor attraktiv deres beliggenhed er for det pågældende luftfartsselskab og dets konkurrenter, omlandets størrelse og det relevante serviceniveau.
- (90) Kommissionen mener derfor, at vurderingen af, om aftalen omfatter en fordel for Ryanair, skal vurderes i forhold til betingelserne i Bratislava lufthavn og ikke ved en enkel sammenligning af de afgifter, som benyttes i andre europæiske lufthavne, hvor andre forhold kan gøre sig gældende.
- (91) Ifølge principperne i retspraksis skal Kommissionen sammenligne BTS' handlemåde med en privat operatør, som handler efter en rentabilitetsstrategi ⁽¹⁵⁾. BTS hævder, at selskabet handlede rationelt, men det gav ikke Kommissionen en formel skriftlig rapport.
- (92) Retten erklærede i dommen i Stardust Marine-sagen følgende: »[...] ved bedømmelsen af, om en stat har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig investor ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, og af, om statens handlemåde er økonomisk rationel, skal der foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet, hvorved der ikke må tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig sidenhen« ⁽¹⁶⁾.
- (93) For at kunne anvende undersøgelsen om den private investor skal Kommissionen gå tilbage til tidspunktet for aftalens indgåelse. BTS underskrev aftalen med Ryanair den 5. december 2005. Kommissionen skal således basere sin vurdering på de oplysninger og forudsætninger, som operatøren havde til rådighed, da aftalen blev underskrevet.

⁽¹⁴⁾ For at gennemføre sin vurdering har Kommissionen ligeledes bedt Moore Stephens (i det følgende benævnt »Kommissionens ekspert«) om at foretage en undersøgelse. Kommissionens ekspert analyserede de finansielle oplysninger og forudsætningerne for Ryanair-aftalen. I sin undersøgelse fik Kommissionens ekspert hjælp af BTS og havde adgang til alle nødvendige dokumenter i et datarum og ligeledes til BTS' ledelse. Kommissionens ekspert fik endvidere ubegrænset adgang til lufthavnens finansielle, kontraktmæssige og anden dokumentation.

⁽¹⁵⁾ Sag C-305/89, Italien mod Kommissionen (»Alfa Romeo«), Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 20, sag T-296/97, Alitalia mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 3871, præmis 84.

⁽¹⁶⁾ Domstolens dom af 16. maj 2002, C-482/99, Frankrig mod Kommissionen (i det følgende benævnt: »Stardust Marine-dommen«), Sml. 2002 I, s. 4397, præmis 71.

- (94) Ifølge aftalen (artikel 2, stk. 1) forpligtede Ryanair sig til at operere mindst [...] eksisterende destinationer pr. dag i midten af 2009. Derefter påregnedes en noget reduceret vækst. I henhold til aftalens artikel 6, stk. 4, skal prisen for en standarddestination udgøre [...] pr. ekspedition (ankomst og afgang), som stiger med [...] om året.
- (95) Ifølge aftalens artikel 6, stk. 3, opkræves der for nye destinationer en reduceret pris på [...] pr. flyekspedition, som ville stige med EUR [...] om året i en periode på seks år, med start fra indførelsen af den nye destination. Det følger ligeledes af lufthavnens oplysninger, at nye destinationer udgør maksimalt 20 % af Ryanairs samlede destinationer ⁽¹⁷⁾.
- (96) På denne baggrund kunne lufthavnen forudse de indtægter, som blev genereret af aftalen med Ryanair. Det bør understreges, at der i denne indtægt kun tages højde for luftfartsindtægterne og ikke de indirekte indtægter.
- (97) Kommissionen bemærker endvidere, at den som følge af Ryanairs forpligtelse til at operere mindst [...] ruter pr. dag fra lufthavnen vil kunne forvente stabile og forudsigelige indtægter i hele aftalens løbetid.
- (98) Lufthavnens omkostninger i aftalens løbetid blev anslået ved at fremskrive de faktiske omkostninger ⁽¹⁸⁾ til 2016 på baggrund af lufthavnens forretningsplan.
- (99) En del af den enkelte relevante omkostningsposition blev tilskrevet aftalen efter nøgler, der repræsenterer andelen af passagerer (29,38 % af passagerer i 2007), flybevægelser i lufthavnen (12,69 % i 2007), maksimal startmasse (19,07 %) og administrationsbehov, som kan tilskrives aftalen, samt niveauet af de tjenester, der tilbydes Ryanair. De årligt fremskrevne fordelingsnøgler er beskrevet nedenfor i tabel 4, som viser, at den del af omkostningerne, som bæres af Ryanair, stiger i takt med dens betydning for lufthavnens aktivitet.

Tabel 4

Omkostningsfordelingsnøgler for Ryanair-aftalen 2008-2016

Omkostningsfordelingsnøgler	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagerer	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksimal startmasse	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flybevægelser i lufthavnen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Omkostningerne blev derefter fremskrevet frem til 2016, hvilket giver følgende nøgleforudsætninger på baggrund af lufthavnens forretningsplan:

— De årlige afskrivninger er baseret på investeringsprogrammet, som omfatter omkostningerne i forbindelse med en ny terminal og stiger drastisk i løbet af årene for det nye terminalbyggeri fra 2009 til 2012.

— Personaleomkostninger er baseret på den forudsætning, at antallet af medarbejdere stiger med 50 % i forhold til stigningen i antal passagerer pr. år ganget med en gennemsnitlig løn pr. medarbejder ganget med en årlig inflationsprocent.

⁽¹⁷⁾ I forbindelse med en mulig forskelsbehandling af afgifter mellem luftfartsselskaberne i BTS bemærker Kommissionen, at Ryanairs serviceafgift pr. passager i 2008 kan sammenlignes med afgiften pr. passager, som betales af Sky Europe. I 2008 transporterede Sky Europe f.eks. 892 939 passagerer og betalte en afgift på [...] pr. passager, idet denne afgift også omfattede et parkeringsgebyr for fly i lufthavnen. Til sammenligning transporterede Ryanair 762 541 passagerer og betalte en afgift på [...] pr. passager, eksklusiv parkeringsafgift for fly. I afgifterne i BTS skelnes der således udelukkende mellem niveauet af den ydede tjeneste og antal transporterede passagerer. Kommissionen modtog ingen modstridende bemærkninger fra Ryanairs konkurrenter i BTS under sin formelle undersøgelse.

⁽¹⁸⁾ I beregningen vedrører omkostningsgrundlaget 2007; omkostningerne for 2005 var lavere.

- Energiforbrug (gas, elektricitet) og vandomkostninger forudsættes at stige med 25 % af stigningen i det fremskrevne antal passagerer ganget med den årlige inflationsprocent plus en engangsstigning på 35 % i 2010 for at vise indledningen af fase 1 for den nye terminal. Der er ingen tilsvarende stigning for indledningen af fase 2 for den nye terminal i 2012, da en eksisterende bygning i fase 2 udskiftes med en ny bygning, hvorved der ikke sker nogen nettostigning i energiforbrug.
 - Reparations- og vedligeholdelsesomkostninger er baseret på en anslået stigning på 50 % af stigningen i det fremskrevne antal passagerer ganget med den årlige inflationsrate.
 - Den årlige inflation er baseret på det slovakiske finansministeriums fremskrivning.
 - Den valutakurs, som anvendes til at konvertere SKK til EUR er fastlagt som kursen på den dato, hvor aftalen blev indgået (37,798 SKK/EUR).
- (101) Følgende tabel viser indtægts- og omkostningsberegninger i forbindelse med aftalen og dens bidrag til BTS' overskud i dens løbetid. Disse beregninger er baseret på forretningsplanen fra BTS' ledelse og de tidligere beskrevne forudsætninger.

Tabel 5

Rentabilitetsanalyse af Ryanair-aftalen 2005-2016

(1 000 EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Indtægter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Overskudsgrad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nutidsværdi ⁽¹⁾ af resultat	[...]										
Gennemsnitlig overskudsgrad	[...]										

⁽¹⁾ Nutidsværdien (eller NPV) beregnet på baggrund af en diskonteringsats på 6,9 %.

- (102) Kommissionen bemærker, at aftalen med Ryanair i sin løbetid genererer et positivt bidrag til BTS' resultat med en nutidsværdi, som udgør [...] mio. BTS' overordnede nutidsværdi forventedes ligeledes at være positiv i aftalens løbetid.
- (103) Kommissionen bemærker endvidere, at aftalen omfatter alle de tilskrivelige omkostninger. Den såkaldte »full cost«-metode i den pågældende sag omfatter afskrivninger på lufthavnens infrastruktur og alle andre driftsomkostninger samt omkostninger til historisk infrastruktur ⁽¹⁹⁾ og omkostninger i forbindelse med sikkerhedsforanstaltninger, som kan udgøre foranstaltninger, der kan falde ind under det offentlige politikker, og som ikke udgør en økonomisk aktivitet i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand. Der blev heller ikke taget højde for andre indtægter end lufthavnsindtægter, som kan tilregnes aftalen. Nutidsværdien af resultatet synes derfor at være undervurderet, og det positive bidrag fra aftalen bør være højere.
- (104) Kommissionen bemærker endvidere, at omkostningerne i 2010 og 2011 — de år, hvor den første del af den nye terminal ⁽²⁰⁾ idriftsættes, og hvor der etableres yderligere kapacitet i lufthavnen - (og navnlig afskrivninger og energiomkostninger) stiger med 33 % til 38 % sammenlignet med 2009 og vil have en negativ indvirkning på resultatet i disse første to år.

⁽¹⁹⁾ Aftaler om infrastrukturinvesteringer og finansieringen deraf, som blev bindende indgået, inden lufthavnene blev anset for at være virksomheder i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand (dato for den første Aéroport de Paris-dom).

⁽²⁰⁾ Beslutningen om udskiftningsinvesteringen for den gamle terminal blev truffet uafhængigt af beslutningen om at indgå et kontraktforhold med Ryanair, inden Ryanair-aftalen blev underskrevet. BTS modtog ikke statsstøtte til opførelsen af den nye terminal.

- (105) Det følger af tabel 5, at aftalens gennemsnitlige overskudsgrad ⁽²¹⁾ udgør [...] og kan sammenlignes med den gennemsnitlige overskudsgrad i andre EU-lufthavne i 2006 og 2007 (se nedenstående tabel).

Tabel 6

Overskudsgrad i andre EU-lufthavne i 2006 og 2007

(%)

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

- (106) Kommissionens ekspert har ligeledes gennemført en sensitivitsanalyse af aftalens nutidsværdi for at undersøge konsekvenserne af variationen i afskrivninger og energiomkostninger — i tilfælde af at disse omkostninger blev undervurderet — for aftalens rentabilitet.

Tabel 7

Sensitivitsanalyse (stigning i afskrivninger og energiomkostninger) af Ryanair-aftalens rentabilitet

Forskellige scenarier	Nutidsværdi af Ryanair-aftalen i 1 000 EUR
<i>Grundlæggende scenario</i>	[...]
<i>Alternativt scenario 1:</i> Stigning i afskrivninger og energiomkostninger med 10 % i 2013 og 15 % i 2014 – 2016	[...]
<i>Alternativt scenario 2:</i> Stigning i afskrivninger og energiomkostninger med 15 % i 2013 og 25 % i 2014 – 2016	[...]

- (107) Uanset forskellene i sensitivitsanalysen på mellem 10 % og 25 % er aftalens bidrag til BTS' nettoresultat stadig positivt og ligger på mellem [...] mio. EUR og [...] mio. EUR.

- (108) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at BTS' beslutning om at indgå en aftale med Ryanair var rationel på grundlag af ovennævnte cost-benefit-analyse.

⁽²¹⁾ I overskudsgraden sammenlignes nettoresultatet med omsætning (indtægter). Forholdet viser, om en virksomhed genererer et tilstrækkeligt afkast, eftersom det viser, hvor stort et overskud der genereres pr. 1 EUR omsætning. Tallet er således en indikator for rentabilitet og effektivitet.

Andre aspekter af aftalen og risikoanalyse for BTS

- (109) Kommissionen anser det for vigtigt, at aftalen ses i forhold til BTS' tidligere aktiviteter og dens position på markedet på det pågældende tidspunkt.
- (110) Kommissionen bemærker endvidere, at den ifølge Charleroi-dommen ⁽²²⁾, når den vurderer den pågældende foranstaltning, skal tage højde for alle foranstaltningens relevante egenskaber og deres sammenhæng.
- (111) I den nærværende sag er det ud over cost-benefit-analysen ligeledes spredning af de luftfartsselskaber, som opererer fra lufthavnen, og dermed risikoreduktion, bedre fordeling af ressourcer samt reduktion af overkapacitet de andre egenskaber, som bør undersøges, når baggrunden for BTS' beslutning om at indgå aftalen vurderes.
- (112) Eftersom Den Slovakiske Republik ikke har et nationalt luftfartsselskab, og størrelsen af det tidligere luftfartsselskab var begrænset (6 % af passagererne i BTS i 2005), og sådanne luftfartsselskaber fortsat ekspederer mindst 40 % af passagererne i sammenlignelige lufthavne i andre medlemsstater, var BTS meget afhængig af et privatejet luftfartsselskab, Sky Europe, som ekspederede omkring 73 % af passagererne i lufthavnen i 2005. Det kan bemærkes, at BTS som følge af aftalen med Ryanair kunne sprede sit kundegrundlag og dermed reducere sin risiko, som blev en realitet i 2009, da Sky Europe gik konkurs.
- (113) Derudover har BTS reduceret risikoen for at skabe overkapacitet ved at erstatte den gamle terminal med en ny og større terminal. Den optimerede anvendelse af infrastruktur og regelmæssigheden heraf gav mulighed for at reducere de normale AIP-takster fra 2008. BTS' såkaldte »serviceafgift« omfattede ikke afgifter, som selskabet ikke havde kontrol over, såsom flyvekontrolafgifter.
- (114) Endvidere markedsfører Ryanair på sit websted Bratislava som en af selskabets destinationer. BTS betaler dog ikke for denne markedsføring, selv om det ikke kan udelukkes, at der er en vis værdi forbundet dermed.

- (115) Kommissionen bemærker, at alle disse kvalitative elementer ligeledes har bidraget positivt til BTS' driftsmæssige og finansielle situation og øget selskabets markedsværdi over for aktionærerne. De supplerer derfor ovennævnte cost-benefit-analyse.

Konklusion

- (116) I lyset af ovenstående kan Kommissionen konkludere, at BTS på det tidspunkt, hvor Ryanair-aftalen blev indgået, mente, at aftalen ville gøre lufthavnen mere rentabel. Kommissionen accepterer derfor, at en markedsoperatør på lignende vilkår ville have besluttet at indgå samme aftale med Ryanair som BTS.
- (117) Mindst ét af de kumulative kriterier i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, er ikke opfyldt, og efter Kommissionens opfattelse indeholder aftalen derfor ikke statsstøtte i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Aftalen af 5. december 2005, der er indgået mellem Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a. s. og Ryanair Ltd. indebærer ikke statsstøtte i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Slovakiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. januar 2010.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

⁽²²⁾ Sag T-196/04, Ryanair mod Kommissionen (»Charleroi-dommen«), Sml. 2008, præmis 59.

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 31. januar 2011

i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF om, hvorvidt staten Israel yder en tilstrækkelig beskyttelse af personoplysninger i forbindelse med automatisk behandling af personoplysninger

(meddelt under nummer K(2011) 332)

(EØS-relevant tekst)

(2011/61/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁽¹⁾, særlig artikel 25, stk. 6,

efter høring af Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Medlemsstaterne skal i henhold til direktiv 95/46/EF fastsætte bestemmelser om, at videregivelse af personoplysninger til et tredjeland kun må finde sted, hvis det pågældende tredjeland sikrer et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau, og medlemsstaternes love til gennemførelse af direktivets øvrige bestemmelser overholdes inden videregivelsen.
- (2) Kommissionen kan fastslå, at et tredjeland sikrer et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau. I så fald kan der videregives personoplysninger fra medlemsstaterne, uden at yderligere garantier er påkrævet.
- (3) Vurderingen af, om beskyttelsesniveauet for personoplysninger er tilstrækkeligt, skal i henhold til direktiv 95/46/EF ske på grundlag af samtlige de forhold, der har indflydelse på en videregivelse eller en type videregivelse af oplysninger og under hensyntagen til en række faktorer som anført i direktivets artikel 25, der er relevante for den pågældende videregivelse.
- (4) Vurderingen af, om beskyttelsesniveauet er tilstrækkeligt, og vedtagelsen og gennemførelsen af afgørelser i henhold til artikel 25, stk. 6, i direktiv 95/46/EF skal på grund af tredjelandenes forskellige opfattelser af begrebet beskyttelse af personoplysninger foretages ud fra en række kriterier, der skal sikre, at der ikke vilkårligt eller uberettiget diskrimineres mod eller mellem tredjelande, hvor lignende forhold gør sig gældende, eller skabes skjulte handelshindringer under hensyntagen til Den Europæiske Unions nuværende internationale forpligtelser.
- (5) Staten Israels retssystem bygger ikke på nogen skriftlig forfatning, men staten Israels højestret har givet visse »grundlæggende love« forfatningsstatus. Disse »grundlæggende love« suppleres af en omfattende retspraksis, idet det israelske retssystem i vidt omfang bygger på »common law«-princippet. Retten til privatlivets fred er nedfældet i den grundlæggende lovs artikel 7 om menneskets værdighed og frihed.
- (6) Staten Israels retsregler for beskyttelse af personoplysninger, der i bredt omfang bygger på de retsregler, der er fastlagt i direktiv 95/45/EF, er fastsat i lov om beskyttelse af privatlivets fred 5741-1981, der senest er blevet ændret i 2007, idet der blev fastlagt nye krav til behandling af personoplysninger, og den detaljerede opbygning af tilsynsmyndighed blev fastsat.
- (7) Den pågældende databeskyttelseslovgivning er blevet yderligere suppleret med bekendtgørelsen om gennemførelse af lov om beskyttelse af privatlivets fred 5741-1981 og bekendtgørelsen om tilsynsmyndighedens oprettelse og funktionsmåde; de bygger i vid udstrækning på anbefalingerne i den rapport (Schoffman-rapporten), som blev udarbejdet for justitsministeriet af udvalget for undersøgelse af lovgivningen vedrørende databaser.
- (8) Der indgår også databeskyttelsesbestemmelser i en række retsforskrifter, der tjener til regulering af forskellige sektorer, såsom lovgivningen for finanssektoren, samt bestemmelserne for sundhedsområdet og offentlige registre.
- (9) De gældende retsregler om databeskyttelse i staten Israel dækker alle de grundlæggende principper, der er nødvendige for at sikre et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau for fysiske personer med hensyn til behandlingen af personoplysninger i automatiserede databaser. Kapitel 2 i lov om beskyttelse af privatlivets fred 5741-1981, hvori principperne for behandling af personoplysninger er fastlagt, gælder ikke for behandling af personoplysninger i ikke-automatiserede databaser (manuelle databaser).
- (10) Anvendelsen af retsreglerne om databeskyttelse er garanteret ved administrative og retlige midler og ved et uafhængigt tilsyn; dette varetages af tilsynsmyndigheden Israeli Law, Information and Technology Authority (ILITA), der er bemyndiget til at foretage undersøgelser og indgreb; myndigheden handler som uafhængig instans.

⁽¹⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

- (11) De israelske databeskyttelsesmyndigheder har afgivet forklaringer og forsikringer med hensyn til fortolkningen af den israelske lovgivning, og har meddelt, at de israelske bestemmelser om databeskyttelse anvendes i overensstemmelse med denne fortolkning. Nærværende afgørelse tager udgangspunkt i disse forklaringer og forsikringer og er derfor også betinget af disses overholdelse.
- (12) Staten Israel bør derfor anses som et land, der kan sikre et tilstrækkeligt højt databeskyttelsesniveau i henhold til direktiv 95/46/EF med hensyn til automatiske internationale overførsler af personoplysninger fra EU til staten Israel; dette gælder også i tilfælde af ikke-automatiske overførsler, når oplysningerne er genstand for videre automatisk behandling i staten Israel. Afgørelsen dækker derimod ikke internationale overførsler af personoplysninger fra EU til staten Israel, hvor nævnte overførsel og den efterfølgende behandling af oplysningerne udelukkende sker på ikke-automatisk måde.
- (13) Af hensyn til åbenheden og for at sikre medlemsstaternes ansvarlige myndigheders beføjelser til at beskytte fysiske personer i forbindelse med behandlingen af deres personoplysninger er det nødvendigt at specificere, under hvilke særlige omstændigheder det kan være berettiget at suspendere specifik videregivelse af personoplysninger uanset konstateringen af, at beskyttelsen er tilstrækkelig.
- (14) I forbindelse med vurderingen af beskyttelsens tilstrækkelighed, der er omhandlet i denne afgørelse, henvises der til staten Israel som defineret i international ret. Yderligere videregivelse til en modtager uden for staten Israel som defineret i international ret bør betragtes som overførsel af personoplysninger til et tredjeland.
- (15) Arbejdsgruppen vedrørende beskyttelse af personer i forbindelse med behandling af personoplysninger, der er nedsat ved artikel 29 i direktiv 95/46/EF, har afgivet positiv udtalelse om, at beskyttelsesniveauet er tilstrækkeligt for så vidt angår automatiske internationale overførsler af personoplysninger fra EU; dette gælder også for så vidt angår ikke-automatiske overførsler af oplysninger, der er genstand for efterfølgende automatisk behandling i staten Israel. Arbejdsgruppen tilskynder i udtalelsen de israelske myndigheder til at vedtage yderligere bestemmelser med det formål at inddrage manuelle databaser i den israelske lovgivning, at fastslå eksplicit, at proportionalitetsprincippet finder anvendelse i forbindelse med behandling af personoplysninger i den private sektor, og at sikre, at undtagelserne i de internationale overførsler af oplysninger fortolkes i overensstemmelse med kriterierne i »Arbejdsdokument om en ensartet fortolkning af artikel 26, stk. 1, i direktiv 95/46/EF«⁽¹⁾. Ved

udarbejdelsen af nærværende afgørelse⁽²⁾ er der taget hensyn til nævnte udtalelse.

- (16) Det udvalg, der er nedsat ved artikel 31, stk. 1, i direktiv 95/46/EF, afgav ikke udtalelse inden for den frist, som formanden havde fastsat —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. For så vidt angår artikel 25, stk. 2, i direktiv 95/46/EF, anses staten Israel for at være et land, der sikrer et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau for personoplysninger, der videregives fra Den Europæiske Union, for så vidt angår automatiske internationale overførsler af personoplysninger fra EU til staten Israel; dette gælder også for så vidt angår ikke-automatiske overførsler af oplysninger, der er genstand for efterfølgende automatisk behandling i staten Israel.

2. Den tilsynsmyndighed, der i staten Israel har ansvaret for anvendelsen af retsreglerne om databeskyttelse i staten Israel, er »Israeli Law, Information and Technology Authority (ILITA)«, som der henvises til i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

1. Denne afgørelse vedrører kun spørgsmålet om, hvorvidt staten Israel som defineret i international ret sikrer en tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til opfyldelsen af kravene i artikel 25, stk. 1, i direktiv 95/46/EF, og den berører ikke andre betingelser eller begrænsninger i forbindelse med gennemførelsen af andre bestemmelser i direktivet, der vedrører behandlingen af personoplysninger i medlemsstaterne.

2. Denne afgørelse anvendes i overensstemmelse med international ret. Afgørelsen berører ikke statussen for Golan-højderne, Gaza-striben og Vestbredden, herunder Østjerusalem, i henhold til international ret.

Artikel 3

1. De ansvarlige myndigheder i medlemsstaterne kan, uden at dette berører deres beføjelser til at træffe foranstaltninger til sikring af overholdelsen af nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til andre bestemmelser end artikel 25 i direktiv 95/46/EF, gøre brug af deres beføjelser til at suspendere overførsler af oplysninger til en modtager i staten Israel for at beskytte fysiske personer i forbindelse med behandlingen af deres personoplysninger,

- a) når en ansvarlig israelsk myndighed fastslår, at den pågældende modtager overtræder de gældende beskyttelsesprincipper, eller

⁽¹⁾ Dokument WP114 af 25. november 2005. Kan konsulteres på http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_da.pdf

⁽²⁾ Udtalelse nr. 6/2009 om databeskyttelsesniveauet i Israel. Kan konsulteres på http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_da.pdf

b) når der er væsentlig sandsynlighed for, at beskyttelsesnormerne overtrædes; når der er grund til at antage, at den ansvarlige israelske myndighed ikke tager eller ikke agter at tage passende og rettidige skridt for at bringe forholdet i orden; når en videre overførsel af personoplysninger vil kunne skabe overhængende risiko for alvorlig skade for de registrerede; og når de ansvarlige myndigheder i medlemsstaterne, forholdene taget i betragtning, på passende vis har søgt at underrette den person, der er ansvarlig for behandlingen af oplysningerne i staten Israel, og give vedkommende mulighed for at svare.

2. Suspenderingen ophæves, når beskyttelsesprincipperne overholdes, og den ansvarlige myndighed i de berørte medlemsstater underrettes herom.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen, hvis der træffes foranstaltninger i henhold til artikel 3.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen underretter hinanden om tilfælde, hvor de organer, som er ansvarlige for håndhævelsen af beskyttelsesnormerne i staten Israel, ikke sikrer overholdelsen heraf.

3. Fremgår det af de oplysninger, der indhentes i medfør af artikel 3, og stk. 1 og 2 i denne artikel, at et organ, der har ansvaret for at sikre, at beskyttelsesnormerne i staten Israel overholdes, ikke varetager sin opgave korrekt, underretter Kommissionen den ansvarlige israelske myndighed herom og forelægger om nødvendigt et udkast til foranstaltninger på grundlag af proceduren i artikel 31, stk. 2, i direktiv 95/46/EF

med henblik på at ophæve eller suspendere nærværende afgørelse eller begrænse dens anvendelsesområde.

Artikel 5

Kommissionen foretager en evaluering af anvendelsen af denne afgørelse og fremsender alt relevant materiale til det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 31 i direktiv 95/46/EF, herunder materiale, der kan påvirke den vurdering, der foretages i henhold til artikel 1 i denne afgørelse, om at beskyttelsen i staten Israel er tilstrækkelig i henhold til artikel 25 i direktiv 95/46/EF, samt materiale, der viser, at afgørelsen gennemføres på diskriminerende måde. Den fører navnlig tilsyn med behandlingen af personoplysninger i manuelle databaser.

Artikel 6

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme denne afgørelse senest tre måneder efter at have fået meddelelse herom.

Artikel 7

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. januar 2011.

På Kommissionens vegne
Viviane REDING
Næstformand

BILAG

Den ansvarlige tilsynsmyndighed, der henvises til i artikel 1, stk. 2, i denne afgørelse

The Israeli Law, Information and Technology Authority

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

Israel

Postadresse:

P.O. Box 7360

Tlf. Aviv, 61072

Tlf. +972-3-7634050

Fax +972-2-6467064

E-mail: ILITA@justice.gov.il

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

ABONNEMENTSPRISER 2011 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA