

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 27



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

54e jaargang

1 februari 2011

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

2011/58/EU:

- ★ **Besluit van de Raad van 25 oktober 2010 betreffende de ondertekening namens de Unie van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en het Koninkrijk Marokko tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen** 1

2011/59/EU:

- ★ **Besluit van de Raad van 25 oktober 2010 betreffende de machtiging tot ondertekening namens de Unie van een Overeenkomst in de vorm van een Protocol tussen de Europese Unie en de Arabische Republiek Egypte tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen in verband met de handelsbepalingen van de Euro-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Arabische Republiek Egypte, anderzijds** 2

VERORDENINGEN

- ★ **Verordening (EU) nr. 72/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op ansjovis in het gebied VIII door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren** 3
- ★ **Verordening (EU) nr. 73/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op haring in EU-wateren en Noorse wateren van IV benoorden 53° 30' NB door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren** 5

Prijs: 3 EUR

(Vervolg z.o.z.)

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

★ Verordening (EU) nr. 74/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op kabeljauw in het gebied internationale wateren van I en IIb door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren	7
★ Verordening (EU) nr. 75/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op blauwe marlijn in de Atlantische Oceaan door vaartuigen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren	9
★ Verordening (EU) nr. 76/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op zwarte haarstaartvis in gebied VIII, IX en X (wateren van de Gemeenschap en wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van derde landen vallen) door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren	11
★ Verordening (EU) nr. 77/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op gaffelkabeljauwen in gebied V, VI en VII (wateren van de Gemeenschap en wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van derde landen vallen) door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren	13
★ Verordening (EU) nr. 78/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op tong in het gebied VIIIa en VIIIb door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren	15
★ Verordening (EU) nr. 79/2011 van de Commissie van 28 januari 2011 tot vaststelling van een verbod op de visserij op Groenlandse heilbot/zwarte heilbot in het gebied NAFO 3LMNO door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren	17
Verordening (EU) nr. 80/2011 van de Commissie van 31 januari 2011 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit	19
Verordening (EU) nr. 81/2011 van de Commissie van 31 januari 2011 tot vaststelling van de invoerrechten in de sector granen van toepassing vanaf 1 februari 2011	21

BESLUITEN

2011/60/EU:

★ Besluit van de Commissie van 27 januari 2010 betreffende steunmaatregel C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakije — Overeenkomst tussen de luchthaven van Bratislava en Ryanair (Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 183) ⁽¹⁾	24
---	----

2011/61/EU:

★ Besluit van de Commissie van 31 januari 2011 overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, over de passende bescherming van persoonsgegevens door de staat Israël wat de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens betreft (Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 332) ⁽¹⁾	39
--	----



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

BESLUIT VAN DE RAAD

van 25 oktober 2010

betreffende de ondertekening namens de Unie van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en het Koninkrijk Marokko tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen

(2011/58/EU)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 207, lid 4, eerste alinea, in samenhang met artikel 218, lid 5,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 24 februari 2006 heeft de Raad de Commissie gemachtigd onderhandelingen met de partners in het Middellandse Zeegebied te openen met het oog op de invoering van een regeling inzake de beslechting van geschillen in verband met handelsbepalingen.
- (2) Deze onderhandelingen werden door de Commissie gevoerd in overleg met het overeenkomstig artikel 207 van het Verdrag aangewezen comité en binnen het bestek van de door de Raad vastgestelde onderhandelingsrichtsnoeren.
- (3) Deze onderhandelingen zijn afgesloten en op 9 december 2009 is een Overeenkomst tussen de Europese Unie en het Koninkrijk Marokko tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen (hierna „de overeenkomst” genoemd) geparafeerd.
- (4) Deze overeenkomst dient te worden ondertekend,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De ondertekening van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en het Koninkrijk Marokko tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen wordt namens de Unie goedgekeurd, onder voorbehoud van de sluiting van deze overeenkomst ⁽¹⁾.

Artikel 2

De voorzitter van de Raad wordt gemachtigd de persoon (personen) aan te wijzen die bevoegd is (zijn) de overeenkomst namens de Unie te ondertekenen, onder voorbehoud van de sluiting ervan.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Luxemburg, 25 oktober 2010.

Voor de Raad
De voorzitter
C. ASHTON

⁽¹⁾ De tekst van de overeenkomst zal samen met het besluit betreffende de sluiting ervan worden bekendgemaakt.

BESLUIT VAN DE RAAD**van 25 oktober 2010**

betreffende de machtiging tot ondertekening namens de Unie van een Overeenkomst in de vorm van een Protocol tussen de Europese Unie en de Arabische Republiek Egypte tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen in verband met de handelsbepalingen van de Euro-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Arabische Republiek Egypte, anderzijds

(2011/59/EU)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 207, lid 4, eerste alinea, in samenhang met artikel 218, lid 5,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 24 februari 2006 heeft de Raad de Commissie gemachtigd onderhandelingen met de partners in het Middellandse Zeegebied te openen met het oog op de invoering van een regeling inzake de beslechting van geschillen in verband met handelsbepalingen.
- (2) Deze onderhandelingen zijn door de Commissie gevoerd in overleg met het overeenkomstig artikel 207 van het Verdrag aangewezen comité en binnen het bestek van de door de Raad vastgestelde onderhandelingsrichtsnoeren.
- (3) Deze onderhandelingen zijn afgesloten en een Overeenkomst in de vorm van een Protocol tussen de Europese Unie en de Arabische Republiek Egypte tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen in verband met de handelsbepalingen van de Euro-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Arabische Republiek Egypte, anderzijds ⁽¹⁾, (hierna „het protocol” genoemd) werd op 27 april 2010 geparafeerd.
- (4) Dit protocol dient te worden ondertekend,

Artikel 1

De ondertekening van de Overeenkomst in de vorm van een Protocol tussen de Europese Unie en de Arabische Republiek Egypte tot vaststelling van een regeling inzake de beslechting van geschillen in verband met de handelsbepalingen van de Euro-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Arabische Republiek Egypte (hierna „het protocol” genoemd), wordt namens de Unie goedgekeurd, onder voorbehoud van de sluiting van genoemd protocol ⁽²⁾.

Artikel 2

De voorzitter van de Raad wordt gemachtigd om de persoon (personen) aan te wijzen die bevoegd is (zijn) om het protocol namens de Unie te ondertekenen, onder voorbehoud van de sluiting ervan.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Luxemburg, 25 oktober 2010.

*Voor de Raad**De voorzitter*

C. ASHTON

⁽¹⁾ PB L 304 van 30.9.2004, blz. 39.

⁽²⁾ De tekst van de overeenkomst zal samen met het besluit betreffende de sluiting ervan worden bekendgemaakt.

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) Nr. 72/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

tot vaststelling van een verbod op de visserij op ansjovis in het gebied VIII door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Het opgebruiken van het quotum

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

Overwegende hetgeen volgt:

Artikel 2

Verbod

(1) Bij Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de EU en, voor vaartuigen van de EU, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽²⁾, zijn de quota voor 2010 vastgesteld.

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

Artikel 3

Inwerkingtreding

(2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.

(3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	59/T&Q
Lidstaat	Frankrijk
Bestand	ANE/08.
Soort	Ansjovis (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Gebied	VIII
Datum	1.12.2010-28.2.2011

VERORDENING (EU) Nr. 73/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

**tot vaststelling van een verbod op de visserij op haring in EU-wateren en Noorse wateren van IV
benoorden 53° 30' NB door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren**

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de EU en, voor vaartuigen van de EU, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽²⁾, zijn de quota voor 2010 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Het opgebruiken van het quotum

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	52/T&Q
LIDSTAAT	Frankrijk
Bestand	HER/4AB.
Soort	Haring (<i>Clupea harengus</i>)
Gebied	EU-wateren en Noorse wateren van IV benoorden 53° 30' NB
Datum	11.11.2010

VERORDENING (EU) Nr. 74/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

tot vaststelling van een verbod op de visserij op kabeljauw in het gebied internationale wateren van I en IIb door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de EU en, voor vaartuigen van de EU, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽²⁾, zijn de quota voor 2010 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Het opgebruiken van het quotum

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	51/T&Q
Lidstaat	Frankrijk
Bestand	COD/1/2B.
Soort	Kabeljauw (<i>Gadus morhua</i>)
Gebied	Internationale wateren van I en IIb
Datum	11.11.2010

VERORDENING (EU) Nr. 75/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

tot vaststelling van een verbod op de visserij op blauwe marlijn in de Atlantische Oceaan door vaartuigen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de EU en, voor vaartuigen van de EU, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽²⁾, zijn de quota voor 2010 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van een van de lidstaten voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Het opgebruiken van het quotum

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaten is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van een van de in die bijlage genoemde lidstaten voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	50/T&Q
	Europese Unie - Alle lidstaten
Bestand	BUM/ATLANT
Soort	Blauwe marlijn (<i>Makaira nigricans</i>)
Gebied	Atlantische Oceaan
Datum	20.11.2010

VERORDENING (EU) Nr. 76/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

tot vaststelling van een verbod op de visserij op zwarte haarstaartvis in gebied VIII, IX en X (wateren van de Gemeenschap en wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van derde landen vallen) door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Het opgebruiken van het quotum

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

Overwegende hetgeen volgt:

Artikel 2

Verbod

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 1359/2008 van de Raad van 28 november 2008 tot vaststelling, voor 2009 en 2010, van de vangstmogelijkheden voor vaartuigen van de Gemeenschap voor bepaalde bestanden van diepzeevissen ⁽²⁾ zijn quota voor 2009 en 2010 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 352 van 31.12.2008, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	57/DSS
Lidstaat	Spanje
Bestand	BSF/8910-
Soort	Zwarte haarstaartvis (<i>Aphanopus carbo</i>)
Gebied	VIII, IX en X (wateren van de Gemeenschap en wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van derde landen vallen)
Datum	30.10.2010

VERORDENING (EU) Nr. 77/2011 VAN DE COMMISSIE**van 28 januari 2011****tot vaststelling van een verbod op de visserij op gaffelkabeljauwen in gebied V, VI en VII (wateren van de Gemeenschap en wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van derde landen vallen) door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren**

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

*Artikel 1***Het opgebruiken van het quotum**

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

Overwegende hetgeen volgt:

*Artikel 2***Verbod**

(1) Bij Verordening (EG) nr. 1359/2008 van de Raad van 28 november 2008 tot vaststelling, voor 2009 en 2010, van de vangstmogelijkheden voor vaartuigen van de Gemeenschap voor bepaalde bestanden van diepzeevissen ⁽²⁾ zijn quota voor 2009 en 2010 vastgesteld.

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

(2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

(3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 352 van 31.12.2008, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	55/DSS
Lidstaat	Spanje
Bestand	GFB/567-
Soort	Gaffelkabeljauwen (<i>Phycis blennoides</i>)
Gebied	V, VI en VII (wateren van de Gemeenschap en wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van derde landen vallen)
Datum	30.10.2010

VERORDENING (EU) Nr. 78/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

tot vaststelling van een verbod op de visserij op tong in het gebied VIIIa en VIIIb door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de EU en, voor vaartuigen van de EU, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽²⁾, zijn de quota voor 2010 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Het opgebruiken van het quotum

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	58/T&Q
Lidstaat	Spanje
Bestand	SOL/8AB.
Soort	Tong (<i>Solea solea</i>)
Gebied	VIIIa en VIIIb
Datum	20.11.2010

VERORDENING (EU) Nr. 79/2011 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2011

**tot vaststelling van een verbod op de visserij op Groenlandse heilbot/zwarte heilbot in het gebied
NAFO 3LMNO door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren**

DE EUROPESE COMMISSIE,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Artikel 1

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de EU en, voor vaartuigen van de EU, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽²⁾, zijn de quota voor 2010 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2010 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

Het opgebruiken van het quotum

Het quotum dat voor 2010 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2011.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Lowri EVANS

Directeur-generaal Maritieme zaken en visserij

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Nr.	54/T&Q
Lidstaat	Spanje
Bestand	GHL/N3LMNO
Soort	Groenlandse heilbot/zwarte heilbot (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Gebied	NAFO 3LMNO
Datum	16.11.2010

VERORDENING (EU) Nr. 80/2011 VAN DE COMMISSIE**van 31 januari 2011****tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening”) ⁽¹⁾,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1580/2007 van de Commissie van 21 december 2007 tot vaststelling van bepalingen voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 2200/96, (EG) nr. 2201/96 en (EG) nr. 1182/2007 van de Raad in de sector groenten en fruit ⁽²⁾, en met name op artikel 138, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

Bij Verordening (EG) nr. 1580/2007 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XV, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 138 van Verordening (EG) nr. 1580/2007 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 1 februari 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 31 januari 2011.

*Voor de Commissie,
namens de voorzitter,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Directeur-generaal Landbouw en
plattelandontwikkeling*

⁽¹⁾ PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 350 van 31.12.2007, blz. 1.

BIJLAGE

Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
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
0805 20 10	ZZ	52,9
	IL	163,3
	MA	72,8
	TR	79,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	ZZ	105,2
	CN	60,4
	IL	111,5
	JM	94,5
	MA	104,0
	PK	50,3
	TR	63,3
	US	79,6
0805 50 10	ZZ	80,5
	AR	45,3
	EG	41,5
	TR	55,7
	UY	45,3
0808 10 80	ZZ	47,0
	BR	55,2
	CA	96,6
	CL	90,0
	CN	118,1
	NZ	78,5
0808 20 50	US	128,3
	ZZ	94,5
	CN	62,5
	US	133,3
	ZA	101,7
	ZZ	99,2

⁽¹⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ” staat voor „overige oorsprong”.

VERORDENING (EU) Nr. 81/2011 VAN DE COMMISSIE**van 31 januari 2011****tot vaststelling van de invoerrechten in de sector granen van toepassing vanaf 1 februari 2011**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening”) ⁽¹⁾,Gezien Verordening (EU) nr. 642/2010 van de Commissie van 20 juli 2010 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad ten aanzien van de invoerrechten in de sector granen ⁽²⁾, en met name artikel 2, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 136, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1234/2007 is bepaald dat het invoerrecht voor de producten van de GN-codes 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (zachte tarwe van hoge kwaliteit), 1002, ex 1005 met uitzondering van hybriden voor zaaidoeleinden, en ex 1007 met uitzondering van hybriden voor zaaidoeleinden, gelijk is aan de interventieprijs voor deze producten bij de invoer, verhoogd met 55 % en vermindert met de cif-invoerprijs voor de betrokken zending. Dit invoerrecht mag echter niet hoger zijn dan het recht van het gemeenschappelijk douanetarief.

- (2) In artikel 136, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1234/2007 is bepaald dat voor de berekening van het in lid 1 van dat artikel bedoelde invoerrecht regelmatig representatieve cif-invoerprijzen voor de betrokken producten worden vastgesteld.
- (3) Overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) nr. 642/2010 is de prijs die in aanmerking moet worden genomen voor de berekening van het invoerrecht voor de producten van de GN-codes 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (zachte tarwe van hoge kwaliteit), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 en 1007 00 90, de dagelijkse representatieve cif-invoerprijs die wordt bepaald volgens de methode van artikel 5 van die verordening.
- (4) Er dienen invoerrechten te worden vastgesteld voor de periode vanaf 1 februari 2011, die van toepassing zullen zijn totdat een nieuwe vaststelling in werking treedt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 136, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1234/2007 bedoelde invoerrechten in de sector granen die van toepassing zijn vanaf 1 februari 2011, worden in bijlage I bij de onderhavige verordening vastgesteld op basis van de in bijlage II vermelde elementen.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 1 februari 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 31 januari 2011.

*Voor de Commissie,
namens de voorzitter,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Directeur-generaal Landbouw en
plattelandontwikkeling*

⁽¹⁾ PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 187 van 21.7.2010, blz. 5.

BIJLAGE I

Vanaf 1 februari 2011 geldende invoerrechten voor de in artikel 136, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1234/2007 bedoelde producten

GN-code	Omschrijving	Invoerrecht ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	HARDE TARWE van hoge kwaliteit	0,00
	van gemiddelde kwaliteit	0,00
	van lage kwaliteit	0,00
1001 90 91	ZACHTE TARWE, zaaigoed	0,00
ex 1001 90 99	ZACHTE TARWE van hoge kwaliteit, andere dan zaaigoed	0,00
1002 00 00	ROGGE	0,00
1005 10 90	MAÏS, zaaigoed, ander dan hybriden	0,00
1005 90 00	MAÏS, andere dan zaaigoed ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	GRAANSORGHO, andere dan hybriden bestemd voor zaaidoeleinden	0,00

⁽¹⁾ Voor producten die via de Atlantische Oceaan of het Suezkanaal in de Unie worden aangevoerd, komt de importeur op grond van artikel 2, lid 4, van Verordening (EU) nr. 642/2010 in aanmerking voor een verlaging van het invoerrecht met:

- 3 EUR/t als de loshaven aan de Middellandse Zee of de Zwarte Zee ligt,
- 2 EUR/t als de loshaven in Denemarken, Estland, Ierland, Letland, Litouwen, Polen, Finland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk of aan de Atlantische kust van het Iberisch Schiereiland ligt.

⁽²⁾ De importeur komt in aanmerking voor een forfaitaire verlaging van het invoerrecht met 24 EUR/t als aan de in artikel 3, van Verordening (EU) nr. 642/2010 vastgestelde voorwaarden is voldaan.

BIJLAGE II

Elementen voor de berekening van de in bijlage I vastgestelde rechten

14.1.2011-28.1.2011

1. Gemiddelden over de in artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) nr. 642/2010 bedoelde referentieperiode:

(EUR/t)

	Zachte tarwe ⁽¹⁾	Maïs	Harde tarwe van hoge kwaliteit	Harde tarwe van gemiddelde kwaliteit ⁽²⁾	Harde tarwe van lage kwaliteit ⁽³⁾	Gerst
Beurs	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Notering	268,47	189,24	—	—	—	—
Fob-prijs VSA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Golfpremie	77,83	11,33	—	—	—	—
Grote-Merenpremie	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Premie van 14 EUR/t inbegrepen (artikel 5, lid 3, van Verordening (EU) nr. 642/2010).⁽²⁾ Korting van 10 EUR/t (artikel 5, lid 3, van Verordening (EU) nr. 642/2010).⁽³⁾ Korting van 30 EUR/t (artikel 5, lid 3, van Verordening (EU) nr. 642/2010).

2. Gemiddelden over de in artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) nr. 642/2010 bedoelde referentieperiode:

Vrachtkosten: Golf van Mexico–Rotterdam: 18,68 EUR/t

Vrachtkosten: Grote Meren–Rotterdam: — EUR/t

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 27 januari 2010

betreffende steunmaatregel C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakije — Overeenkomst tussen de luchthaven van Bratislava en Ryanair

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 183)

(Slechts de tekst in de Slowaakse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2011/60/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea, van laatstgenoemd verdrag ⁽¹⁾,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte en met name artikel 62, lid 1 onder (a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig bovengenoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ⁽²⁾ en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Bij schrijven van 11 maart 2008 heeft de Commissie de Slowaakse Republiek in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 108, lid 2, van het VWEU (voorheen artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag) in te leiden ten aanzien van de overeenkomst tussen de luchthaven van Bratislava en Ryanair (hierna „de overeenkomst” of de „Ryanair-overeenkomst” genoemd). Daarnaast deelde zij mee dat zij tegelijkertijd besloten had een bevel tot het verstrekken van informatie te geven als bedoeld in artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 ⁽³⁾ tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag (thans artikel 108 van het VWEU) (hierna „de procedureverordening” genoemd) voor alle documenten, gegevens en informatie waarover de Commissie dient te beschikken om de desbetreffende maatregel te kunnen beoordelen. Op 11 juli 2008 zond Slowakije de Commissie zijn opmerkingen over de inleiding van de procedure.

⁽¹⁾ Per 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag omgezet in respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het VWEU. Inhoudelijk zijn zij ongewijzigd gebleven. In dit besluit dienen verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 van het VWEU in voorkomend geval te worden gelezen als verwijzingen naar respectievelijk artikel 87 en 88 van het EG-Verdrag.

⁽²⁾ PB C 173 van 8.7.2008, blz. 9.

⁽³⁾ PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

- (2) Het besluit van de Commissie om de procedure in te leiden en om het bevel tot het verstrekken van informatie te geven werd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽⁴⁾ bekendgemaakt. De Commissie heeft belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de desbetreffende maatregel binnen een maand na de publicatiedatum kenbaar te maken.

- (3) De Commissie heeft van twee belanghebbenden opmerkingen over de zaak ontvangen. Zij heeft die opmerkingen op 11 september 2008 per e-mail aan Slowakije doorgezonden. Slowakije is in de gelegenheid gesteld om op deze opmerkingen te reageren. Op verzoek van de Slowaakse autoriteiten vond op 26 november 2008 een bijeenkomst plaats. De Commissie ontving de opmerkingen van Slowakije per e-mail van 17 december 2008.

2. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE

- (4) In haar besluit tot inleiding van de procedure gaf de Commissie aan dat Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. (hierna „BTS” of „de luchthaven” genoemd) de belangrijkste internationale luchthaven in de Slowaakse Republiek is. Aandeelhouders van BTS zijn thans het ministerie van Vervoer, Posterijen en Telecommunicatie van de Slowaakse Republiek (34 %) en het Nationaal Eigendomsfonds van de Slowaakse Republiek ⁽⁵⁾ (hierna het „Nationaal Eigendomsfonds” genoemd, met 66 %).

⁽⁴⁾ Zie voetnoot 2.

⁽⁵⁾ Het Nationaal Eigendomsfonds is een rechtspersoon die in 1991 werd opgericht krachtens wet 253/1991 Coll. van de Nationale Raad inzake de omvang van de activiteiten van organisaties in de Slowaakse Republiek voor wat betreft de overdracht van staatseigendom aan andere personen en inzake het Nationaal Eigendomsfonds van de Slowaakse Republiek (zie voor nadere informatie <http://www.natfund.gov.sk/>). Dit fonds werd opgericht met het oog op, en houdt zich met name bezig met, de overdracht van voor privatisering bestemde staatseigendommen aan andere dan staatsorganen. Het staat onder rechtstreeks toezicht van de Nationale Raad van de Slowaakse Republiek, waaraan het Fonds zijn begroting ter goedkeuring voorlegt, vergezeld van voorstellen voor het gebruik van de eigendommen van het fonds overeenkomstig artikel 28, lid 3, onder b), van de wet, financiële jaarverslagen en het jaarverslag over de activiteiten van het fonds.

- (5) Het besluit om de procedure in te leiden is gebaseerd op informatie van de klager en berichten in de media ⁽⁶⁾ waaruit zou blijken dat BTS Ryanair op grond van een overeenkomst van 5 december 2005 lagere luchthavengelden in rekening brengt voor nieuwe geregelde en bestaande bestemmingen (d.w.z. bestemmingen waarop reeds vanaf de luchthaven werd gevlogen). Deze overeenkomst is geldig tot 30 juni 2016.
- (6) De overeenkomst met Ryanair zou voorzien in een zogenoemde dienstenheffing (een all-in tarief voor diverse diensten), waarin de vliegtuigafhandeling en aanverwante diensten, passagiersdiensten, platformdiensten, toezicht op belading, communicatie en vluchtoperaties, ondersteunende diensten en terminal- en infrastructuurdiensten zijn inbegrepen.
- (7) De gehanteerde heffingen zouden aanzienlijk lager zijn dan de heffingen die officieel worden gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication ⁽⁷⁾ (hierna de „AIP” genoemd). De hoogte van de dienstenheffing zou afhangen van het feit of een maatschappij op een nieuwe geregelde bestemming of op een bestaande bestemming vliegt. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de heffingen die Ryanair zou moeten betalen volgens de AIP en de heffingen die Ryanair in werkelijkheid zou betalen:

Tabel 1

Vergelijking van de heffingen volgens de AIP en de heffingen volgens de overeenkomst met Ryanair

(in EUR)

	Heffingen volgens AIP ⁽¹⁾	Heffingen die Ryanair zou betalen voor nieuwe bestemmingen ⁽²⁾	Korting nieuwe bestemming	Heffingen die Ryanair zou betalen voor bestaande bestemmingen ⁽³⁾	Korting bestaande bestemmingen
Landingsgeld	780				
Passagiersheffing	2 030				
Heffing voor afhandeling op de grond	250 ⁽⁴⁾				
Totaal	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ In de berekening wordt bij wijze van voorbeeld uitgegaan van een Boeing 737-800 met 189 stoelen, een bezettingsgraad van 83 % en een MTOM van 69,9.

⁽²⁾ De overeenkomst zou voorzien in aanzienlijk lagere heffingen. Bij een gegeven bezettingsgraad (157 passagiers) betaalt Ryanair de luchthaven een all-in prijs van (...) per passagier en (...) voor 157 passagiers (vertrek en aankomst) op de nieuwe geregelde bestemming.

⁽³⁾ De dienstenheffing voor bestaande bestemmingen zou voor een Boeing 737-800 (...) bedragen (vertrek en aankomst).

⁽⁴⁾ De heffingen voor de afhandeling op de grond worden geregeld in aparte overeenkomsten tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. Volgens de klager bedraagt een zeer concurrerende afhandelingsheffing circa EUR 250 per toestel.

^(*) Vertrouwelijke informatie.

- (8) De zogenoemde dienstenheffing voor nieuwe bestemmingen zou voor alle bestemmingen gelden gedurende de eerste twaalf maanden na het van kracht worden van de overeenkomst. Voor elk volgend jaar wordt de heffing voor nieuwe bestemmingen verhoogd met (...). Na de eerste (...) jaar is de heffing voor nieuwe bestemmingen gelijk aan de heffing voor bestaande bestemmingen. De heffing zou ook parkeergeld omvatten. Daarnaast zou in de toekomst het verschil tussen het lage tarief en het AIP-tarief nog groter worden door de eventuele invoering van nieuwe heffingen, waarvan Ryanair zou zijn vrijgesteld.
- (9) Op grond van het bovenstaande werden in het inleidingsbesluit de volgende drie vragen gesteld:
- Is het besluit van BTS om een overeenkomst met Ryanair te sluiten aan de Slowaakse autoriteiten toerekenbaar?

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

⁽⁷⁾ De klager zond de Commissie een in de AIP gepubliceerde lijst van heffingen die geldig is vanaf december 2005:

— landingsgeld: 425 SKK (ca. 11,20 EUR) per ton (MTOM),
 — parkeergeld: 9 SKK (ca. 0,237 EUR) per ton per uur,
 — passagiersheffing: 490 SKK (ca. 12,90 EUR) per passagier,
 — heffing voor nadering en luchtverkeersleiding: 230 SKK (ca. 6,07 EUR) per ton.

Landingsrechten, parkeergelden en passagiersheffingen worden aan de luchthaven betaald. De heffingen voor nadering en de plaatselijke verkeersleiding worden geïnd door de Luchtverkeersleiding van de Slowaakse Republiek.

- Heeft BTS als een particuliere investeerder in een markteconomie gehandeld toen het instemde met lagere luchthavengelden voor nieuwe en bestaande bestemmingen van Ryanair voor de periode tussen het ondertekenen van de overeenkomst en 30 juni 2016?
- Is de dienstenheffing voor nieuwe en bestaande bestemmingen met de gemeenschappelijke markt verenigbaar indien deze neerkomt op staatssteun?
- (10) Ten aanzien van de eerste vraag stelde de Commissie bij het inleiden van het onderzoek vast dat de aandeelhouders van BTS op 22 oktober 2007 op voordracht van het ministerie van Vervoer, Posterijen en Telecommunicatie van de Slowaakse Republiek een nieuwe directievoorzitter van BTS hebben benoemd. Derhalve betwijfelde de Commissie of de overeenkomst daadwerkelijk niet aan de staat toerekenbaar zou zijn, zoals beweerd door de Slowaakse autoriteiten.
- (11) Ten aanzien van de tweede vraag moest de Commissie onderzoeken of in dit specifieke geval de handelwijze van BTS was ingegeven door winstgevendheidsverwachtingen en of het voordeel dat Ryanair zou genieten een voordeel is zich onder normale marktomstandigheden niet zou voordoen.
- (12) In dit verband hebben de Slowaakse autoriteiten aangevoerd dat BTS als luchthavenexploitant handelt zoals elke andere onderneming op de markt. Het stelt namelijk op basis van onderhandelingen met elke individuele luchtvaartmaatschappij de heffingen vast die deze maatschappijen moeten betalen voor op de luchthaven verrichte diensten en sluit hierover, in overeenstemming met zijn commerciële beleid, overeenkomsten met de partijen.
- (13) Ook waren zij van mening dat het verlenen van kortingen een gangbare zakelijke praktijk is in de betrekkingen met alle luchtvaartmaatschappijen en dat de kortingen „luchtvaartmaatschappijen stimuleren om meer passagiers naar de luchthaven te vervoeren, zodat de luchthavenexploitant, BTS, meer inkomsten kan genereren uit zowel heffingen voor diensten die voor luchtvaartmaatschappijen worden verricht als uit zijn andere commerciële activiteiten op de luchthaven die geen verband met het luchtverkeer houden maar erop gericht zijn de luchthaven aantrekkelijker voor passagiers te maken. Met andere woorden: het ondersteunen van de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen betekent rechtstreekse steun aan de ontwikkeling van de luchthaven zelf.”
- (14) Toch hebben de Slowaakse autoriteiten de voorwaarden van de overeenkomst niet aan de Commissie meegedeeld en haar evenmin nadere informatie verstrekt over de omstandigheden waaronder deze overeenkomst is gesloten. Daarom betwijfelde de Commissie in haar inleidingsbesluit of de handelwijze van BTS was ingegeven door de verwachting van winstgevendheid op langere termijn. Er kon dus niet worden uitgesloten dat het sluiten van de overeenkomst Ryanair een voordeel heeft opgeleverd dat het in een normale marktsituatie niet zou hebben genomen.
- (15) Met betrekking tot de derde vraag betwijfelde de Commissie of in dit geval was voldaan aan de voorwaarden van de mededeling van de Commissie inzake aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (hierna „de richtsnoeren uit 2005” genoemd) ⁽⁸⁾, en of de staatssteun met de gemeenschappelijke markt verenigbaar zou kunnen worden verklaard op grond van artikel 107, lid 3, onder c), van het VWEU.
- (16) In het bevel tot het verstrekken van informatie dat werd gegeven op grond van artikel 10, lid 3, van de procedureverordening, werd de Slowaakse Republiek verzocht alle voor de beoordeling van de maatregel noodzakelijke documenten, informatie en gegevens te verstrekken, waaronder met name:
- de inhoud van de overeenkomst;
 - studies, interne documenten of andere documenten die aan de overeenkomst ten grondslag hebben gelegen;
 - het ondernemingsplan van de luchthaven en eventuele andere beleidsdocumenten in verband met de ondernemingsstrategie jegens Ryanair;
 - de regels/omstandigheden op grond waarvan/waaronder met andere luchtvaartmaatschappijen over heffingen werd onderhandeld en het beleid voor het in rekening brengen van heffingen aan andere maatschappijen die van/naar Bratislava vliegen (Air Slovakia, CSA, Lufthansa, SkyEurope);
 - eventuele bestaande aandeelhoudersovereenkomsten tussen het Nationaal Eigendomsfonds en de Slowaakse staat over BTS, en
 - de informatie waarom was verzocht in punt 70 van het inleidingsbesluit.
- ### 3. OPMERKINGEN VAN SLOWAKIJE
- (17) In hun opmerkingen gaven de Slowaakse autoriteiten allereerst achtergrondinformatie over de bestemmingen waarop in 2008 vanaf de luchthaven werd gevlogen door Ryanair (11 bestemmingen) en andere luchtvaartmaatschappijen (SkyEurope: negen geregelde bestemmingen en negen zomerbestemmingen, CSA: één bestemming, Air Slovakia: vier bestemmingen, Lufthansa: één bestemming en Aeroflot één bestemming).

⁽⁸⁾ PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1.

- (18) In hun opmerkingen gaven de Slowaakse autoriteiten verder aan dat in de AIP wordt verwezen naar de standaardheffingen van de luchthaven. Om zijn winstgevendheid te verbeteren en zijn capaciteit beter te benutten kan de luchthaven echter op basis van individuele overeenkomsten korting op deze standaardheffingen geven. Dergelijke kortingen zijn gebaseerd op een aantal criteria, waaronder het aantal vervoerde passagiers, de frequentie van de routes waarop wordt gevlogen en/of de invoering van nieuwe routes. Wanneer de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de criteria uit een individuele overeenkomst, komt hij niet langer in aanmerking voor de kortingen.
- (19) Verder verduidelikten de Slowaakse autoriteiten dat BTS als commerciële onderneming zelf verantwoordelijk is voor zijn tariefstrategie en de winstgevendheid van overeenkomsten die het met de diverse luchtvaartmaatschappijen sluit. BTS legt de adviesraad alleen zijn algehele jaarlijkse strategie voor de passagiersaantallen op de luchthaven, zijn totale kosten en opbrengsten en zijn investeringen en de middelen om deze investeringen te financieren, voor. In deze jaarlijkse presentatie van de strategie wordt niet gesproken over individuele luchtvaartmaatschappijen of individuele overeenkomsten.
- (20) Verder gaven de Slowaakse autoriteiten aan dat zij de Commissie vanwege de onafhankelijkheid van BTS geen informatie kunnen verstrekken over de winstgevendheid van de respectieve routes en evenmin documenten kunnen overleggen over het onderhandelingsproces dat heeft geleid tot de Ryanair-overeenkomst.
- (21) Volgens de Slowaakse autoriteiten is de overeenkomst tussen BTS en Ryanair gebaseerd op commerciële voorwaarden en is daarbij geen sprake van staatssteun.

3.1. Ryanair-overeenkomst van 5 december 2005

- (22) De Slowaakse autoriteiten hebben ook een exemplaar verstrekt van de zogenoemde „Overeenkomst inzake luchthavendiensten” van 5 december 2005 tussen BTS en Ryanair. In de overeenkomst worden de operationele en financiële voorwaarden geregeld waaronder Ryanair commerciële vluchten naar en van de luchthaven plant en uitvoert. De overeenkomst is van kracht geworden op de datum van ondertekening (5 december 2005) en loopt af op 30 juni 2016.
- (23) De overeenkomst is niet exclusief van aard. De partijen hebben er dus mee ingestemd dat de condities die volgens de overeenkomst voor Ryanair zouden gelden in dezelfde vorm en zonder onderscheid ook zouden kunnen gelden voor andere luchtvaartmaatschappijen die zichzelf zouden verplichten om een gelijkwaardig volume aan activiteiten op de luchthaven te ontwikkelen.
- (24) Ryanair verplichtte zich in deze overeenkomst om vanaf 1 juli 2009 voor ten minste (...) routes per dag te betalen, ook wanneer het in de periode van 1 juli 2009 tot 30 juni 2016 minder routes zou vliegen. BTS verplichtte zich om Ryanair voldoende faciliteiten ter beschikking te

stellen om dit overeengekomen minimumaantal van (...) routes per dag te kunnen uitvoeren.

3.1.1. De dienstenheffing voor Ryanair

- (25) Voor diensten die door de luchthaven worden verricht betaalt Ryanair vanaf de ondertekening van de overeenkomst een all-in heffing per toestel (vertrek en aankomst), de zogenoemde „dienstenheffing”, van (...) per toestel van het type B737-800. Deze heffing wordt jaarlijks op 1 januari met (...) verhoogd, behalve wanneer de bestemming een „nieuwe bestemming” is (zie hieronder). Hij omvat landingsrechten, vertrekrechten en de afhandelingskosten inclusief veiligheids- en beveiligingskosten⁽⁹⁾; de naderingsheffing, die wordt geïnd door de Luchtverkeersleiding, en parkeergelden die verschuldigd zijn omdat de luchthaven niet de thuishaven van de toestellen van Ryanair is, vallen er echter niet onder.
- (26) Voor het geval dat de luchthaven veiligheidsbelastingen of andere heffingen invoert die niet reeds in de „heffing” zijn inbegrepen, wordt in de overeenkomst bepaald dat de luchthaven deze heffingen rechtstreeks van de passagiers int.

3.1.2. Heffing voor nieuwe bestemmingen

- (27) De Slowaakse autoriteiten delen verder mee dat onder een „nieuwe bestemming” in de zin van de overeenkomst elke geregelde vlucht wordt verstaan die gedurende de geldigheid van de dienstregeling niet door een andere luchtvaartmaatschappij werd uitgevoerd in dezelfde periode van het laatste jaar voorafgaand aan de introductie van die bestemming. De heffing is alleen van toepassing wanneer de luchtvaartmaatschappij ten minste (...) vluchten per week uitvoert. Voor het aanvaarden van een bestemming is de IATA/ICAO-code van de luchthaven bepalend. Met andere woorden: als nieuwe bestemming geldt een luchthaven, geen stad. Onder de heffing voor nieuwe bestemmingen vallen dezelfde kosten als onder de normale heffing.
- (28) Ryanair betaalt de luchthaven voor zijn diensten de volgende heffingen voor elke periode van twaalf maanden volgend op de introductiedatum van de nieuwe bestemming:
- Jaar 1: (...) per toestel van het type B 737-800 (vertrek + aankomst),
 - Jaar 2: (...) per toestel van het type B 737-800 (vertrek + aankomst),
 - Jaar 3: (...) per toestel van het type B 737-800 (vertrek + aankomst),
 - Jaar 4: (...) per toestel van het type B 737-800 (vertrek + aankomst),

⁽⁹⁾ Deze omvatten veiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld brandweer), veiligheidscontroles van passagiers en bagage en andere wettelijk voorgeschreven veiligheidsdiensten.

- Jaar 5: (...) per toestel van het type B 737-800 (vertrek + aankomst),
- Jaar 6: (...) per toestel van het type B 737-800 (vertrek + aankomst),
- na zes jaar wordt de normale heffing voor Ryanair (zie bovenstaande overweging (25)) in rekening gebracht.

- (29) De heffingen voor nieuwe bestemmingen worden niet jaarlijks met (...) verhoogd.

3.1.3. Andere aan Ryanair verleende diensten

- (30) Als afhandelaar verzorgt de luchthaven voor Ryanair ook reserveringen en de uitgifte van tickets. Volgens de overeenkomst betaalt Ryanair de luchthaven een commissie van (...) over alle nieuwe boekingen bij Ryanair (exclusief belastingen, wisselkosten, andere kosten en passagiersdiensten en andere heffingen) die op de luchthaven met een creditcard/betaalkaart worden verkocht. De commissie is als volgt vastgesteld:
- gemiddeld per vertrekkende passagier geïnd maandbedrag tot (...) EUR: (...) commissie over het totaalbedrag,
 - gemiddeld per vertrekkende passagier geïnd maandbedrag tussen (...) EUR en (...) EUR: (...) commissie over het totaalbedrag, en
 - gemiddeld per vertrekkende passagier geïnd maandbedrag (...) EUR of meer: (...) commissie over het totaalbedrag.

4. OPMERKINGEN VAN DERDEN

4.1. BTS

- (31) BTS verzond zijn opmerkingen bij brief van 8 juli 2008.

4.1.1. Toerekenbaarheid van de overeenkomst aan de staat

- (32) Met betrekking tot zijn aandeelhouders verduidelijkte BTS dat het ministerie van Vervoer, Posterijen en Telecommunicatie van de Slowaakse Republiek destijds bij de ondertekening van de overeenkomst (5 december 2005) de enige aandeelhouder van de luchthaven was. Het Nationaal Eigendomsfonds van de Slowaakse Republiek verwierf de eigendomsrechten van de BTS-aandelen pas in een later stadium van het privatiseringsproces. Derhalve

is BTS van mening dat de rol en de invloed van het Nationaal Eigendomsfonds niet nader behoeven te worden aangetoond.

- (33) BTS is van mening dat de kortingen die aan Ryanair werden verleend geenszins met staatsmiddelen bekostigd zijn omdat BTS als private aandelenvennootschap geen staatsmiddelen ter beschikking staan. Naar de mening van BTS houdt het enkele feit dat de staat eigenaar is van de aandelen van BTS niet automatisch in dat staatsmiddelen worden gebruikt. Volgens artikel 295 van het EG-Verdrag maakt het Verdrag geen onderscheid tussen publiek en privaat eigendom.

- (34) Verder geeft BTS aan dat het besluit om de overeenkomst aan te gaan niet aan de staat toerekenbaar is, hoewel het ministerie, als enige aandeelhouder, de leden benoemt van de raad van bestuur die de desbetreffende overeenkomst heeft opgesteld en ondertekend. Het meent dat deze leden overeenkomstig de statuten van BTS werden geselecteerd volgens een transparante selectieprocedure en dat volgens de Slowaakse handelswetgeving en de statuten van BTS de raad van bestuur leiding geeft aan de onderneming en de zakelijke, operationele en organisatorische beslissingen neemt, behalve wanneer dergelijke beslissingen onder de bevoegdheid van andere organen vallen. Daarnaast is de raad van bestuur volgens de Slowaakse handelswetgeving verplicht om in het belang van de onderneming te handelen en is hij aansprakelijk voor veroorzaakte schade, tenzij wordt aangetoond dat zijn leden bij de uitoefening van hun taken zorgvuldig en te goeder trouw in het belang van de onderneming hebben gehandeld. Leden van de raad van bestuur zijn ook aansprakelijk wanneer hun handelwijze door de raad van commissarissen werd goedgekeurd.

- (35) BTS geeft aan dat de directieleden die over de overeenkomst hebben onderhandeld en deze hebben afgesloten naar eigen goeddunken en zonder inmenging van de aandeelhouder hebben gehandeld. De directie van BTS is nooit verplicht geweest om de bedrijfsstrategie van de onderneming ten aanzien van individuele luchtvaartmaatschappijen ter goedkeuring aan de aandeelhouder of een ander orgaan voor te leggen.

4.1.2. Vergelijking AIP-tarieven met de tarieven uit de overeenkomst

- (36) Ten aanzien van de passagiersheffingen en landingsrechten volgens de huidige AIP verklaart de luchthaven dat de heffingen in de afgelopen jaren niet zijn gewijzigd. Alleen in 2008 werden de landingsrechten met 7 % verlaagd vanwege het toegenomen gebruik van de luchthaven. Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van de heffingen van 2003 tot 2008 weer.

Tabel 2

Tariefontwikkeling AIP op BTS in SKK

Heffingen in SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Passagiersheffingen (per passagier)	490	490	490	490	490	490
Landingsrechten (per ton startgewicht van het toestel)	425	425	425	425	425	395

- (37) Verder is de luchthaven van mening dat in de AIP slechts adviestarieven staan, die niet bindend zijn voor BTS. Deze tarieven gelden voor luchtvaartmaatschappijen die geen andere contractuele verplichtingen jegens BTS willen aangaan met betrekking tot het aantal geëxploiteerde routes, de frequentie van vluchten, het passagiersvolume of de duur van hun activiteiten op de luchthaven. BTS is van mening dat elke contractuele afspraak die verder gaat dan de standaardvoorschriften die in regelgeving en normen zijn vastgelegd, voor beide zijden evenwichtig moet zijn en ook in de tarieven tot uitdrukking moet komen. Zo kan de luchthavenexploitant de tarieven voor verrichte diensten differentiëren op basis van de verplichtingen die de luchtvaartmaatschappij aangaat, om de economische baten voor de luchthaven zo groot mogelijk te maken.
- (38) Ook verklaart BTS dat in de overeenkomst een bepaling is opgenomen over een jaarlijkse tariefverhoging met (...), waardoor het verschil tussen Ryanair en de AIP-tarieven geleidelijk afneemt. Daarnaast werd de eenmalige verlaging van de AIP-tarieven in 2008 niet doorberekend in de tarieven voor Ryanair, waardoor het verschil nog kleiner werd.
- (39) Met betrekking tot andere gepubliceerde AIP-tarieven geeft BTS verder aan dat de heffing voor nadering en luchtverkeersleiding niet is verwerkt in het tarief dat BTS en Ryanair zijn overeengekomen omdat deze dienst niet door BTS wordt verricht. BTS merkt ook op dat volgens de in de desbetreffende periode geldende AIP het parkeren van vliegtuigen gedurende de eerste twee uur gratis is. Het is BTS daarom niet duidelijk waarom Ryanair door de overeenkomst daadwerkelijk voordeel zou genieten uit het gratis parkeren, omdat dit in de eerste plaats in overeenstemming met de geldende AIP is en de toestellen van Ryanair in de tweede plaats niet langer dan twee uur op de luchthaven staan ⁽¹⁰⁾.
- (40) Naar de mening van BTS blijkt uit het bovenstaande dat de door BTS en Ryanair overeengekomen contracttarieven niet afwijken van de adviestarieven uit de AIP (hoewel zij anders zijn opgebouwd), dat zij in overeenstemming zijn met de verplichtingen die Ryanair is aangegaan en dat zij BTS een economische winst opleveren die vergelijkbaar is met, of hoger is dan bij andere luchtvaartmaatschappijen. Ook betoogt BTS dat een korting op de eenheidsprijs op zichzelf geen grond kan vormen voor de bewering dat de begunstigde een economisch voordeel heeft genoten.

4.1.3. Het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie en de Ryanair-overeenkomst

- (41) Verder legt BTS uit dat het met de ondertekening van de overeenkomst niet streefde naar regionale economische ontwikkeling en evenmin naar het aantrekken van mogelijke investeringen van buitenaf. Het verklaart dat deze zakelijke beslissing met name werd genomen om de opbrengsten uit luchtvaart- en andere activiteiten te verhogen, het risico en de afhankelijkheid van SkyEurope — de enige luchtvaartmaatschappij op de luchthaven — te spreiden en te verkleinen en om een stabielere ontwikkeling van de passagiersvolumes op de luchthaven tot stand te brengen. Volgens BTS zouden al deze factoren bijdragen aan een verhoging van zijn marktwaarde.

Tabel 3

Ontwikkeling van geregeld vervoer op de luchthaven 2004-2007 in passagiersaantallen

Geregeld vervoer in passagiersaantallen	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 %
Totaal	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ De nationale Slowaakse luchtvaartmaatschappij, verkocht aan Austrian Airlines en in 2006 failliet gegaan.

- (42) BTS voert ook aan dat de overeenkomst in december 2005 werd gesloten en dat daarom in de vergelijking gebruik moet worden gemaakt van de destijds beschikbare gegevens, dus de luchthavengelden die toentertijd moesten worden betaald op andere Europese luchthavens die met BTS streden om het binnenhalen van luchtvaartmaatschappijen als Ryanair.

⁽¹⁰⁾ De luchthaven is niet de thuishaven van de toestellen van Ryanair.

- (43) Verder voert BTS aan dat het algemeen bekend is dat private luchthavens gewoonlijk kortingen aan luchtvaartmaatschappijen geven omdat zij een toename van de winstgevendheid verwachten. De kortingen voor Ryanair kunnen als een economisch voordeel worden opgevat wanneer alleen wordt gekeken naar de eenheidsprijzen als zodanig, zonder rekening te houden met de economische baten en effecten voor de luchthaven. BTS is van mening dat eenheidsprijzen niet kunnen worden beoordeeld zonder te kijken naar andere contractuele afspraken en los van het aantal vervoerde passagiers, het totale aantal passagiers, het gewicht van vliegtuigen, de regelmaat en het aantal vluchten gedurende een jaar, seizoensgebonden invloeden en bijbehorende kosten en andere factoren die van invloed zijn op de winstgevendheid van de luchthaven als geheel. Al deze factoren zijn van invloed op de opbrengsten en de kosten van een luchthaven en moeten in aanmerking worden genomen wanneer de tarieven voor individuele luchtvaartmaatschappijen worden vergeleken.
- (44) BTS is van mening dat het als een particuliere investeerder in een markteconomie heeft gehandeld toen het de overeenkomst sloot. BTS heeft de financiële winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair berekend alvorens deze te ondertekenen. Over de condities werd meerdere malen in telefonische vergaderingen onderhandeld door de directie van BTS en Ryanair. In de berekeningen van BTS werd gekeken naar de kosten en de verwachte opbrengsten uit de overeenkomst. Zij waren gebaseerd op de ervaringen van diverse luchthavens met goedkope luchtvaartmaatschappijen.
- (45) Verder geeft BTS aan dat de luchthaven toen de overeenkomst werd gesloten beschikte over voldoende operationele capaciteit voor groei van het aantal passagiers in de volgende jaren. Het verwachtte dus geen extra stijging van de vaste kosten door uitbreiding van de capaciteit. Ook verklaart het dat met een andere luchtvaartmaatschappij die had kunnen zorgen voor een met Ryanair vergelijkbare groei van de passagiersaantallen een overeenkomst onder vergelijkbare voorwaarden zou zijn gesloten. Met betrekking tot de aard van de diensten die BTS voor de passagiers en vliegtuigen van Ryanair verricht, verklaart het dat deze diensten aanzienlijk goedkoper zijn dan de diensten die voor gewone luchtvaartmaatschappijen worden verricht.
- (46) Ook wijst BTS er op dat de opbrengsten uit de overeenkomst met Ryanair een „gegarandeerde bron van inkomsten” vormen. Dit is met name het geval omdat Ryanair volgens artikel 2, lid 1 van de overeenkomst in de periode van 1 juli 2009 tot 30 juni 2016 verplicht is BTS voor ten minste (...) vluchten per dag te betalen, ook wanneer het in deze periode minder vluchten zou uitvoeren. Volgens BTS kunnen door deze toezegging van Ryanair langetermijninvesteringen op de luchthaven beter worden gepland. Daarnaast geeft BTS aan dat dankzij Ryanair de opbrengsten uit andere dan luchtvaartactiviteiten op de luchthaven aanzienlijk zijn toegenomen.
- (47) Met betrekking tot de regeling voor de toepassing van de overeengekomen korting voor nieuwe bestemmingen benadrukt BTS dat de korting niet kan worden berekend voor het eerste jaar van de looptijd van de overeenkomst maar wel voor de eerste twaalf maanden nadat een begin wordt gemaakt met de vluchten op de betrokken bestemmingen.
- (48) Met betrekking tot de korting voor de zogenoemde „nieuwe bestemmingen” is BTS eveneens van mening dat een dergelijke korting geen selectief economisch voordeel voor Ryanair inhoudt, omdat BTS alleen bereid is de lagere tarieven te hanteren voor bestemmingen die voldoen aan de respectieve criteria in de overeenkomst en de luchthaven economische winst opleveren. Ook benadrukt BTS dat de luchtvaartmaatschappij alleen voor de lagere tarieven in aanmerking komt wanneer het gaat om een geregelde bestemming met ten minste (...) vluchten per week. Met het verwachte minimumgebruik van de capaciteit van toestellen van het type B737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾ betekent dit tenminste 90 000 nieuwe passagiers per jaar, hetgeen overeenkomt met meer dan 6,5 % van het totale aantal passagiers dat bij het sluiten van de overeenkomst door de luchthaven werd verwerkt en nog steeds goed is voor meer dan 4,3 % van het totaal aantal passagiers dat de luchthaven in 2007 verwerkte.
- (49) Tegelijkertijd moet worden gezegd dat tot dusverre slechts een van de bestemmingen van Ryanair sinds de ondertekening van de overeenkomst heeft voldaan aan de voorwaarden voor het verlenen van de korting, namelijk Frankfurt-Hahn. Toen de overeenkomst werd ondertekend, voerde geen enkele andere luchtvaartmaatschappij geregelde vluchten naar deze bestemming uit, en nu nog steeds niet. Er was dus geen sprake van overname door Ryanair van bestaande passagiers van een andere luchtvaartmaatschappij.
- (50) Wanneer een luchtvaartmaatschappij voldoet aan de voorwaarden voor een zogenoemde nieuwe bestemming, zo geeft BTS verder aan, is de economische winst van een dergelijke bestemming, zelfs met de hoogste korting in het eerste jaar, meer dan (...) per jaar, wat (...) meer is dan voor een gewone gemiddelde bestemming van een andere luchtvaartmaatschappij met drie vluchten per week voor AIP-tarieven (namelijk (...)) en bijna (...) meer dan een bestemming van een andere luchtvaartmaatschappij met vijf vluchten per week voor AIP-tarieven (namelijk (...)).
- (51) BTS is van mening dat een nieuwe bestemming aanzienlijk bijdraagt aan de groei en ontwikkeling van de luchthaven, met name door een beter gebruik van de luchthavencapaciteit (het stationsgebouw en de start- en landingsbanen), terwijl de winst door de hoge opbrengsten uit de introductie van deze nieuwe bestemming aanzienlijk hoger is dan de verleende kortingen en significant bijdraagt in de bestaande vaste kosten ⁽¹²⁾ van de onderneming en tegelijkertijd aan de houdbaarheid van de

⁽¹¹⁾ Volgens BTS schat de klager de bezettingsgraad van Ryanair ten onrechte op 83 %. Ryanair noch enige andere vergelijkbare luchtvaartmaatschappij heeft op de luchthaven ooit een dergelijke bezettingsgraad gehaald. Ryanair kan alleen worden vergeleken met de andere goedkope luchtvaartmaatschappij die vanaf BTS vliegt (SkyEurope in 2005), die in het jaar waarin de Ryanair-overeenkomst werd gesloten een bezettingsgraad van 63 % realiseerde.

⁽¹²⁾ BTS geeft ook aan dat bijna 100 % van de exploitatiekosten voor andere faciliteiten dan de vliegtuigafhandeling (het stationsgebouw, start- en landingsbanen en andere gebieden en afschrijving, rente, reparatie en onderhoud, energie, diensten, IT-licenties, personeelskosten en administratie) als vaste ondernemingskosten kunnen worden beschouwd, die niet wezenlijk zullen veranderen wanneer de luchthaven andere aantallen passagiers verwerkt.

tarieven voor diensten die door de luchthaven worden verricht (zie de ontwikkeling van de AIP-tarieven). Verder geeft BTS aan dat een dergelijke nieuwe bestemming ook bijdraagt aan groei van het aandeel van het geregelde verkeer op de luchthaven en het onregelmatige gebruik van luchthavencapaciteit door (charter)vluchten in de zomer terugdringt. Met name voor deze laatste vluchten moet geïnvesteerd worden in nieuwe luchthavencapaciteit, die met afschrijvingen en rente op de begroting van de luchthaven drukt, zodat de tarieven voor geleverde diensten moeten worden verhoogd.

- (52) Ook wijst BTS er op dat een van de voorwaarden voor het verlenen van kortingen voor nieuwe bestemmingen is dat er zeven vluchten per week worden uitgevoerd. Ryanair heeft alleen met Frankfurt-Hahn aan deze voorwaarde voldaan. Wel introduceerde Ryanair een aantal „nieuwe” bestemmingen waar het geen korting voor kreeg omdat er niet vaak genoeg per week werd gevlogen (bijvoorbeeld Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol en Bremen).
- (53) Ten aanzien van de winstgevendheid van routes verklaart BTS dat het niet over deze informatie beschikt en dat de winstgevendheid van een route alleen door de luchtvaartmaatschappij kan worden beoordeeld. Sinds het vanaf BTS is gaan vliegen, heeft Ryanair slechts één traject geschrapt (Bratislava — Bremen, Duitsland). Deze route werd na acht maanden opgeheven, hoewel Ryanair er een overeengekomen tarief voor betaalde (lager dan de het AIP-tarief). BTS wijst erop dat uit deze informatie blijkt dat het verlenen van kortingen voor bestemmingen onder normale marktomstandigheden niet voldoende is om een niet-winstgevende route in stand te houden.

4.1.4. Verenigbaarheid van de steun

- (54) BTS is van mening dat Ryanair door de overeenkomst geen voordeel heeft genoten omdat deze onder marktconforme voorwaarden is gesloten en derhalve geen staatssteun is. Het gaat daarom niet nader in op de criteria voor verenigbaarheid.
- (55) Ook is BTS van mening dat de richtsnoeren uit 2005 volgens het Gemeenschapsrecht geen juridisch bindende wetgeving zijn, dus dat zij niet bindend zijn voor lidstaten van de Europese Unie en natuurlijke en rechtspersonen. Slechts verordeningen, richtlijnen en beschikkingen zijn bindend. Aanbevelingen en adviezen hebben geen rechtskracht. Daarnaast voert BTS aan dat de overeenkomst op 5 december 2005 werd gesloten en dat de richtsnoeren uit 2005 op 9 december 2005 werden gepubliceerd en in dit geval niet met terugwerkende kracht van toepassing zijn.

4.2. Ryanair

- (56) In zijn opmerkingen van 8 augustus 2008 verklaarde Ryanair allereerst de inleiding van een formele onder-

zoeksprocedure onterecht en onnodig te vinden. Ook betreurde Ryanair dat de Commissie hem niet heeft betrokken bij het vooronderzoek.

- (57) Inhoudelijk is Ryanair van mening dat de Commissie had moeten uitgaan van standaard commerciële afspraken, zoals gegevens over vergelijkbare luchthavens die door Ryanair in de zaak-Charleroi werden verstrekt, en dat de Commissie op grond hiervan had moeten besluiten dat de onderzochte overeenkomst voldoet aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie en daarom geen staatssteun inhoudt.

4.2.1. Toerekenbaarheid van de overeenkomst aan de staat

- (58) Met betrekking tot de financiering van de overeenkomst met staatsmiddelen en de toerekenbaarheid ervan aan de Slowaakse autoriteiten is Ryanair van mening dat BTS zelfstandig heeft gehandeld toen het de overeenkomst sloot en dat er derhalve geen sprake is van een overheidsmaatregel.
- (59) Naar de mening van Ryanair lijkt de klager beïnvloed te zijn door Ryanairs bezwaren tegen de overname van BTS door de luchthaven van Wenen en het moment waarop de overeenkomst werd gesloten, waaruit werd geconcludeerd dat er sprake was van staatssteun, en lijkt hij daarnaast het voordeel dat Ryanair zou hebben genoten te hebben overdreven.
- (60) Hoewel Ryanair bevestigt dat het met betrekking tot de keuze van de koper in het privatiseringsproces van BTS⁽¹³⁾ mededingingsbezwaren naar voren heeft gebracht, is het van mening dat het absurd zou zijn om uit Ryanairs standpunt op te maken dat het tegen de privatisering van de luchthaven is, of dat het niet zou willen dat de luchthaven van Wenen BTS zou overnemen omdat de overeenkomst alleen succesvol zou kunnen zijn wanneer de luchthaven in overheidshanden is, vanwege de noodzaak van staatssteun. Verder merkt Ryanair op dat het niet tegen de privatisering van BTS op zichzelf was, maar tegen de keuze van de koper van de luchthaven, de luchthaven van Wenen, omdat hierdoor de concurrentiedruk van de luchthaven van Bratislava op die van Wenen zou wegvallen en luchtvaartmaatschappijen die willen vliegen op het verzorgingsgebied dat bestaat uit delen van de Slowaakse Republiek, Oostenrijk, Hongarije en de Tsjechische Republiek minder keuzemogelijkheden zouden krijgen.
- (61) Met betrekking tot het tijdstip waarop de overeenkomst werd gesloten zegt Ryanair dat aan de ondertekening van de overeenkomst een lange periode van voorbereidingen en onderhandelingen tussen Ryanair en BTS vooraf is gegaan, die in ieder geval al in december 2003 begon. De overeenkomst werd namelijk gesloten op 5 december 2005, terwijl de uiterste datum voor het indienen van biedingen 24 januari 2006 was, dus meer dan anderhalve maand later.

⁽¹³⁾ Dat uiteindelijk op niets uitliep.

- (62) Daarnaast geeft Ryanair aan dat het tussen september 2005 en maart 2006 een twintigtal toestellen geleverd zou krijgen, waarvan maximaal vier bestemd zouden zijn voor vluchten op BTS. Om deze operationele redenen kon het proces voor het sluiten van de overeenkomst niet gedurende meer dan tien maanden worden stilgelegd tijdens het overnameproces en de goedkeuring ervan door de mededingingsautoriteit van de Slowaakse Republiek (de eerste deadline was 15 augustus 2006, deze werd met 45 dagen uitgesteld tot oktober 2006).

4.2.2. Toelichting met betrekking tot AIP en de AIP-heffingen voor diensten op de luchthaven

- (63) Met betrekking tot de AIP is Ryanair van mening dat dit slechts een adviesdocument is, dat voor BTS niet bindend is bij zijn onderhandelingen met luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast voorziet de AIP zelf in speciale kortingen en vrijstellingen van zijn eigen bepalingen, dus in de mogelijkheid dat luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen per specifiek geval kortingen kunnen bedingen.
- (64) Met betrekking tot de standaard parkeergelden, die in rekening worden gebracht wanneer een toestel meer dan twee uur wordt geparkeerd, geeft Ryanair aan dat deze heffing niet van toepassing is vanwege de specifieke aard van zijn activiteiten en het feit dat Bratislava geen „thuishaven” van Ryanair is. Toestellen van Ryanair worden nooit op BTS geparkeerd. Vanwege de snelle doorlooptijden van Ryanair staan zijn toestellen per keer slechts 25 minuten op de luchthaven, en nooit op de specifieke parkeerzones.
- (65) Met betrekking tot een invoering van nieuwe heffingen is Ryanair van mening dat de interpretatie van de Commissie misleidend is, omdat daarmee wordt gesuggereerd dat nieuwe heffingen niet voor Ryanair zullen gelden. Dergelijke heffingen zullen echter gewoon rechtstreeks door BTS en niet door Ryanair worden geïnd. Verder geeft Ryanair aan dat dergelijke heffingen, wanneer zij rechtstreeks door Ryanair zouden worden geïnd, nadelige gevolgen voor zijn ondernemingsmodel en passagiersaantallen zouden hebben.
- (66) Indien bepaalde standaardheffingen van de luchthaven komen te vervallen of worden verlaagd, zo verklaart Ryanair verder, geldt dat niet voor Ryanair omdat de gecombineerde heffing voor landingen, vertrekken en afhandeling die in de overeenkomst is vastgesteld niet wordt verlaagd wanneer de standaardheffingen op de luchthaven worden verlaagd. Dit was een risico dat Ryanair heeft genomen toen de overeenkomst werd gesloten. Dat risico is op de luchthaven ook realiteit geworden, toen de landingsrechten in januari 2008 met 7,1 % werden verlaagd. Daarnaast voorziet de overeenkomst in een jaarlijkse stijging van de heffing met (...).

4.2.3. Overeenkomst conform het beginsel van de particuliere investeerder in een vrije markteconomie

- (67) Ryanair bestrijdt de voorlopige conclusie van de Commissie dat niet aan het criterium van de particuliere investeerder in een vrijemarkteconomie zou zijn voldaan omdat de Slowaakse autoriteiten regionale economische

ontwikkeling en een mogelijke toestroom van investeringen en andere secundaire en tertiaire economische effecten als voordelen van de overeenkomst hebben genoemd.

- (68) Daarnaast zet het uiteen dat BTS met name zijn passagiersvolumes wilde optimaliseren en wilde concurreren op de markt voor luchthavendiensten, en zijn besluit heeft gebaseerd op financiële analyses die permanent werden geactualiseerd, hetgeen ook kan worden bevestigd door de briefwisseling tussen BTS en Ryanair in de loop van een langdurig onderhandelingsproces dat in december 2003 begon. Zo blijkt volgens Ryanair bijvoorbeeld uit een brief van BTS van 12 december 2003 met een tussentijds aanbod voor kortingen dat de luchthaven financiële kosten-batenanalyses had gemaakt. Daarnaast verklaart Ryanair dat uit een e-mail van 16 november 2004 eveneens blijkt dat BTS een analyse heeft gemaakt van de risico's in verband met de overeenkomst. Zo stemde het er bijvoorbeeld mee in dat onder de dienstenheffingen alleen heffingen zouden vallen waarover het zelf zeggenschap heeft (luchtverkeersleiding viel er bijvoorbeeld niet onder omdat BTS daar geen zeggenschap over heeft). Ook geeft Ryanair als voorbeeld dat het BTS een rapport van UNISYS heeft gezonden over de mogelijkheden van secundaire luchthavens om een deel van het verkeer van primaire luchthavens over te nemen.
- (69) Ryanair legt uit dat de heffingen die het aan BTS betaalt vergelijkbaar met, of zelfs hoger zijn dan de heffingen op vergelijkbare andere luchthavens (bijvoorbeeld het particuliere Blackpool Airport in het Verenigd Koninkrijk). Ook voert Ryanair aan dat het de Commissie in diverse stadia van de administratieve en gerechtelijke fases van de zaak-Charleroi voorbeelden heeft gegeven van heffingen op vele luchthavens die in particulier bezit zijn en met privémiddelen worden gefinancierd, en verwijst het voor een nadere toelichting naar de argumenten, gegevens en conclusies in die zaak. Naar de mening van Ryanair hoeft er geen ingewikkelde economische beoordeling plaats te vinden en kan eenvoudigweg worden volstaan met een vergelijking van de luchthavengelden op verschillende luchthavens die in particuliere handen zijn en met privé-geld worden gefinancierd.
- (70) Omdat het zich heeft verplicht om vanaf 1 juli 2009 ten minste (...) routes per dag vanaf de luchthaven van Bratislava te vliegen — wat bij een bezettingsgraad van 75 % neerkomt op meer dan 2 miljoen passagiers per jaar — is Ryanair ook van mening dat het de luchthaven een stabiele bron van inkomsten oplevert. Daarnaast wijst Ryanair erop dat deze inkomsten gegarandeerd waren door middel van een boete in de vorm van heffingen voor (...) routes per dag wanneer Ryanair zijn toezegging niet zou nakomen. Daarom werden naar de mening van Ryanair de kortingen op heffingen door de luchthaven verleend om een economisch voordeel te kunnen behalen, hetgeen in overeenstemming is met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie.
- (71) Bovendien is de heffing voor nieuwe bestemmingen gebaseerd op de vluchtfrequentie (zeven vluchten per week), wat neerkomt op ruim 100 000 passagiers per jaar (uitgaande van een bezettingsgraad van 75 %). Ryanair geeft aan dat de kortingen voor nieuwe bestemmingen op het moment waarop het deze opmerkingen

maakte alleen golden voor de route tussen Bratislava en Frankfurt Hahn. Ook voert het aan dat de kortingen die door BTS werden verleend voor nieuwe bestemmingen niet afwijken van de gangbare praktijk in de sector omdat veel publieke en private luchthavens dezelfde of hogere kortingen geven voor nieuwe bestemmingen.

- (72) Verder stelt Ryanair dat het grote aantallen passagiers naar de luchthaven brengt en daarmee bijdraagt aan maximalisering van zijn niet uit de luchtvaart afkomstige opbrengsten en het gebruik van de terminalcapaciteit. Tot de opbrengsten uit andere dan luchtvaartactiviteiten behoren parkeergelden voor passagiers, inkomsten uit luchthavengerelateerde activiteiten, waaronder autoverhuur, winkels, banken, postkantoren en restaurants, inkomsten uit pendeldiensten naar naburige steden en uit reclame. Daarnaast is Ryanair van mening dat de luchthaven additionele inkomsten kan genereren uit commissies op de verkoop van tickets en toeslagen voor overbagage, en kosten kan besparen door verschillende incheckprocedures.
- (73) Ryanair verwerpt de aanname van de klager dat zijn toestellen een bezettingsgraad van 84 % zouden hebben en dat het maximale startgewicht per toestel 69,9 t zou bedragen. Deze aannames zijn overdreven om het voordeel dat Ryanair zou hebben genoten groter te doen lijken. Verder geeft Ryanair aan dat het in de onderhandelingen met BTS uit is gegaan van een bezettingsgraad van 75 tot 80 %, een cijfer dat door achteraf gemaakte statistieken werd bevestigd. Het maximale startgewicht van de Ryanair-toestellen waarmee naar en van de luchthaven van Bratislava wordt gevlogen bedraagt 67 t.
- (74) Volgens Ryanair kon al in 2005 worden voorzien dat de overeenkomst met Ryanair de luchthaven winstgevender zou maken en de aandeelhouders dus toegevoegde waarde zou opleveren. Het heeft vergelijkbare overeenkomsten gesloten met andere publieke en private luchthavens, waaronder Londen-Stansted, Londen-Luton, Prestwick en Hahn.

4.2.4. Niet selectief

- (75) Naar de mening van Ryanair is de maatregel niet selectief omdat de overeenkomst op niet-exclusieve basis werd gesloten en elke andere luchtvaartmaatschappij op basis van de toezeggingen dezelfde condities als Ryanair had kunnen bedingen. Ook is het van mening dat de overeenkomst voorziet in transparantie en gelijke behandeling bij de toepassing van de financiële en operationele voorwaarden die andere luchtvaartmaatschappijen worden geboden.
- (76) Daarnaast geeft Ryanair aan dat de capaciteit van de luchthaven op het moment dat de overeenkomst werd gesloten niet volledig werd benut en dat hij ook concurrenten van Ryanair had kunnen ontvangen. Ook geeft het aan dat voor SkyEurope in ieder geval dezelfde condities golden omdat het vergelijkbare toezeggingen had gedaan.

4.2.5. Beïnvloeding van het handelsverkeer tussen lidstaten en verstoring van de mededinging

- (77) Ryanair bestrijdt de voorlopige conclusie van de Commissie bij de inleiding van de procedure met betrekking

tot de verstoring van de mededinging en de invloed op het handelsverkeer tussen lidstaten. Met name maakt het bezwaar tegen het feit dat de Commissie geen afspraken tussen concurrerende luchtvaartmaatschappijen en luchthavens heeft onderzocht.

5. OPMERKINGEN VAN SLOWAKIJE NAAR AANLEIDING VAN DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (78) In hun opmerkingen stellen de Slowaakse autoriteiten in de eerste plaats dat zij zich volledig aansluiten bij de argumenten van BTS en Ryanair dat de overeenkomst geen staatssteun aan Ryanair is en onder marktconforme voorwaarden werd gesloten.
- (79) Met betrekking tot de toerekenbaarheid van de overeenkomst aan de staat benadrukken zij met name dat de overeenkomst pas na langdurige onderhandelingen tussen de luchthavendirectie en Ryanair werd gesloten. Naar de mening van de Slowaakse autoriteiten zouden de onderhandelingen veel sneller zijn verlopen wanneer de overeenkomst aan de staat toerekenbaar zou zijn geweest. Ook is duidelijk dat de overeenkomst niet onder druk tot stand is gekomen. Daarnaast voeren zij aan dat de luchthaven onafhankelijk van lokale en regionale autoriteiten is en zijn exploitatie zelf zonder tussenkomst van de overheid uit zijn opbrengsten kon financieren.
- (80) Verder voeren de Slowaakse autoriteiten aan dat BTS als een particuliere investeerder in een markteconomie heeft gehandeld met het doel voor de luchthaven zo gunstig mogelijke contractvoorwaarden te bedingen. Onlangs heeft BTS het ministerie van Financiën van de Slowaakse Republiek een rapport gezonden dat eind 2003 door een adviesbureau werd opgesteld over de op lagere kosten gerichte strategie van de luchthaven. Dit rapport was bedoeld om wereldwijd en voor Midden-Europa de activiteiten en trends in de sector van de goedkope vliegrijzen te beschrijven, zodat de luchthavendirectie aanbevelingen konden worden gedaan over tarieven, marketing en financiële aangelegenheden. In april 2004 werd nog een ander onderzoek verricht om de groei van de passagiersaantallen op de luchthaven en de tariefmogelijkheden te onderzoeken.
- (81) De Slowaakse autoriteiten bevestigen dat BTS voor andere luchtvaartmaatschappijen, waaronder Easyjet en SkyEurope, ook kortingen voor nieuwe geregelde bestemmingen hanteerde of aanbood en dat de overeenkomst met Ryanair geen speciale uitzondering vormde. Zij geven ook aan dat de definitie van een „nieuwe bestemming” vergelijkbaar was met de definitie die met andere luchtvaartmaatschappijen werd gehanteerd en dat Ryanair in geen enkel opzicht werd bevoordeeld.
- (82) Daarnaast verklaren de Slowaakse autoriteiten dat zij weliswaar van mening zijn dat bij de overeenkomst met Ryanair geen sprake is van staatssteun maar de luchthaven toch hebben verzocht achteraf een analyse van de winstgevendheid van de overeenkomst te maken. Uit die analyse is gebleken dat de luchthaven in 2006-2007 een rendement van 8,5 tot 10 % op de overeenkomst heeft gemaakt.

6. HET BESTAAN VAN STEUN

6.1. Staatssteun op grond van artikel 107, lid 1, van het VWEU

- (83) Op grond van artikel 107, lid 1, van het VWEU zijn „steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.”
- (84) De criteria van artikel 107, lid 1, van het VWEU zijn cumulatief. Om te bepalen of de desbetreffende maatregel staatssteun is in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU moet derhalve aan alle onderstaande voorwaarden worden voldaan. De financiële steun dient met name:
- door de staat of met staatsmiddelen te worden bekostigd;
 - bepaalde ondernemingen of bepaalde producties te begunstigen;
 - de mededinging te vervalsen of dreigen te vervalsen;
 - het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig te beïnvloeden.
- (85) In deze zaak hebben de Slowaakse autoriteiten aangevoerd dat BTS zich als een particuliere investeerder in een markteconomie heeft gedragen. Wanneer dit het geval is, heeft de overeenkomst Ryanair niet begunstigd en is er geen sprake van staatssteun.

6.2. Toepassing van het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie

- (86) Wanneer zij beoordeelt of de overeenkomst onder marktconforme voorwaarden tot stand is gekomen, moet de Commissie onderzoeken of een particuliere investeerder onder de normale omstandigheden van een markteconomie eenzelfde of een soortgelijke overeenkomst als BTS zou zijn aangegaan ⁽¹⁴⁾.
- (87) Beide belanghebbende partijen (BTS en Ryanair) stellen dat ook andere private en publieke luchthavens op passagiersaantallen gebaseerde kortingen en kortingen voor nieuwe bestemmingen geven, in de verwachting dat hun winstgevendheid zal verbeteren en hun infrastructuur beter zal worden gebruikt. Zij zijn dus van mening dat de Commissie haar particuliere-investeerderstoets behoort te beperken tot een vergelijking van de heffingen op basis van de overeenkomst en de luchthavengelden die op andere Europese luchthavens aan goedkope luchtvaartmaatschappijen in rekening worden gebracht. Met name stelt Ryanair dat de heffingen op de luchthaven van

Bratislava vergelijkbaar met, of zelfs hoger zijn dan die op andere vergelijkbare luchthavens (bijvoorbeeld Blackpool in het Verenigd Koninkrijk).

- (88) Op dit punt is de Commissie van mening dat de luchthavengelden die op andere Europese luchthavens in rekening worden gebracht weliswaar een heel algemeen ijkpunt voor de tarieven van luchthavendiensten vormen, maar nog niet kunnen leiden tot de conclusie dat BTS zich in dit specifieke geval als een particuliere investeerder heeft gedragen.
- (89) Opbrengsten en kosten zijn op elke luchthaven weer anders opgebouwd. Zij zijn met name afhankelijk van de mate van ontwikkeling van de luchthaven, in het bijzonder voor wat betreft het aantal passagiers, de maatschappijen die op de luchthaven vliegen, de beschikbare capaciteit (overcapaciteit, capaciteitsbeperkingen of noodzakelijke nieuwe investeringen door groei van het passagiersvolume), de nuttige levensduur van de infrastructuur, noodzakelijke vervangende investeringen, de hoogte van afschrijvingen en de druk van regelgeving, die per lidstaat kan verschillen, alsook de historische schulden en verplichtingen. Ook stelt de Commissie vast dat overeenkomsten met luchtvaartmaatschappijen per luchthaven kunnen verschillen en ook kunnen afhangen van de aantrekkelijkheid van diens locatie voor de desbetreffende luchtvaartmaatschappij en zijn concurrenten, de grootte van het verzorgingsgebied en het niveau van de aangeboden diensten.
- (90) Daarom is de Commissie van mening dat bij de beoordeling of de overeenkomst Ryanair bevoordeelt moet worden gekeken naar de omstandigheden op de luchthaven van Bratislava en niet eenvoudigweg een vergelijking kan worden gemaakt van de heffingen die in rekening worden gebracht op andere Europese luchthavens, die mogelijk andere kenmerken hebben.
- (91) Gelet op de beginselen uit de jurisprudentie moet de Commissie de handelwijze van BTS vergelijken met een particuliere marktpartij met een winst oogmerk ⁽¹⁵⁾. BTS zegt dat het rationeel heeft gehandeld, maar heeft de Commissie geen formeel schriftelijk rapport verstrekt.
- (92) In zijn arrest in de zaak-Stardust Marine verklaarde het Hof dat, „(...) met betrekking tot de vraag of de staat zich als een voorzichtige investeerder in een markteconomie heeft gedragen, voor de beoordeling van de economische rationaliteit van het gedrag van de staat moet worden uitgesloten van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen, en dus niet van een latere situatie” ⁽¹⁶⁾.
- (93) Om het particuliere-investeerderstoets te kunnen toepassen, moet de Commissie dus kijken naar de situatie op het moment waarop de overeenkomst werd ondertekend. BTS ondertekende de overeenkomst met Ryanair op 5 december 2005. Zij moet in haar beoordeling ook uitgaan van de informatie en aannames die de marktpartij ter beschikking stonden op het moment dat de overeenkomst werd ondertekend.

⁽¹⁴⁾ Met het oog daarop heeft de Commissie Moore Stephens (hierna „de deskundige van de Commissie” genoemd) opdracht gegeven een studie te verrichten. De deskundige van de Commissie heeft onderzoek gedaan naar de financiële gegevens en de aannames die aan de Ryanair-overeenkomst ten grondslag hebben gelegen. BTS verleende zijn medewerking aan dit onderzoek. De onderzoekers kregen inzage in alle noodzakelijke documenten, die door de luchthaven in een *data room* ter beschikking werden gesteld, en konden gesprekken voeren met de directie van BTS. Ook kreeg de deskundige van de Commissie onbeperkte toegang tot de financiële, contractuele en andere documenten van de luchthaven.

⁽¹⁵⁾ Zaak C-305/89 Italië/Commissie („Alfa Romeo”), Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 20, Zaak T-296/97 Alitalia/Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-3871, punt 84.

⁽¹⁶⁾ Arrest van het Hof van 16 mei 2002, C-482/99, Frankrijk/Commissie (hierna „het Stardust Marinearrest” genoemd), Jurispr. 2002, blz. I-04397, punt 71.

- (94) Volgens de overeenkomst (artikel 2, lid 1) verplicht Ryanair zich om vanaf medio 2009 per dag op ten minste (...) bestaande bestemmingen te vliegen. Na medio 2009 werd veel minder groei verwacht. In artikel 6, lid 4, van de overeenkomst wordt bepaald dat het tarief voor een standaard bestemming (...) per aankomst en vertrek bedraagt en met (...) per jaar zal stijgen.
- (95) Volgens artikel 6, lid 3, van de overeenkomst zou voor nieuwe bestemmingen een verlaagd tarief worden gehanteerd van (...) per aankomst en vertrek van een toestel en zou dit met (...) EUR per jaar oplopen gedurende een periode van zes jaar vanaf de introductie van de nieuwe bestemming. Uit de door de luchthaven verstrekte informatie blijkt ook dat nieuwe bestemmingen ten hoogste 20 % zouden uitmaken van het totaal aantal bestemmingen waarop Ryanair zou vliegen ⁽¹⁷⁾.
- (96) Op basis van deze gegevens kon de luchthaven een prognose maken van de opbrengsten van de overeenkomst met Ryanair. Benadrukt dient te worden dat in deze opbrengsten alleen rekening wordt gehouden met de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en niet met de indirecte opbrengsten.
- (97) Verder stelt de Commissie vast dat BTS stabiele opbrengsten kon verwachten door de toezegging van Ryanair dat het vanaf de luchthaven ten minste (...) routes per dag zou vliegen gedurende de looptijd van de overeenkomst.
- (98) De kosten van de luchthaven werden voor de looptijd van de overeenkomst geraamd aan de hand van een projectie van de werkelijke kosten ⁽¹⁸⁾ in de periode tot 2016 op basis van het ondernemingsplan van de luchthaven.
- (99) Een deel van elke relevante kostenpost werd aan de overeenkomst toegerekend met behulp van verdeelsleutels voor het aandeel in het aantal passagiers (29,38 % van het aantal passagiers in 2007), de vliegtuigbewegingen op de luchthaven (12,69 % in 2007), het maximum startgewicht (19,07 %) en de noodzakelijke administratieve capaciteit in verband met de overeenkomst en ook de aan Ryanair aangeboden diensten. De ramingen voor de geschatte jaarlijkse verdeelsleutels zijn opgenomen in onderstaande tabel 4, waaruit blijkt dat het aandeel in de kosten dat door Ryanair wordt opgebracht toeneemt naarmate de maatschappij meer activiteiten op de luchthaven ontplooit.

Tabel 4

Kostenverdeelsleutels voor de Ryanair-overeenkomst 2008-2016

Kostenverdeelsleutels	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagiers	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maximaal startgewicht	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vliegtuigbewegingen op de luchthaven	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administratie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Vervolgens werden de kosten voor de periode tot 2016 geraamd aan de hand van de volgende hoofdaanname, die werden gebaseerd op het ondernemingsplan van de luchthaven:
- De jaarlijkse afschrijving is gebaseerd op het investeringsprogramma, waarin opgenomen de kosten van een nieuwe terminal, en neemt aanzienlijk toe in de jaren 2009-2012 (waarin de nieuwe terminal wordt gerealiseerd).
 - De personeelskosten zijn gebaseerd op de aanname dat het aantal werknemers zal toenemen met 50 % van de groei van het aantal passagiers per jaar, vermenigvuldigd met een gemiddeld salaris per werknemer, vermenigvuldigd met een jaarlijkse inflatie.

⁽¹⁷⁾ In verband met een mogelijk ongelijke behandeling van luchtvaartmaatschappijen op BTS voor wat betreft de heffingen die zij betalen, stelt de Commissie vast dat de heffing per passagier voor Ryanair in 2008 vergelijkbaar is met de heffing die SkyEurope per passagier betaalde. Deze maatschappij vervoerde 892 939 passagiers in 2008 en betaalde een heffing van (...) per passagier, inclusief een bedrag voor het parkeren van toestellen op de luchthaven. Ter vergelijking: Ryanair vervoerde 762 541 passagiers en betaalde een heffing van (...) per passagier, exclusief parkeergelden voor vliegtuigen. Het enige verschil in de heffingen op BTS houdt dus verband met de verrichte diensten en de aantallen vervoerde passagiers. Tijdens haar formele onderzoek ontving de Commissie van de concurrenten van Ryanair op BTS geen andersluidende informatie.

⁽¹⁸⁾ In de berekening werd voor de kosten uitgegaan van 2007. De kosten voor 2005 waren lager.

- Aangenomen wordt dat het energieverbruik (gas, elektriciteit) en de kosten voor water zullen toenemen met 25 % van de stijging van de geschatte passagiersaantallen, vermenigvuldigd met de jaarlijkse inflatie plus een eenmalige toename van 35 % in 2010 vanwege de opening van fase 1 van het nieuwe stationsgebouw. Voor de opening van fase 2 van het nieuwe stationsgebouw in 2012 wordt geen vergelijkbare toename voorzien omdat in fase 2 een bestaand gebouw door een nieuw gebouw wordt vervangen en het energieverbruik netto dus niet zal toenemen.
 - De kosten voor reparatie en onderhoud zijn gebaseerd op een geschatte toename van 50 % van de verwachte groei van de passagiersaantallen, vermenigvuldigd met de jaarlijkse inflatie.
 - De jaarlijkse inflatie is gebaseerd op de ramingen van het Slowaakse ministerie van Financiën.
 - De wisselkoers voor de omrekening van SKK in euro werd vastgesteld op de koers van de dag waarop de overeenkomst werd ondertekend (37,798 SKK/EUR).
- (101) In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de berekeningen van kosten en baten van de overeenkomst en zijn bijdrage aan de winst van BTS gedurende de looptijd. Deze berekeningen zijn gebaseerd op het door de directie van BTS verstrekte ondernemingsplan en bovenstaande aannames.

Tabel 5

Analyse van de winstgevendheid van de Ryanair-overeenkomst 2005-2016

(in 1 000 EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Baten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Winst/verlies	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Winstmarge	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
NCW ⁽¹⁾ van winsten	[...]										
Gemiddelde winstmarge	[...]										

(¹) Netto contante waarde (hierna „NCW” genoemd), berekend op basis van een korting van 6,9 %.

- (102) De Commissie stelt vast dat de overeenkomst met Ryanair gedurende zijn looptijd een positieve bijdrage levert aan de financiële resultaten van BTS, met een NCW van de winst van (...) miljoen. Ook werd verwacht dat de totale NCW van BTS gedurende de looptijd van de overeenkomst positief zou zijn.
- (103) Verder stelt de Commissie vast dat onder de overeenkomst alle kosten vallen die daaraan moeten worden toegerekend. De zogenoemde „totale kostenbenadering” is in dit geval inclusief de afschrijvingskosten voor luchthaveninfrastructuur en alle andere exploitatiekosten en ook inclusief kosten voor historische infrastructuur ⁽¹⁹⁾ en kosten voor beveiliging en veiligheidsmaatregelen, die onder het overheidsbeleid vallen en geen economische activiteiten zijn in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU. Ook werd geen rekening gehouden met aan de overeenkomst toerekenbare opbrengsten uit andere dan luchtvaartactiviteiten. De NCW van de winst lijkt daarmee te zijn onderschat, waardoor de positieve bijdrage van de overeenkomst dus hoger zou uitvallen.
- (104) Ook stelt de Commissie vast dat in 2010 en 2011 - in de jaren waarin het eerste deel van de nieuwe terminal ⁽²⁰⁾ in gebruik zal worden genomen en de capaciteit van de luchthaven zal worden uitgebreid — zijn kosten (met name afschrijvingen en energiekosten) met 33 tot 38 % zullen stijgen ten opzichte van 2009 en in de eerste twee jaar negatief op de resultaten zullen drukken.

⁽¹⁹⁾ De besluiten over investeringen in infrastructuur en de financiering daarvan werden al onherroepelijk genomen voordat de luchthavens werden beschouwd als ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU (datum van het eerste arrest over de *Aéroports de Paris*).

⁽²⁰⁾ Het besluit over de vervangingsinvestering voor de oude terminal stond los van het besluit om een overeenkomst met Ryanair aan te gaan en werd genomen voordat de Ryanair-overeenkomst werd ondertekend. BTS heeft voor de bouw van de nieuwe terminal geen staatssteun ontvangen.

- (105) Uit Tabel 5 blijkt dat de gemiddelde winstmarge ⁽²¹⁾ (ook wel het bedrijfsresultaat in procenten van de omzet genoemd) van de overeenkomst (...) bedraagt en vergelijkbaar is met de gemiddelde winstmarges op andere luchthavens in de Europese Unie in 2006 en 2007 (zie onderstaande tabel).

Tabel 6

Winstmarge op andere luchthavens in de Europese Unie in 2006 en 2007

(in %)

Luchthaven	Winstmarge 2006	Winstmarge 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
Gemiddelde winstmarge	7,31	8,61

- (106) De deskundige van de Commissie heeft ook een gevoeligheidsanalyse van de netto contante waarde van de overeenkomst gemaakt, om te kijken naar de effecten van hogere afschrijvingen en energiekosten op de winstgevendheid van het contract, voor het geval dat deze kosten te laag zouden zijn ingeschat.

Tabel 7

Gevoeligheidsanalyse (hogere afschrijvingen en energiekosten) voor de winstgevendheid van de Ryanair-overeenkomst

Scenario	Netto contante waarde van het Ryanair-contract in 1 000 EUR
<i>Basisscenario</i>	[...]
<i>Alternatief scenario 1:</i> afschrijvingen en energiekosten 10 % hoger in 2013 en 15 % in 2014-2016	[...]
<i>Alternatief scenario 2:</i> afschrijvingen en energiekosten 15 % hoger in 2013 en 25 % in 2014-2016	[...]

- (107) Hoewel de gevoeligheidsanalyse verschillen van tussen de 10 en 25 % laat zien, blijft de bijdrage van de overeenkomst aan de nettowinst van BTS positief en ligt zij tussen (...) en (...) miljoen EUR.
- (108) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van mening dat het besluit van BTS om een overeenkomst met Ryanair aan te gaan een rationeel besluit was, op grond van bovengenoemde kosten-batenanalyse.

⁽²¹⁾ Voor de gemiddelde winstmarge (ook wel het bedrijfsresultaat in procenten van de omzet genoemd) wordt de netto winst vergeleken met de omzet (opbrengsten). Uit dit percentage blijkt of het bedrijfsresultaat van een onderneming hoog genoeg is, omdat ermee wordt bepaald hoeveel winst wordt gegenereerd per euro aan opbrengsten. Het is een indicator voor winstgevendheid en efficiency.

Andere aspecten van de overeenkomst en risicoanalyse voor BTS

- (109) De Commissie acht het van belang om de overeenkomst te bezien in het licht van vroegere activiteiten van BTS en zijn toenmalige positie op de markt.
- (110) Daarnaast stelt de Commissie vast dat zij volgens het Charleroi-arrest ⁽²²⁾ bij de beoordeling van de desbetreffende maatregel rekening dient te houden met alle relevante kenmerken van de maatregel en hun context.
- (111) In dit geval moet niet alleen een kosten-batenanalyse worden gemaakt, maar moet bij het beoordelen van de achtergronden van het besluit van BTS om de overeenkomst aan te gaan ook worden gekeken naar de diversificatie van luchtvaartmaatschappijen die vanaf de luchthaven vliegen (risicobeperking), een beter gebruik van middelen en een reductie van overcapaciteit.
- (112) Aangezien de Slowaakse Republiek momenteel geen nationale luchtvaartmaatschappij heeft, haar voormalige luchtvaartmaatschappij erg klein was (6 % van het aantal passagiers op BTS in 2005) en in andere lidstaten dergelijke maatschappijen nog steeds ten minste 40 % van de passagiers op een vergelijkbare luchthaven voor hun rekening nemen, was BTS sterk afhankelijk van een private luchtvaartmaatschappij, SkyEurope, die in 2005 circa 73 % van het aantal passagiers op de luchthaven vervoerde. Opgemerkt kan worden dat BTS door het contract met Ryanair zijn klantenbestand inderdaad kon verbreden en daarmee zijn risico's kon verkleinen. Dat die risico's reëel waren, bleek in 2009 toen SkyEurope failliet ging.
- (113) Daarnaast verkleinde BTS het risico van overcapaciteit door de vervanging van de oude terminal door een nieuwe en grotere terminal. Door optimalisering van het gebruik van de infrastructuur en de geregelde aard daarvan konden ook vanaf 2008 de reguliere AIP-tarieven worden verlaagd. Bovendien nam BTS in de zogenoemde dienstenheffing geen heffingen op waarover het geen zeggenschap had, waaronder de heffingen voor luchtverkeersleiding.
- (114) Ook adverteert Ryanair op zijn website met Bratislava als een van zijn bestemmingen. BTS betaalt echter niet voor

deze reclame, hoewel niet kan worden uitgesloten dat daaraan een zekere waarde kan worden toegekend.

- (115) De Commissie stelt vast dat al deze kwalitatieve aspecten ook positief hebben bijgedragen aan de operationele en financiële situatie van BTS en zijn marktwaarde voor zijn aandeelhouders heeft vergroot. Zij vullen derhalve bovenstaande kosten-batenanalyse aan.

Conclusie

- (116) Gelet op het bovenstaande kan de Commissie concluderen dat BTS bij het ondertekenen van de Ryanair-overeenkomst van mening was dat deze de winstgevendheid van de luchthaven zou vergroten. Daarom erkent de Commissie dat een investeerder in een markteconomie onder vergelijkbare omstandigheden ook zou hebben besloten een dergelijke overeenkomst met Ryanair aan te gaan.
- (117) Aangezien aan ten minste één van de cumulatieve criteria van artikel 107, lid 1, van het VWEU niet is voldaan, is de Commissie van mening dat de overeenkomst geen staatssteun inhoudt in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De overeenkomst van 5 december 2005 tussen Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. en Ryanair ltd omvat geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Slowaakse Republiek.

Gedaan te Brussel, 27 januari 2010.

Voor de Commissie

Antonio TAJANI

Vicevoorzitter

⁽²²⁾ Zaak T-196/04 Ryanair/Commissie („Charleroi-arrest”), Jurispr. 2008, punt 59.

BESLUIT VAN DE COMMISSIE**van 31 januari 2011****overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, over de passende bescherming van persoonsgegevens door de staat Israël wat de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens betreft***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 332)***(Voor de EER relevante tekst)**

(2011/61/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽¹⁾, en met name artikel 25, lid 6,

Na raadpleging van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG dienen de lidstaten te bepalen dat persoonsgegevens slechts naar een derde land mogen worden doorgegeven indien dat land een passend beschermingsniveau waarborgt en de wetgeving van de lidstaten die is vastgesteld ter uitvoering van de andere bepalingen van deze richtlijn al vóór de doorgifte wordt nageleefd.
- (2) De Commissie kan vaststellen dat een derde land waarborgen voor een passend beschermingsniveau biedt. In dat geval kunnen persoonsgegevens zonder aanvullende garanties vanuit de lidstaten worden doorgegeven.
- (3) Overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG dient het gegevensbeschermingsniveau te worden beoordeeld met inachtneming van alle omstandigheden die op de doorgifte van gegevens of op een categorie gegevensdoorgiften van invloed zijn en dient in het bijzonder rekening te worden gehouden met een aantal in artikel 25 van de richtlijn opgenomen elementen die voor de doorgifte relevant zijn.
- (4) Gezien de verschillende benaderingen van gegevensbescherming in derde landen dient het beschermingsniveau te worden beoordeeld en dienen besluiten op grond van artikel 25, lid 6, van Richtlijn 95/46/EG te worden vastgesteld en uitgevoerd op een wijze die geen willekeurige of onterechte discriminatie inhoudt tegen of tussen derde landen waar gelijksoortige voorwaarden gelden, noch een verkapte handelsbelemmering, rekening houdend met de geldende internationale verbintenissen van de Europese Unie.

- (5) Het rechtstelsel van de staat Israël kent geen geschreven grondwet, maar aan bepaalde „basiswetten” is door het Hooggerechtshof van de staat Israël de grondwettelijke status toegekend. Deze „basiswetten” worden aangevuld door een uitgebreide jurisprudentie, aangezien het Israëlische rechtstelsel in hoge mate uitgaat van de beginselen van het common law-rechtstelsel. Het recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer is opgenomen in artikel 7 van de basiswet inzake menselijke waardigheid en vrijheid.
- (6) De rechtsnormen voor de bescherming van persoonsgegevens in de staat Israël zijn grotendeels gebaseerd op de normen van Richtlijn 95/46/EG, en zijn vastgelegd in Wet 5741-1981 inzake de bescherming van de privacy, die laatstelijk is gewijzigd in 2007 door de vaststelling van nieuwe vereisten inzake de verwerking van persoonsgegevens en uitgebreide voorschriften inzake de organisatiestructuur van de toezichthoudende autoriteit.
- (7) De wetgeving inzake gegevensbescherming is voorts aangevuld door regeringsbesluiten inzake de tenuitvoerlegging van Wet 5741-1981 inzake de bescherming van de privacy, voornamelijk op basis van aanbevelingen die zijn gedaan in het verslag aan het ministerie van Justitie van de commissie voor onderzoek van de wetgeving inzake databases (het „verslag-Schoffman”).
- (8) Bepalingen inzake gegevensbescherming zijn ook opgenomen in een aantal rechtsinstrumenten die van toepassing zijn op verschillende sectoren, zoals de financiële sector, de gezondheidszorg en de openbare registers.
- (9) De wettelijke normen voor gegevensbescherming in de staat Israël omvatten alle basisbeginselen die noodzakelijk zijn voor een passend beschermingsniveau voor natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens in databases. Hoofdstuk 2 van Wet 5741-1981 inzake de bescherming van de privacy, waarin de beginselen voor de verwerking van persoonsgegevens zijn vastgelegd, is niet van toepassing op persoonsgegevens die in niet-geautomatiseerde (handmatige) gegevensbestanden zijn opgenomen.
- (10) De toepassing van de rechtsnormen voor gegevensbescherming wordt gewaarborgd door bestuurlijke en rechtsmiddelen en het onafhankelijke toezicht door de toezichthoudende autoriteit, de Israëlische Autoriteit voor wetgeving, informatie en technologie (ILITA), die de bevoegdheid heeft onderzoek te verrichten en in te grijpen, en volledig onafhankelijk optreedt.

⁽¹⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

- (11) De Israëlische autoriteiten voor gegevensbescherming hebben verduidelijkingen en waarborgen geboden inzake de interpretatie van de Israëlische wetgeving en de verzekering gegeven dat de Israëlische normen inzake gegevensbescherming overeenkomstig deze interpretatie worden uitgevoerd. Dit besluit neemt deze verduidelijkingen en waarborgen in aanmerking en stelt derhalve de naleving daarvan als voorwaarde.
- (12) Derhalve wordt de staat Israël geacht een passend beschermingsniveau voor persoonsgegevens te waarborgen, als bedoeld in Richtlijn 95/46/EG, voor wat betreft geautomatiseerde internationale doorgiften van persoonsgegevens vanuit de Europese Unie naar de staat Israël, alsmede niet-geautomatiseerde doorgiften die in de staat Israël onderworpen worden aan geautomatiseerde verdere verwerking. Dit besluit dient echter niet van toepassing te zijn op internationale doorgiften van persoonsgegevens vanuit de Europese Unie naar de staat Israël waarbij de doorgifte zelf en de verdere verwerking van de gegevens uitsluitend op niet-geautomatiseerde wijze plaatsvinden.
- (13) In het belang van de transparantie en om de bevoegde autoriteiten in de lidstaten in staat te stellen de bescherming van personen in verband met de verwerking van hun persoonsgegevens te waarborgen, moet nader worden geregeld in welke buitengewone omstandigheden de doorgifte van gegevens kan worden opgeschort, ondanks dat een passend beschermingsniveau is vastgesteld.
- (14) De in dit besluit bedoelde bevindingen betreffende de gepastheid van het beschermingsniveau hebben betrekking op de staat Israël zoals gedefinieerd overeenkomstig het internationale recht. Verdere doorgifte van persoonsgegevens naar een ontvanger buiten de staat Israël, zoals deze is gedefinieerd overeenkomstig het internationale recht, moet worden beschouwd als doorgifte van persoonsgegevens naar een derde land.
- (15) De bij artikel 29 van Richtlijn 95/46/EG ingestelde Groep voor de bescherming van personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens heeft een gunstig advies uitgebracht over het niveau van de bescherming van persoonsgegevens, waar het gaat om geautomatiseerde internationale doorgiften van persoonsgegevens vanuit de Europese Unie en om niet-geautomatiseerde doorgiften die in de staat Israël onderworpen worden aan geautomatiseerde verdere verwerking. De Groep heeft er in haar gunstige advies bij de Israëlische autoriteiten op aangedrongen nadere bepalingen vast te stellen waarbij de toepassing van de Israëlische wetgeving wordt uitgebreid tot handmatige databases, de toepasselijkheid van het evenredigheidsbeginsel op de verwerking van persoonsgegevens in de particuliere sector uitdrukkelijk wordt erkend en de afwijkingsbepalingen op het gebied van internationale gegevensdoorgiften worden geïnterpreteerd overeenkomstig de criteria van het werkdokument van de Groep over een gemeenschappelijke interpretatie

van artikel 26, lid 1, van Richtlijn 95/46/EG ⁽¹⁾. Met dit advies is rekening gehouden bij het opstellen van dit besluit ⁽²⁾.

- (16) Het bij artikel 31, lid 1, van Richtlijn 95/46/EG ingestelde comité heeft geen advies uitgebracht binnen de door zijn voorzitter vastgestelde termijn,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Voor de toepassing van artikel 25, lid 2, van Richtlijn 95/46/EG wordt de staat Israël geacht een passend beschermingsniveau te waarborgen voor persoonsgegevens die vanuit de Europese Unie worden doorgegeven, voor zover het gaat om geautomatiseerde internationale doorgiften van persoonsgegevens vanuit de Europese Unie, alsmede niet-geautomatiseerde doorgiften die in de staat Israël aan geautomatiseerde verdere verwerking worden onderworpen.

2. De bevoegde autoriteit van de staat Israël voor de toepassing van de wettelijke normen inzake gegevensbescherming in de staat Israël is de Israëlische Autoriteit voor wetgeving, informatie en technologie (ILITA), genoemd in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

1. Dit besluit betreft slechts de gepastheid van de bescherming die wordt geboden in de staat Israël zoals gedefinieerd overeenkomstig het internationale recht, teneinde aan de vereisten van artikel 25, lid 1, van Richtlijn 95/46/EG te voldoen, en laat andere voorwaarden of beperkingen tot uitvoering van andere bepalingen van die richtlijn die op de verwerking van persoonsgegevens in de lidstaten betrekking hebben, onverlet.

2. Dit besluit wordt toegepast overeenkomstig het internationale recht. Het laat de internationaalrechtelijke status van de Golanhoogte, de Gazastrook en de Westelijke Jordaanoever, met inbegrip van Oost-Jerusalem, onverlet.

Artikel 3

1. In onderstaande gevallen kunnen de bevoegde autoriteiten in de lidstaten gebruikmaken van hun bestaande bevoegdheden om gegevensstromen naar een ontvanger in de staat Israël op te schorten, teneinde personen ten aanzien van de verwerking van hun persoonsgegevens te beschermen, onverminderd de bevoegdheid van die autoriteiten om maatregelen te nemen voor de naleving van nationale bepalingen die zijn goedgekeurd ingevolge andere bepalingen dan artikel 25 van Richtlijn 95/46/EG:

- a) indien een bevoegde autoriteit in de staat Israël tot de conclusie is gekomen dat de ontvanger in strijd met de toepasselijke normen voor gegevensbescherming handelt, of

⁽¹⁾ Document WP114 van 25 november 2005, beschikbaar op het adres http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_nl.pdf

⁽²⁾ Advies 6/2009 over het beschermingsniveau van persoonsgegevens in Israël, beschikbaar op het adres http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_nl.pdf

b) indien het zeer waarschijnlijk is dat niet aan de normen voor gegevensbescherming wordt voldaan, er goede redenen zijn om aan te nemen dat de bevoegde autoriteit in de staat Israël niet tijdig passende maatregelen neemt of zal nemen om het probleem op te lossen, de voortzetting van de doorgifte een dreigend gevaar voor ernstige schade aan de betrokkene inhoudt en de bevoegde autoriteiten in de lidstaat gedaan hebben wat in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs mogelijk is om de in de staat Israël gevestigde organisatie die voor de verwerking verantwoordelijk is in kennis te stellen en de gelegenheid te geven te reageren.

2. De opschortingsmaatregel blijft van kracht tot vaststaat dat de beschermingsnormen worden nageleefd en de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat of lidstaten hiervan in kennis is gesteld.

Artikel 4

1. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis wanneer op grond van artikel 3 maatregelen worden genomen.

2. De lidstaten en de Commissie stellen elkaar op de hoogte van de gevallen waarin de instanties die in de staat Israël verantwoordelijk zijn voor de naleving van de beschermingsnormen niet in staat zijn deze naleving te garanderen.

3. Wanneer uit de overeenkomstig artikel 3 en de leden 1 en 2 van dit artikel verzamelde informatie mocht blijken dat een instantie die verantwoordelijk is voor de naleving van de beschermingsnormen in de staat Israël haar taak niet naar behoren vervult, stelt de Commissie de bevoegde autoriteit in de staat Israël hiervan in kennis en stelt zij zo nodig, volgens de pro-

cedure van artikel 31, lid 2, van Richtlijn 95/46/EG, ontwerpmaatregelen voor om dit besluit in te trekken of op te schorten, dan wel het toepassingsgebied ervan te beperken.

Artikel 5

De Commissie evalueert de werking van dit besluit en deelt alle relevante vaststellingen aan het bij artikel 31 van Richtlijn 95/46/EG ingestelde comité mee, met inbegrip van alle gegevens die van invloed kunnen zijn op de vaststelling in artikel 1 van dit besluit dat het beschermingsniveau in de staat Israël passend is in de zin van artikel 25 van Richtlijn 95/46/EG, alsmede, wanneer dit besluit op discriminerende wijze wordt uitgevoerd, alle gegevens waaruit dat blijkt. Met name let zij op de verwerking van persoonsgegevens in handmatige databases.

Artikel 6

De lidstaten nemen alle nodig maatregelen om aan dit besluit te voldoen binnen drie maanden na de kennisgeving ervan.

Artikel 7

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 31 januari 2011.

Voor de Commissie

Viviane REDING

Vicevoorzitter

BIJLAGE

Bevoegde toezichhoudende autoriteit bedoeld in artikel 1, lid 2, van dit besluit

Israeli Law, Information and Technology Authority (ILITA) (Israëlische Autoriteit voor wetgeving, informatie en technologie)

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

ISRAËL

Postadres:

P.O. Box 7360

Tel Aviv, 61072

Tel. +972 37634050

Fax +972 26467064

E-mail: ILITA@justice.gov.il

Website: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/>

Abonnementsprijzen 2011 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL