

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 27



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 54
1 februarie 2011

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

ACORDURI INTERNAȚIONALE

2011/58/UE:

- ★ Decizia Consiliului din 25 octombrie 2010 de semnare, în numele Uniunii, a unui Acord între Uniunea Europeană și Regatul Maroc de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor 1

2011/59/UE:

- ★ Decizia Consiliului din 25 octombrie 2010 de semnare, în numele Uniunii, a unui Acord sub forma unui protocol între Uniunea Europeană și Republica Arabă Egipt de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor aplicabil litigiilor legate de dispozițiile privind schimburile comerciale din Acordul euro-mediteranean de asociere între Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Republica Arabă Egipt, pe de altă parte 2

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul (UE) nr. 72/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de hamsie în zona VIII de către navele care arborează pavilionul Franței 3
- ★ Regulamentul (UE) nr. 73/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de hering în apele UE și în apele norvegiene din zona IV la nord de paralela 53° 30' N de către navele care arborează pavilionul Franței 5

Preț: 3 EUR

(continuare în pagina următoare)

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

★ Regulamentul (UE) nr. 74/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de cod în apele internaționale din zonele I și IIb de către navele care arborează pavilionul Franței	7
★ Regulamentul (UE) nr. 75/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de marlin albastru în Oceanul Atlantic de către navele care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene	9
★ Regulamentul (UE) nr. 76/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de sabie neagră în apele comunitare și apele aflate în afara suveranității sau jurisdicției unor țări terțe din zonele VIII, IX și X de către navele care arborează pavilionul Spaniei	11
★ Regulamentul (UE) nr. 77/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de merlucius alb în apele comunitare și în apele care nu se află sub suveranitatea sau jurisdicția unor țări terțe, din zonele V, VI și VII de către navele care arborează pavilionul Spaniei	13
★ Regulamentul (UE) nr. 78/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de interzicere a pescuitului de limbă-de-mare comună în zonele VIIIa și VIIIb de către navele care arborează pavilionul Spaniei	15
★ Regulamentul (UE) nr. 79/2011 al Comisiei din 28 ianuarie 2011 de stabilire a unei interdicții privind pescuitul de halibut negru în apele NAFO 3 LMNO de către navele care arborează pavilionul Spaniei	17
Regulamentul (UE) nr. 80/2011 al Comisiei din 31 ianuarie 2011 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume	19
Regulamentul (UE) nr. 81/2011 al Comisiei din 31 ianuarie 2011 de stabilire a taxelor la import în sectorul cerealelor aplicabile de la 1 februarie 2011	21

DECIZII

2011/60/UE:

- | | |
|---|----|
| ★ Decizia Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair [notificată cu numărul C(2010) 183] ⁽¹⁾ | 24 |
|---|----|

2011/61/UE:

- | | |
|--|----|
| ★ Decizia Comisiei din 31 ianuarie 2011 în temeiul Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind nivelul de protecție adecvat asigurat de Statul Israel privind prelucrarea automată a datelor cu caracter personal [notificată cu numărul C(2011) 332] ⁽¹⁾ | 39 |
|--|----|



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Acte fără caracter legislativ)

ACORDURI INTERNAȚIONALE

DECIZIA CONSILIULUI

din 25 octombrie 2010

de semnare, în numele Uniunii, a unui Acord între Uniunea Europeană și Regatul Maroc de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor

(2011/58/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (4) primul paragraf, coroborat cu articolul 218 alineatul (5),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) La 24 februarie 2006 Consiliul a autorizat Comisia să înceapă negocierile cu partenerii din regiunea mediteraneană pentru a stabili un mecanism de soluționare a litigiilor legate de dispozițiile privind schimburile comerciale.
- (2) Comisia a purtat negocieri în consultare cu comitetul desemnat în conformitate cu articolul 207 din tratat și cu directivele de negociere adoptate de către Consiliu.
- (3) Aceste negocieri au fost încheiate și un Acord între Uniunea Europeană și Regatul Maroc de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor (denumit în continuare „acordul”) a fost parafat la 9 decembrie 2009.
- (4) Acordul ar trebui semnat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Prin prezenta decizie se aprobă, în numele Uniunii, semnarea Acordului între Uniunea Europeană și Regatul Maroc de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor, sub rezerva încheierii sale ⁽¹⁾.

Articolul 2

Prin prezenta decizie, președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana (persoanele) împuternicită (împuternicite) să semneze acordul în numele Uniunii, sub rezerva încheierii sale.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 25 octombrie 2010.

Pentru Consiliu
Președintele
C. ASHTON

⁽¹⁾ Textul acordului va fi publicat împreună cu decizia privind încheierea sa.

DECIZIA CONSILIULUI

din 25 octombrie 2010

de semnare, în numele Uniunii, a unui Acord sub forma unui protocol între Uniunea Europeană și Republica Arabă Egipt de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor aplicabil litigiilor legate de dispozițiile privind schimburile comerciale din Acordul euro-mediteranean de asociere între Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Republica Arabă Egipt, pe de altă parte

(2011/59/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (4) primul paragraf, coroborat cu articolul 218 alineatul (5),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) La 24 februarie 2006, Consiliul a autorizat Comisia să înceapă negocierile cu partenerii din regiunea mediteraneană pentru a stabili un mecanism de soluționare a litigiilor legate de dispozițiile privind schimburile comerciale.
- (2) Comisia a purtat negocieri în consultare cu comitetul desemnat în conformitate cu articolul 207 din tratat și cu directivele de negociere adoptate de către Consiliu.
- (3) Aceste negocieri au fost încheiate și un Acord sub forma unui protocol („protocolul”) între Uniunea Europeană și Republica Arabă Egipt de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor aplicabil litigiilor legate de dispozițiile privind schimburile comerciale din Acordul euro-mediteranean de asociere între Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Republica Arabă Egipt, pe de altă parte⁽¹⁾ a fost parafat la 27 aprilie 2010.
- (4) Protocolul ar trebui semnat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Semnarea Acordului sub forma unui protocol între Uniunea Europeană și Republica Arabă Egipt de instituire a unui mecanism de soluționare a litigiilor aplicabil litigiilor legate de dispozițiile privind schimburile comerciale din Acordul euro-mediteranean de asociere între Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Republica Arabă Egipt, pe de altă parte (denumit în continuare „protocolul”), se aprobă, prin prezenta decizie, în numele Uniunii Europene, sub rezerva încheierii respectivului protocol⁽²⁾.

Articolul 2

Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana (persoanele) împuternicită (împuternicite) să semneze protocolul, în numele Uniunii, sub rezerva încheierii sale.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 25 octombrie 2010.

Pentru Consiliu
Președintele
C. ASHTON

⁽¹⁾ JO L 304, 30.9.2004, p. 39.

⁽²⁾ Textul protocolului va fi publicat împreună cu decizia de încheiere.

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 72/2011 AL COMISIEI

din 28 ianuarie 2011

de interzicere a pescuitului de hamsie în zona VIII de către navele care arborează pavilionul Franței

COMISIA EUROPEANĂ,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

Articolul 1

Epuizarea cotei

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

întrucât:

Articolul 2

Interdicții

(1) Regulamentul (UE) nr. 53/2010 al Consiliului din 14 ianuarie 2010 de stabilire, pentru 2010, a posibilităților de pescuit pentru anumite resurse halieutice și grupe de resurse halieutice, aplicabile în apele UE și, pentru navele din UE, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor ⁽²⁾ stabilește cotele pentru 2010.

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

(2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.

Articolul 3

Intrare în vigoare

(3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21, 26.1.2010, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	59/T&Q
Stat membru	Franța
Stoc	ANE/08.
Specie	Hamsie (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Zonă	VIII
Data	1.12.2010-28.2.2011

REGULAMENTUL (UE) NR. 73/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de interzicere a pescuitului de hering în apele UE și în apele norvegiene din zona IV la nord de paralela 53° 30' N de către navele care arborează pavilionul Franței**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 53/2010 al Consiliului din 14 ianuarie 2010 de stabilire, pentru 2010, a posibilităților de pescuit pentru anumite resurse halieutice și grupe de resurse halieutice, aplicabile în apele UE și, pentru navele din UE, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor ⁽²⁾ prevede cotele pentru anul 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21, 26.1.2010, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	52/T&Q
Stat membru	Franța
Stoc	HER/4AB.
Specie	Hering (<i>Clupea harengus</i>)
Zonă	Apele UE și cele norvegiene din zona IV la nord de paralela 53° 30' N
Data	11.11.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 74/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de interzicere a pescuitului de cod în apele internaționale din zonele I și IIb de către navele care arborează pavilionul Franței**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 53/2010 al Consiliului din 14 ianuarie 2010 de stabilire, pentru 2010, a posibilităților de pescuit pentru anumite resurse halieutice și grupe de resurse halieutice, aplicabile în apele UE și, pentru navele din UE, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor⁽²⁾ prevede cotele pentru anul 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21, 26.1.2010, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	51/T&Q
Stat membru	Franța
Stoc	COD/1/2B.
Specie	Cod (<i>Gadus morhua</i>)
Zonă	Apele internaționale din zonele I și IIb
Data	11.11.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 75/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de interzicere a pescuitului de marlin albastru în Oceanul Atlantic de către navele care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 53/2010 al Consiliului din 14 ianuarie 2010 de stabilire, pentru 2010, a posibilităților de pescuit pentru anumite resurse halieutice și grupe de resurse halieutice, aplicabile în apele UE și, pentru navele din UE, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor ⁽²⁾ prevede cotele pentru anul 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statelor membre menționate în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivele state membre au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statelor membre menționate în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament, realizate de nave care arborează pavilionul statelor membre menționate în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivele state membre, se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21, 26.1.2010, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	50/T&Q
	Uniunea Europeană – Toate statele membre
Stoc	BUM/ATLANT
Specie	Marlin albastru (<i>Makaira nigricans</i>)
Zonă	Oceanul Atlantic
Data	20.11.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 76/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de interzicere a pescuitului de sabie neagră în apele comunitare și apele aflate în afara suveranității sau jurisdicției unor țări terțe din zonele VIII, IX și X de către navele care arborează pavilionul Spaniei**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1359/2008 al Consiliului din 28 noiembrie 2008 de stabilire, pentru 2009 și 2010, a posibilităților de pescuit pentru navele comunitare în ceea ce privește anumite stocuri de pești de adâncime ⁽²⁾ stabilește cotele pentru 2009 și 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 352, 31.12.2008, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	57/DSS
Stat membru	Spania
Stoc	BSF/8910-
Specie	Sabie neagră (<i>Aphanopus carbo</i>)
Zonă	Apele comunitare și apele care nu se află sub suveranitatea sau jurisdicția unor țări terțe, din zonele VIII, IX și X
Data	30.10.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 77/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de interzicere a pescuitului de merlucius alb în apele comunitare și în apele care nu se află sub suveranitatea sau jurisdicția unor țări terțe, din zonele V, VI și VII de către navele care arborează pavilionul Spaniei**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1359/2008 al Consiliului din 28 noiembrie 2008 de stabilire, pentru 2009 și 2010, a posibilităților de pescuit pentru navele comunitare în ceea ce privește anumite stocuri de pești de adâncime ⁽²⁾ stabilește cotele pentru 2009 și 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

*Pentru Comisie,
pentru președinte*

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 352, 31.12.2008, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	55/DSS
Stat membru	Spania
Stoc	GFB/567-
Specie	Merlucius alb (<i>Phycis blennoides</i>)
Zonă	Apele comunitare și apele care nu se află sub suveranitatea sau jurisdicția unor țări terțe, din zonele V, VI și VII
Data	30.10.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 78/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de interzicere a pescuitului de limbă-de-mare comună în zonele VIIIa și VIIIb de către navele care arborează pavilionul Spaniei**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 53/2010 al Consiliului din 14 ianuarie 2010 de stabilire, pentru 2010, a posibilităților de pescuit pentru anumite resurse halieutice și grupe de resurse halieutice, aplicabile în apele UE și, pentru navele din UE, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor ⁽²⁾ stabilește cotele pentru 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21, 26.1.2010, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	58/T&Q
Stat membru	Spania
Stoc	SOL/8AB.
Specie	Limbă-de-mare comună (<i>Solea solea</i>)
Zonă	VIIIa și VIIIb
Data	20.11.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 79/2011 AL COMISIEI**din 28 ianuarie 2011****de stabilire a unei interdicții privind pescuitul de halibut negru în apele NAFO 3 LMNO de către navele care arborează pavilionul Spaniei**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 53/2010 al Consiliului din 14 ianuarie 2010 de stabilire, pentru 2010, a posibilităților de pescuit pentru anumite resurse halieutice și grupe de resurse halieutice, aplicabile în apele UE și, pentru navele din UE, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor⁽²⁾, prevede cotele pentru anul 2010.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2010.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea activităților de pescuit din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2010 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21, 26.1.2010, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	54/T&Q
Stat membru	Spania
Stoc	GHL/N3LMNO
Specie	Halibut negru (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Zonă	NAFO 3LMNO
Data	16.11.2010

REGULAMENTUL (UE) NR. 80/2011 AL COMISIEI**din 31 ianuarie 2011****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor ⁽²⁾, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 februarie 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 31 ianuarie 2011.

*Pentru Comisie,
pentru președinte*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

REGULAMENTUL (UE) NR. 81/2011 AL COMISIEI**din 31 ianuarie 2011****de stabilire a taxelor la import în sectorul cerealelor aplicabile de la 1 februarie 2011**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (UE) nr. 642/2010 al Comisiei din 20 iulie 2010 de stabilirea a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în ceea ce privește drepturile de import în sectorul cerealelor ⁽²⁾, în special articolul 2 alineatul (1),

întrucât:

(1) Articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 prevede că taxa la import pentru produsele care se încadrează la codurile NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (grâu comun de calitate superioară), 1002, ex 1005, cu excepția hibrizilor pentru sămânță și ex 1007, cu excepția hibrizilor destinați însămânțării, este egală cu prețul de intervenție valabil pentru aceste produse la data importării, majorat cu 55 %, din care se deduce prețul la import CIF aplicabil lotului în cauză. Cu toate acestea, taxa respectivă nu poate depăși nivelul taxelor din Tariful Vamal Comun.

(2) Articolul 136 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 prevede că, pentru calcularea taxei la import menționate la alineatul (1) din articolul de mai sus, se stabilesc periodic, pentru produsele în cauză, prețuri CIF reprezentative la import.

(3) În temeiul articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010, prețul care trebuie utilizat pentru calcularea taxei la import pentru produsele care se încadrează la codurile NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (grâu comun de calitate superioară), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 și 1007 00 90 este prețul CIF reprezentativ la import, stabilit zilnic în conformitate cu metoda prevăzută la articolul 5 din regulamentul menționat anterior.

(4) Este necesar să se stabilească taxele la import pentru perioada începând cu 1 februarie 2011, aplicabile până la stabilirea și intrarea în vigoare a unei noi taxe,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Începând de la 1 februarie 2011, taxele la import în sectorul cerealelor menționate la articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 sunt stabilite în anexa I la prezentul regulament, pe baza elementelor menționate în anexa II.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 februarie 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 31 ianuarie 2011.

Pentru Comisie,
pentru președinte

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 187, 21.7.2010, p. 5.

ANEXA I

Taxe la import pentru produsele menționate la articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 aplicabile de la 1 februarie 2011

Cod NC	Descrierea mărfurilor	Taxa la import ⁽¹⁾ (în EUR/t)
1001 10 00	GR Â U dur de calitate superioară	0,00
	de calitate medie	0,00
	de calitate inferioară	0,00
1001 90 91	GR Â U comun, pentru sămânță	0,00
ex 1001 90 99	GR Â U comun de calitate superioară, altul decât pentru sămânță	0,00
1002 00 00	SE CAR Ă	0,00
1005 10 90	PORUMB pentru sămânță, altul decât hibrid	0,00
1005 90 00	PORUMB altul decât pentru sămânță ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	SORG cu boabe, altul decât hibrid, destinat însămânțării	0,00

⁽¹⁾ Pentru mărfurile care intră în Uniune prin Oceanul Atlantic sau prin Canalul de Suez, importatorul poate beneficia, în aplicarea articolului 2 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010 al Comisiei, de o reducere a taxelor, în valoare de:

- 3 EUR/t, dacă portul de descărcare a mărfurilor se află la Marea Mediterană sau la Marea Neagră,
- 2 EUR/t, dacă portul de descărcare se află în Danemarca, Estonia, Irlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Finlanda, Suedia, Regatul Unit sau pe coasta atlantică a Peninsulei Iberice.

⁽²⁾ Importatorul poate beneficia de o reducere forfetară de 24 EUR/t atunci când sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 642/2010 al Comisiei.

ANEXA II

Elemente pentru calcularea taxelor prevăzute în anexa I

14.1.2011-28.1.2011

1. Valori medii pentru perioada de referință menționată la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010:

(EUR/t)

	Grâu comun ⁽¹⁾	Porumb	Grâu dur de calitate superioară	Grâu dur de calitate medie ⁽²⁾	Grâu dur de calitate inferioară ⁽³⁾	Orz
Bursa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotația	268,47	189,24	—	—	—	—
Prețul FOB USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Primă pentru Golf	77,83	11,33	—	—	—	—
Primă pentru Marile Lacuri	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Primă pozitivă încorporată de 14 EUR/t [articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010].⁽²⁾ Primă negativă de 10 EUR/t [articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010].⁽³⁾ Primă negativă de 30 EUR/t [articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010].

2. Valori medii pentru perioada de referință menționată la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 642/2010:

Taxă de navlu: Golful Mexic–Rotterdam: 18,68 EUR/t

Taxă de navlu: Marile Lacuri–Rotterdam: — EUR/t

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 27 ianuarie 2010

privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair

[notificată cu numărul C(2010) 183]

(Numai textul în limba slovacă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/60/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf al acestuia din urmă ⁽¹⁾,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior ⁽²⁾ și având în vedere aceste observații,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 11 martie 2008, Comisia a informat Republica Slovacă cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE [fostul articol 88 alineatul (2) din Tratatul CE] în ceea ce privește acordul dintre aeroportul din Bratislava și Ryanair (denumit în continuare „acordul” sau „acordul Ryanair”) și cu privire la faptul că hotărâse, în același timp, să emită un ordin privind furnizarea de informații, în conformitate cu dispozițiile articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽³⁾ (în prezent articolul 108 din TFUE) (denumit în continuare „regulamentul de procedură”), referitoare la toate documentele, datele și informațiile necesare de care are nevoie Comisia

⁽¹⁾ Începând cu 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE devin articolele 107, respectiv 108 din TFUE. În ambele cazuri, dispozițiile sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE ar trebui înțelese ca trimiteri la articolele 87, respectiv 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul.

⁽²⁾ JO C 173, 8.7.2008, p. 9.

⁽³⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

pentru a evalua măsura în cauză. La 11 iunie 2008, Slovacia a transmis Comisiei observațiile sale cu privire la inițierea procedurii.

- (2) Decizia Comisiei de a iniția procedura și de a emite un ordin privind furnizarea de informații a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁴⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsura în cauză în termen de o lună de la data publicării.
- (3) Comisia a primit observații pe această temă de la două părți interesate. Aceasta a transmis observațiile respective Slovaciei prin poșta electronică la 11 septembrie 2008. Slovaciei i s-a oferit posibilitatea de a răspunde la aceste observații. La solicitarea autorităților slovace, la 26 noiembrie 2008 a avut loc o reuniune. Comisia a primit observațiile Slovaciei prin poșta electronică la 17 decembrie 2008.

2. MOTIVELE INIȚIERII PROCEDURII

- (4) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a observat că Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (denumit în continuare „BTS” sau „aeroportul”) este principalul aeroport internațional din Republica Slovacă. Acționarii actuali ai BTS sunt Ministerul Transporturilor, Poștei și Telecomunicațiilor din Republica Slovacă (34 %) și Fondul Proprietății de Stat al Republicii Slovace ⁽⁵⁾, denumit în continuare „Fondul Proprietății de Stat” (66 %).

⁽⁴⁾ A se vedea nota de subsol 2.

⁽⁵⁾ Fondul Proprietății de Stat este o entitate juridică constituită în 1991 în conformitate cu Legea Consiliului Național nr. 253/1991 privind domeniul de activitate al diverselor organisme din Republica Slovacă în ceea ce privește aspecte legate de transferul proprietății de stat altor persoane și privind Fondul Proprietății de Stat al Republicii Slovace (pentru informații detaliate, consultați <http://www.natfund.gov.sk/>). Scopul existenței acestuia și principala sa activitate este aceea de a transfera proprietatea statului identificată pentru privatizare către entități nestatale. Fondul se află sub supravegherea directă a Consiliului Național al Republicii Slovace, căruia i se prezintă spre aprobare bugetul fondului, împreună cu propuneri de utilizare a proprietății fondului în conformitate cu articolul 28 alineatul (3) litera (b) din lege, situația financiară anuală și raportul anual de activitate al Fondului.

- (5) Decizia de inițiere a procedurii are la bază informațiile transmise de către reclamant și declarațiile prezentate de mass-media ⁽⁶⁾ conform cărora BTS a acordat companiei Ryanair, în temeiul unui acord încheiat la 5 decembrie 2005, o reducere a tarifelor aeroportuare pentru destinațiile noi planificate și pentru cele existente (de exemplu, destinații care figurau deja pe lista de destinații a aeroportului). Acest acord este valabil până la 30 iunie 2016.
- (6) Se presupune că acordul cu Ryanair a stabilit așa-numitul „tarif pentru servicii” (un preț unic pentru diferite servicii), care include serviciile de handling a aeronavelor și serviciile aferente, serviciile pentru pasageri, serviciile la sol, controlul încărcăturii, operațiunile de comunicare și de zbor, serviciile de asistență, precum și cele de terminal și de infrastructură.
- (7) Se presupune că tarifele practicate sunt semnificativ mai reduse decât cele incluse în lista de tarife apărută oficial în Aeronautical Information Publication ⁽⁷⁾ (denumită în continuare „AIP”). Se presupune că tariful pentru servicii este diferit pentru destinațiile noi planificate față de cele existente operate de compania aeriană. Tabelul următor sintetizează tarifele pe care se presupune că ar trebui să le plătească Ryanair în conformitate cu AIP și tarifele pe care se presupune că le plătește, de fapt:

Tabelul 1

Comparație între tarifele stipulate în AIP și tarifele stabilite prin acordul cu Ryanair

(în EUR)

	Tarife stipulate în AIP ⁽¹⁾	Tarife pe care se presupune că le plătește Ryanair pentru destinațiile noi ⁽²⁾	Reducere pentru destinații noi	Tarife pe care le plătește Ryanair pentru destinațiile existente ⁽³⁾	Reducere pentru destinații existente
Tarif de aterizare	780				
Tarif pasager	2 030				
Tarif pentru servicii de handling la sol	250 ⁽⁴⁾				
Total	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Pentru efectuarea calculului, s-a luat în considerare o aeronavă Boeing 737-800, cu 189 de locuri, un factor de încărcare de 83 % și o MMD de 69,9.

⁽²⁾ Se presupune că acordul prevede o reducere substanțială a tarifelor – pentru un anumit factor de încărcare (157 de pasageri), Ryanair plătește aeroportului un tarif total de [...] per pasager [...] pentru 157 de pasageri (plecare și sosire), în cazul noilor destinații planificate.

⁽³⁾ Se presupune că tariful pentru servicii în cazul destinațiilor existente este de [...] pentru Boeing 737-800 (plecare și sosire).

⁽⁴⁾ Tarifele pentru serviciile de handling la sol sunt reglementate prin acorduri separate încheiate între aeroport și compania aeriană. Conform reclamantului, un tarif foarte competitiv pentru servicii de handling se ridică la 250 EUR per aeronavă.

^(*) Informații confidențiale.

- (8) Așa-numitul tarif pentru servicii pentru destinațiile noi este aplicabil tuturor destinațiilor în primele 12 luni de la intrarea în vigoare a acordului. Apoi, în fiecare an, tariful pentru servicii se va majora cu [...]. După primii [...] ani, tariful pentru servicii aplicabil în cazul destinațiilor noi va fi egal cu tariful aplicabil în cazul destinațiilor existente. Tariful pentru servicii va include și un tarif de staționare. În plus, orice tarif introdus în viitor, pe care Ryanair nu va trebui să îl plătească, ar mări și mai mult diferența dintre tariful redus și cel publicat în AIP.
- (9) Pe baza celor menționate mai sus, decizia de inițiere a procedurii a ridicat următoarele trei probleme:

— dacă decizia BTS de a încheia un acord cu Ryanair este imputabilă autorităților slovace;

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

⁽⁷⁾ Reclamantul a înaintat Comisiei o listă de tarife, publicată în AIP, valabilă începând cu luna decembrie 2005:

— tarif de aterizare: 425 SKK (aproximativ 11,20 EUR)/tonă (MMD);

— tarif de staționare: 9 SKK (aproximativ 0,237 EUR)/tonă/oră;

— tarif pasageri: 490 SKK (aproximativ 12,90 EUR)/pasager;

— tarif de acces și control al traficului aerian: 230 SKK (aproximativ 6,07 EUR)/tonă.

Tariful de aterizare, tariful de staționare și tariful pentru pasageri sunt plătite la aeroport. Tarifele pentru acces și control aeroport sunt colectate de către Serviciile de trafic aerian din Republica Slovacă.

- dacă BTS, acceptând reducerea tarifelor aeroportuare aplicate destinațiilor noi și celor existente operate de către Ryanair, pentru perioada cuprinsă între data semnării acordului și 30 iunie 2016, a acționat ca investitor în economia de piață; și
- dacă, în cazul în care tarifele pentru servicii aplicate destinațiilor noi și celor existente constituie ajutor de stat, acesta ar fi compatibil cu piața internă.
- (10) În ceea ce privește primul aspect, Comisia a remarcat, în deschiderea investigației, că, la 22 octombrie 2007, acționarii BTS l-au numit în funcție, la propunerea Ministerului Transporturilor, Poștei și Telecomunicațiilor din Republica Slovacă, pe noul președinte al Consiliului de administrație al BTS. Prin urmare, Comisia și-a exprimat rezerva cu privire la neimplicarea statului în acest acord, după cum susțin autoritățile slovace.
- (11) În ceea ce privește al doilea aspect, Comisia a trebuit să analizeze dacă, în acest caz, comportamentul BTS a fost determinat de perspective de profitabilitate și dacă avantajul de care se presupune că a beneficiat Ryanair este un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (12) În această privință, autoritățile slovace au declarat că BTS, în calitate de operator aeroportuar, acționează la fel ca oricare altă întreprindere de pe piață, adică stabilește tarifele pentru serviciile pe care le furnizează transportatorilor aerieni care operează în aeroport, pentru fiecare transportator individual, pe baza unor negocieri, adică prin intermediul unui acord între părți și în conformitate cu propria politică comercială.
- (13) De asemenea, autoritățile slovace au considerat că acordarea unor reduceri reprezintă o practică comercială obișnuită în relația cu toate companiile aeriene și că reducerile „încurajează transportatorii aerieni să transporte mai mulți pasageri pe aeroport, ceea ce permite operatorului aeroportuar, BTS, să obțină venituri mai mari, atât din tarifele încasate de la transportatorii aerieni în schimbul serviciilor prestate, cât și din alte activități comerciale pe care le desfășoară în cadrul aeroportului, care nu au legătură cu transportul aerian, dar au ca scop creșterea atractivității aeroportului pentru pasageri; cu alte cuvinte, sprijinirea activităților transportatorilor aerieni reprezintă un sprijin direct pentru dezvoltarea aeroportului în sine”.
- (14) Cu toate acestea, autoritățile slovace nu au prezentat Comisiei nici termenii acordului, nici detalii privind circumstanțele în care a fost încheiat acesta. În consecință, în decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat rezerva cu privire la comportamentul BTS, care ar fi putut fi determinat de perspective de profitabilitate pe termen lung. Astfel, nu poate fi exclusă ipoteza conform căreia încheierea acordului cu compania Ryanair i-ar fi oferit acesteia un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață.
- (15) În ceea ce privește cel de al treilea aspect, Comisia și-a exprimat rezerva cu privire la îndeplinirea cerințelor de compatibilitate stabilite în Comunicarea Comisiei privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene care operează zboruri de pe aeroporturi regionale (în continuare „Orientările din 2005”) ⁽⁸⁾, în cazul de față și cu privire la compatibilitatea măsurii de ajutor de stat cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (16) Ordinul privind furnizarea de informații emis în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul de procedură a impus Republicii Slovace să prezinte toate documentele, informațiile și datele necesare evaluării măsurii, în special:
- termenii acordului;
 - studii, documente interne sau orice alt document pe baza cărui a fost negociat acordul;
 - planul de afaceri al aeroportului și orice alt document strategic legat de strategia economică în cazul Ryanair;
 - reglementări/circumstanțe care au determinat negocierea tarifelor cu alte companii aeriene și politica în temeiul căreia sunt aplicate modificările și în cazul altor companii care operează spre/dinspre Bratislava (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope);
 - orice acord al acționarilor existent între Fondul Proprietății de Stat și statul slovac referitor la BTS; și
 - informațiile solicitate la considerentul 70 din decizia de inițiere.

3. OBSERVAȚIILE SLOVACIEI

- (17) Autoritățile slovace și-au început observațiile prin furnizarea unor informații generale cu privire la destinațiile deservite de Ryanair (11 destinații) și de alți transportatori aerieni (Sky Europe – nouă destinații planificate și nouă destinații de vară; ČSA – o destinație; Air Slovakia – patru destinații; Lufthansa – o destinație și Aeroflot – o destinație) de pe aeroport, în 2008.

⁽⁸⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

- (18) În observațiile prezentate, autoritățile slovace au mai explicat faptul că AIP face referire la tarifele standard ale aeroportului. Totuși, în scopul îmbunătățirii profitabilității și al utilizării capacităților sale, aeroportul poate aproba, pe baza unor acorduri individuale, reduceri de la aceste tarife standard. Reducerile de acest tip au la bază diferite criterii, precum numărul de pasageri transportați, frecvența rutelor operate și/sau introducerea de noi rute. În cazul în care transportatorul aerian nu îndeplinește criteriile stabilite printr-un acord individual, acesta își pierde dreptul de a solicita reduceri.
- (19) Autoritățile slovace au mai explicat faptul că, în calitate de societate comercială, BTS este responsabil de strategia sa de preț și de profitabilitatea acordurilor pe care le încheie cu diferiți transportatori aerieni. BTS prezintă Consiliului consultativ doar strategia sa generală anuală care vizează numărul de pasageri în aeroport, veniturile și costurile totale, precum și investițiile și mijloacele de finanțare a acestora. Această prezentare a strategiei anuale nu ia în considerare nici operatorii de transport aerian individuali, nici acordurile individuale.
- (20) Autoritățile slovace au precizat, în continuare, faptul că, din cauza faptului că BTS este independent, nu sunt în măsură să pună la dispoziția Comisiei nici informații cu privire la profitabilitatea respectivelor rute, nici documente cu privire la procesul de negociere al acordului cu Ryanair.
- (21) În opinia autorităților slovace, acordul dintre BTS și Ryanair este încheiat în condiții comerciale și nu implică ajutor de stat.

3.1. Acordul cu Ryanair din 5 decembrie 2005

- (22) Autoritățile slovace au prezentat, de asemenea, o copie a „Contractului de servicii aeroportuare” încheiat la data de 5 decembrie 2005 între BTS și Ryanair. Acordul prevede condițiile financiare și de exploatare în care Ryanair stabilește și operează zboruri comerciale spre și dinspre aeroport. Acordul a intrat în vigoare la data semnării contractului (5 decembrie 2005) și este valabil până la data de 30 iunie 2016.
- (23) Acordul a fost încheiat pe o bază neexclusivă, adică părțile au convenit ca avantajele acordate Ryanair în temeiul acordului să poată fi acordate în mod transparent și nediscriminatoriu oricărei alte companii aeriene care s-ar angaja la un volum echivalent de activitate în cadrul aeroportului.
- (24) Prin acest acord, Ryanair s-a angajat să plătească pentru minimum [...] rute pe zi, începând cu data de 1 iulie 2009, chiar dacă va opera mai puține rute în perioada 1 iulie 2009-30 iunie 2016. BTS s-a angajat să pună la dispoziția companiei Ryanair suficiente facilități pentru a-i permite acesteia să opereze un număr de minimum [...] rute pe zi.

3.1.1. Tariful pentru servicii Ryanair

- (25) Ryanair va plăti pentru serviciile furnizate de către aeroport un tarif unic pentru fiecare aeronavă (plecare și sosire), așa-numitul „tarif pentru servicii”, în valoare de [...] pe aeronavă de tip B737-800, de la data semnării contractului. Acest tarif va crește cu [...] la data de 1 ianuarie a fiecărui an comparativ cu anul anterior, cu excepția situației în care este vorba despre o „destinație nouă” (a se vedea mai jos). Acest tarif include tariful de aterizare, tariful de decolare și tarifele de handling, inclusiv tarifele pentru securitate și siguranță⁽⁹⁾. Nu este inclus tariful de acces încasat de Controlul Traficului Aerian, nici taxele de staționare a aeronavelor, deoarece aeronavele Ryanair nu sunt garate în aeroport.
- (26) Conform acordului, în cazul în care aeroportul introduce taxe de securitate sau alte tarife decât cele deja incluse în „tariful pentru servicii”, acesta va trebui să le încaseze direct de la pasageri.

3.1.2. Tariful pentru destinații noi

- (27) Autoritățile slovace au mai explicat faptul că, în sensul acordului, prin „destinație nouă” se înțelege orice zbor programat care nu a fost operat de către un alt transportator aerian pe perioada valabilității orarului în aceeași perioadă a anului anterior intrării sale în vigoare. Tariful se aplică doar în cazul în care compania aeriană operează cel puțin [...] zboruri pe săptămână. Pentru alocarea destinațiilor, codul IATA/OACI al aeroportului reprezintă un element decisiv. Cu alte cuvinte, definiția unei destinații noi este legată de aeroport, nu de oraș. Tariful pentru destinații noi include aceleași elemente ca și tariful normal pentru servicii.
- (28) Ryanair achită aeroportului următoarele tarife pentru servicii, pentru fiecare perioadă de 12 luni de la data lansării noii destinații:
- Anul 1: [...] per aeronavă de tip B 737-800 (plecare + sosire);
 - Anul 2: [...] per aeronavă de tip B 737-800 (plecare + sosire);
 - Anul 3: [...] per aeronavă de tip B 737-800 (plecare + sosire);
 - Anul 4: [...] per aeronavă de tip B 737-800 (plecare + sosire);

⁽⁹⁾ Aceste tarife includ măsuri de securitate (cum ar fi stingerea incendiilor) și controale de securitate pentru pasageri și bagaje, precum și alte servicii de securitate prevăzute de lege.

- Anul 5: [...] per aeronavă de tip B 737-800 (plecare + sosire);
 - Anul 6: [...] per aeronavă de tip B 737-800 (plecare + sosire); și
 - după șase ani, companiei Ryanair i se aplică tariful normal pentru servicii (a se vedea considerentul 25 de mai sus).
- (29) Tarifele pentru destinații noi nu cresc cu [...] în fiecare an.

3.1.3. Alte servicii prestate către Ryanair

- (30) În calitate de agent de handling, aeroportul pune la dispoziția Ryanair și un ghișeu pentru rezervarea și vânzarea de bilete. Conform acordului, Ryanair plătește aeroportului un comision în valoare de [...] pentru toate rezervările Ryanair (excluzând taxele, tarifele de modificare, alte tarife și servicii furnizate pasagerilor și alte costuri) vândute prin card de debit/credit de către aeroport. Valoarea comisionului este stabilită conform următorului program:
- încasări medii lunare pentru fiecare pasager la plecare de până la [...] EUR: [...] comision din suma totală;
 - încasări medii lunare pentru fiecare pasager la plecare între [...] EUR și [...] EUR: [...] comision din suma totală; și
 - încasări medii lunare pentru fiecare pasager la plecare de [...] EUR sau mai mult: [...] comision din suma totală.

4. OBSERVAȚIILE TERȚILOR

4.1. BTS

- (31) Observațiile BTS au fost prezentate prin scrisoarea din 8 iulie 2008.

4.1.1. Imputabilitatea acordului asupra statului

- (32) În ceea ce îi privește pe acționarii săi, BTS a mai precizat că, la data semnării acordului (5 decembrie 2005), Ministerul Transporturilor, Poștei și Telecomunicațiilor din Republica Slovacă era singurul acționar al aeroportului. Fondul Proprietății de Stat al Republicii Slovacă a obținut drept de proprietate asupra acțiunilor BTS într-o etapă ulterioară a procesului de privatizare. În

consecință, BTS consideră că este irelevant să se mai demonstreze rolul și influența Fondului Proprietății de Stat.

- (33) BTS este de părere că reducerile acordate Ryanair nu au fost, în niciun caz, oferite din resurse de stat, de vreme ce BTS, în calitate de societate privată pe acțiuni, nu dispunea de resurse de stat. În opinia BTS, simplul fapt că statul deține acțiuni în cadrul BTS nu implică automat resurse de stat. Conform articolului 295 din Tratatul CE, Tratatul nu face distincție între participațiile autorităților publice și cele ale persoanelor private.

- (34) De asemenea, BTS precizează că decizia de a semna acordul nu este imputabilă statului, chiar dacă ministerul, în calitate de acționar unic, a numit membrii Consiliului de administrație care au negociat și semnat acordul în cauză. În opinia sa, acești membri au fost selectați în conformitate cu Actul constitutiv al BTS, pe baza unor proceduri de selecție transparente. În conformitate cu Codul comercial slovac și cu Actul constitutiv al BTS, Consiliul de administrație gestionează activitățile societății și adoptă deciziile comerciale și cele de natură organizațională și operațională, cu excepția cazului în care acest tip de decizii sunt rezervate altor organisme. În plus, conform Codului comercial slovac, Consiliul de administrație este obligat să acționeze în beneficiul societății și este responsabil pentru daunele cauzate, cu excepția cazului în care se dovedește că membrii acestuia au acționat în scopul îndeplinirii obligațiilor cu conștiinciozitate profesională și bună-credință, în beneficiul societății. Membrii Consiliului de administrație sunt responsabili chiar dacă acțiunile acestora au fost aprobate de către Consiliul de supraveghere.

- (35) Conform explicațiilor oferite de BTS, conducerea care a negociat și încheiat acordul a acționat în temeiul puterii sale exclusive de decizie, fără intervenția acționarilor. Conducerea BTS nu a fost niciodată obligată să prezinte spre aprobare strategia de afaceri a societății în ceea ce privește transportatorii individuali acționarilor sau oricărui alt organism.

4.1.2. Prețurile publicate în AIP comparativ cu acordul

- (36) În ceea ce privește tarifele pentru pasageri și cele de aterizare, în conformitate cu AIP în vigoare, aeroportul afirmă că tarifele nu s-au schimbat în ultimii ani. Doar în 2008 tarifele de aterizare au scăzut cu 7 %, datorită creșterii gradului de utilizare a aeroportului. Următorul tabel rezumă evoluția tarifelor din anul 2003 până în anul 2008.

Tabelul 2

Evoluția prețurilor AIP pe BTS exprimate în SKK

Tarife în SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tarife pasageri (per pasager)	490	490	490	490	490	490
Tarife de aterizare (per tonă din greutatea la decolare a aeronavei)	425	425	425	425	425	395

- (37) În plus, aeroportul este de părere că prețurile prevăzute în API sunt doar prețuri recomandate și nu constituie prețuri obligatorii pentru BTS. Aceste prețuri sunt aplicabile transportatorilor aerieni care nu acceptă nicio altă obligație contractuală față de BTS în ceea ce privește numărul de curse efectuate, frecvența zborurilor, volumul de pasageri sau durata funcționării lor pe aeroport. În opinia BTS, orice acord contractual care depășește domeniul de aplicare al reglementărilor standard prevăzute de regulamente și standarde trebuie să fie echilibrat pentru ambele părți și reflectat în prețuri. Acest lucru oferă operatorului aeroportuar posibilitatea de a diferenția prețurile pentru serviciile prestate în funcție de obligațiile acceptate de către transportatorul aerian, cu scopul de a valorifica la maximum beneficiile financiare ale aeroportului.
- (38) BTS explică, de asemenea că, întrucât acordul conține o clauză cu privire la creșterea de la an la an a prețului cu [...], diferența dintre prețurile Ryanair și cele publicate în AIP scade treptat. De asemenea, reducerea „unică” a prețurilor publicate în AIP, din 2008, nu s-a reflectat în prețurile Ryanair, reducând și mai mult diferența.
- (39) În ceea ce privește celelalte prețuri publicate în AIP, BTS afirmă că tariful de acces și cel de control al traficului aerian nu sunt incluse în prețul convenit de BTS și Ryanair, deoarece aceste servicii nu sunt prestate de către BTS. De asemenea, BTS afirmă că, în conformitate cu AIP în vigoare, pe parcursul perioadei în cauză, staționarea aeronavelor este gratuită în primele două ore. În consecință, BTS nu vede cum ar putea Ryanair obține vreun beneficiu real în temeiul acordului în ceea ce privește staționarea gratuită, având în vedere că, în primul rând, această condiție corespunde AIP în vigoare și, în al doilea rând, aeronavele Ryanair nu staționează în aeroport mai mult de două ore ⁽¹⁰⁾.
- (40) În opinia BTS, informațiile oferite mai sus demonstrează că prețurile contractuale convenite de către BTS și Ryanair nu se abat de la prețurile recomandate în AIP, în ciuda structurii lor diferite, că acestea reflectă obligațiile asumate de către Ryanair și că oferă BTS un câștig financiar comparabil cu cel obținut de pe urma altor transportatori sau chiar mai mare. De asemenea, BTS adaugă că simpla reducere a prețului unitar nu poate reprezenta un motiv pentru a afirma că beneficiarul a primit un avantaj financiar.

4.1.3. Principiul investitorului în economia de piață și acordul cu Ryanair

- (41) BTS a mai explicat că, prin semnarea acordului, nu a urmărit să obțină, în primă instanță, nici dezvoltare economică regională, nici o posibilă investiție străină. Acesta afirmă că principalul obiectiv al deciziilor sale comerciale a fost acela de a spori veniturile obținute din activități aviatice și nonaviatice, de a diversifica riscul și dependența de Sky Europe – singurul transportator aerian important din aeroport – și de a genera o creștere mai durabilă a volumului de pasageri din aeroport. În opinia BTS, toți acești factori ar contribui la creșterea valorii sale de piață.

Tabelul 3

Evoluția curselor regulate din aeroport în perioada 2004-2007 din perspectiva numărului de pasageri

Curse regulate din perspectiva numărului de pasageri	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 aerolinie ⁽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 %
Total	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Transportator național slovac, care a fost cumpărat de Austrian Airlines și care a intrat în faliment în 2006.

- (42) BTS susține că, întrucât acordul a fost încheiat în decembrie 2005, datele disponibile la acel moment ar trebui utilizate pentru a face o comparație între tarifele aeroportuare aplicabile în alte aeroporturi europene concurente, în scopul atragerii unor transportatori aerieni comparabili cu Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Ryanair nu își garează aeronavele în aeroport.

- (43) BTS susține că, în general, se știe că aeroporturile private acordă, de obicei, reduceri companiilor aeriene, sperând că profitabilitatea aeroportului va crește. Reducerile acordate pot părea că oferă Ryanair un avantaj economic, în cazul unei comparații a prețurilor unitare propriu-zise, fără a lua în considerare beneficiile și efectele financiare obținute de aeroport. În opinia BTS, prețurile unitare nu pot fi evaluate fără a lua în considerare alte acorduri contractuale și legătura cu numărul de pasageri transportați, numărul anual total de pasageri, greutatea aeronavelor, regularitatea și numărul zborurilor efectuate pe parcursul unui an, caracterul sezonier și costurile corespunzătoare, precum și alți factori care determină profitabilitatea aeroportului în general. Toți acești factori afectează atât veniturile înregistrate, cât și costurile suportate de aeroport și trebuie luați în considerare în momentul comparării prețurilor percepute transportatorilor individuali.
- (44) BTS consideră că, la momentul încheierii acordului, a acționat ca un investitor privat într-o economie de piață. Înainte de a semna acordul cu Ryanair, BTS a realizat calcule financiare pentru a stabili profitabilitatea acestuia. Au avut loc o serie de teleconferințe între conducerea BTS și Ryanair pentru a negocia condițiile. În calculele efectuate, BTS a evaluat costurile și venitul preconizat rezultate în urma acordului și s-a bazat pe experiențele diferitor aeroporturi în relația cu transportatori low-cost.
- (45) BTS explică, în continuare, că, la data încheierii acordului, capacitatea operațională a aeroportului era suficientă pentru a permite creșterea numărului de pasageri în anii următori, astfel încât nu se aștepta la o creștere suplimentară a costurilor fixe determinată de creșterea capacității. Acesta afirmă, de asemenea, că un acord cu un alt transportator aerian, capabil să asigure o creștere a numărului de pasageri comparabilă cu cea oferită de Ryanair, ar fi încheiat în condiții similare. În ceea ce privește natura serviciilor furnizate de BTS pasagerilor și aeronavelor Ryanair, acesta afirmă că serviciile în cauză sunt semnificativ mai ieftine decât cele furnizate altor transportatori standard.
- (46) BTS afirmă că venitul obținut în urma acordului cu Ryanair reprezintă o sursă de „venituri garantate”. Acest lucru se datorează îndeosebi faptului că, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din acord, în perioada 1 iulie 2009-30 iunie 2016, Ryanair este obligată să plătească BTS un număr de minimum [...] zboruri pe zi, chiar și în cazul în care va opera mai puține zboruri în această perioadă. În opinia BTS, acest angajament asumat de Ryanair permite o mai bună planificare a investițiilor pe termen lung în cadrul aeroportului. În plus, conform explicațiilor BTS, datorită Ryanair au crescut substanțial veniturile obținute de aeroport din activități nonaviatice.
- (47) În ceea ce privește mecanismul aplicării reducerilor în temeiul acordului în cazul destinațiilor noi, BTS subliniază faptul că reducerea nu poate fi calculată în funcție de primul an de valabilitate a acordului, ci în funcție de primele 12 luni în care se operează zboruri cu destinațiile respective.
- (48) În ceea ce privește reducerile pentru așa-numitele „destinații noi”, BTS este, de asemenea, de părere că o astfel de reducere nu constituie un avantaj financiar selectiv acordat Ryanair, deoarece BTS este pregătit să ofere reduceri de preț pentru destinațiile care îndeplinesc respectivele criterii stabilite în acord și care asigură un câștig financiar aeroportului. BTS explică, de asemenea, că transportatorul este eligibil pentru un preț redus doar în cazul unei destinații regulate, cu cel puțin [...] zboruri pe săptămână. Cu o utilizare minimă anticipată a capacității aeronavei B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾, aceasta echivalează cu cel puțin 90 000 de pasageri noi în fiecare an, ceea ce înseamnă mai mult de 6,5 % din numărul total de pasageri deserviți de aeroport la data semnării acordului și care reprezintă peste 4,3 % din numărul total de pasageri deserviți de aeroport în anul 2007.
- (49) Totodată, trebuie menționat că, până în prezent, de la data semnării acordului doar una dintre destinațiile Ryanair a îndeplinit condițiile de acordare a reducerii, mai exact destinația Frankfurt-Hahn. La data semnării acordului, niciun alt transportator aerian nu opera sau nu operează, în prezent, zboruri regulate spre această destinație, astfel încât Ryanair nu a preluat pasagerii niciunui alt transportator aerian.
- (50) În plus, BTS precizează că, în cazul în care un transportator aerian îndeplinește condițiile unei așa-numite „destinații noi”, câștigul economic obținut de pe urma unei asemenea destinații, chiar și după acordarea celei mai mari reduceri în primul an, este de peste [...] pe an, ceea ce reprezintă cu [...] mai mult decât în cazul unei alte destinații obișnuite comune deservite de un alt transportator cu trei zboruri pe săptămână, în conformitate cu prețurile publicate în AIP (adică [...]) și este cu aproape [...] mai mult decât destinația unui alt transportator cu cinci zboruri pe săptămână conform prețurilor AIP (adică [...]).
- (51) BTS consideră că o destinație nouă contribuie semnificativ la creșterea și dezvoltarea aeroportului, mai ales datorită utilizării intense a capacității aeroportului (clădirea terminalului și piste), profitul din veniturile ridicate obținute ca urmare a introducerii acestei noi destinații depășind cu mult reducerile acordate și contribuind semnificativ la costurile fixe existente ⁽¹²⁾ ale societății și, în același timp, la viabilitatea prețurilor

⁽¹¹⁾ În opinia BTS, reclamantul a presupus, în mod incorect, că factorul de încărcare al Ryanair este de 83 %. Nici Ryanair, nici un alt transportator aerian similar nu a atins vreodată un asemenea factor de încărcare în cadrul aeroportului. Compania Ryanair poate fi comparată doar cu alți transportatori low-cost care operează la BTS (de exemplu, Sky Europe în 2005) și care au atins un factor de încărcare de 63 % în anul semnării acordului cu Ryanair.

⁽¹²⁾ Conform explicațiilor BTS, costurile capacităților de operare, cu excepția costurilor de handling a aeronavelor (terminalul, piste și alte zone și deprecierea, dobânzile, reparațiile și întreținerea, energia, serviciile, licențele pentru sisteme IT, costurile de personal, administrarea), pot fi considerate (aproape în proporție de 100 %) costuri fixe ale companiei, care nu se modifică substanțial în funcție de variația numărului de pasageri deserviți de aeroport.

pentru serviciile prestate de către aeroport (a se vedea evoluția prețurilor publicate în AIP). BTS afirmă că o destinație nouă de acest tip contribuie, de asemenea, la creșterea nivelului regularității traficului în aeroport și reduce utilizarea neregulată a capacităților aeroportului cauzată de zborurile de vară (charter), care reprezintă cel mai important factor care afectează nevoia de investiții în infrastructura aeroportului și care pun presiune asupra bugetului aeroportului prin deprecieri și dobânzi și, ulterior, creează necesitatea majorării prețurilor pentru serviciile prestate.

(52) Conform explicațiilor BTS, condițiile de acordare a reducerilor pentru destinațiile noi trebuie să respecte o frecvență de șapte zboruri pe săptămână, frecvență respectată de către Ryanair doar în cazul Frankfurt-Hahn. Cu toate acestea, Ryanair a introdus câteva destinații „noi” pentru care nu a primit reduceri din cauza frecvenței săptămânale insuficiente a zborurilor (de exemplu, Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol și Bremen).

(53) În ceea ce privește profitabilitatea rutelor, BTS afirmă că nu dispune de aceste informații și că profitabilitatea rutei poate fi evaluată doar de către transportatorul aerian. De la începutul activității sale în cadrul BTS, Ryanair a anulat doar o linie (Bratislava–Bremen, Germania). Linia a fost anulată după opt luni de operare, chiar dacă Ryanair plătise un preț negociat pentru aceasta (care este mai scăzut decât prețul declarat în AIP). BTS subliniază că acest lucru ilustrează faptul că acordarea unei reduceri pentru destinații în condiții normale de piață nu este suficientă pentru a păstra o linie neprofitabilă.

4.1.4. Compatibilitatea ajutorului

(54) Conform BTS, acordul nu a oferit niciun avantaj Ryanair, deoarece nu a avut la bază condițiile pieței și, în consecință, nu constituie ajutor de stat. Prin urmare, acesta nu a oferit explicații cu privire la criteriile de compatibilitate.

(55) De asemenea, BTS este de părere că Orientările din 2005 nu constituie o legislație obligatorie din punct de vedere juridic în cadrul dreptului comunitar, în sensul că acestea nu sunt obligatorii pentru statele membre UE și nici pentru persoanele fizice și juridice. Doar regulamentele, directivele și deciziile au caracter obligatoriu. Recomandările și avizele nu sunt executorii. În plus, BTS susține că acordul a fost încheiat la 5 decembrie 2005, iar Orientările din 2005 au fost publicate la 9 decembrie 2005 și că, în cazul de față, acestea nu pot fi aplicate retroactiv.

4.2. Ryanair

(56) Ryanair și-a început observațiile – din data de 8 august 2008 – afirmând că, în opinia sa, inițierea unei proceduri oficiale de investigare a fost nejustificată și inutilă. De

asemenea, a adăugat că regretă că nu a primit din partea Comisiei posibilitatea de a se implica în examinarea preliminară.

(57) În ceea ce privește fondul cauzei, în opinia Ryanair, Comisia ar fi trebuit să se bazeze pe convenții comerciale standard și, *inter alia*, pe dovezile referitoare la aeroporturi comparabile prezentate de către Ryanair în cazul investigației Charleroi. În baza acestora, Comisia ar fi trebuit să constate că acordul în cauză respectă principiul investitorului din economia de piață și, prin urmare, nu implică ajutor de stat.

4.2.1. Imputabilitatea acordului asupra statului

(58) În ceea ce privește finanțarea acordului prin intermediul unor resurse de stat și imputabilitatea acestuia asupra autorităților slovace, Ryanair consideră că BTS a acționat în mod autonom în momentul încheierii acordului și, în consecință, nu a fost implicată nicio resursă de stat.

(59) În opinia Ryanair, reclamantul pare să fi fost influențat de obiecțiile Ryanair, considerând preluarea BTS de către Aeroportul din Viena și perioada încheierii acordului drept dovezi ale acordării unui ajutor de stat și, astfel, să fi exagerat dimensiunea presupusului avantaj acordat Ryanair.

(60) Deși Ryanair confirmă că a ridicat probleme de concurență în ceea ce privește alegerea cumpărătorului, în cadrul procesului de privatizare a BTS ⁽¹³⁾, aceasta este de părere că ar fi absurd să înțeleagă poziția Ryanair ca fiind împotriva privatizării aeroportului sau ca opunându-se achiziției BTS de către Aeroportul din Viena, deoarece se presupune că acordul ar funcționa doar dacă aeroportul s-ar afla în proprietatea statului, din cauza necesității unui ajutor de stat. Ryanair mai adaugă că nu s-a opus privatizării BTS per se, ci a fost împotriva alegerii cumpărătorului, Aeroportul din Viena, deoarece, în situația dată, presiunea concurențială creată de aeroportul din Bratislava asupra aeroportului din Viena ar fi fost anulată, iar posibilitatea de a alege între alte companii aeriene care doresc să deservească aria de atracție vizând teritoriul din Republica Slovacă, Austria, Ungaria și Republica Cehă ar fi fost eliminată.

(61) În ceea ce privește data încheierii acordului, conform explicațiilor oferite de către Ryanair, acordul a fost precedat de o lungă fază de pregătire și negociere între Ryanair și BTS, care a debutat nu mai târziu de decembrie 2003. Într-adevăr, acordul a fost încheiat la data de 5 decembrie 2005, în timp ce ultima zi pentru depunerea propunerilor de ofertă a fost 24 ianuarie 2006, adică mai mult de o lună și jumătate ulterior acestei date.

⁽¹³⁾ Care, în final, a eșuat.

- (62) În plus, Ryanair adaugă că, în perioada septembrie 2005-martie 2006, urmau să îi fie livrate 20 de aeronave, patru dintre acestea fiind destinate operării în cadrul BTS. Din aceste motive operaționale, procesul de încheiere a acordului nu putea fi amânat timp de mai bine de 10 luni până la finalizarea ofertelor de privatizare și aprobarea de către Oficiul Antimonopol din Republica Slovacă (cu un prim termen limită fixat la data de 15 august 2006 și o prelungire de 45 de zile, până în octombrie 2006).

4.2.2. Explicații privind AIP și tarifele sale pentru servicii pe aeroport

- (63) Legat de AIP, Ryanair este de părere că documentul în cauză oferă doar indicații și nu obligă BTS în cadrul negocierilor cu companiile aeriene. Pe lângă acest aspect, AIP prevede reduceri speciale și excepții de la dispozițiile sale, promovând astfel posibilitatea negocierii reducerilor între operatorii aeroportuari și companiile aeriene de la caz la caz.
- (64) În ceea ce privește tariful de staționare standard care se percepe în momentul în care o aeronavă staționează mai mult de două ore, Ryanair explică faptul că nu trebuie să achite tariful în discuție datorită specificității operațiunilor sale și faptului că Bratislava nu este o „bază” a sa. Aeronavele Ryanair nu staționează niciodată pe BTS și, datorită perioadei scurte de imobilizare a aeronavelor Ryanair, acestea se află în aeroport doar 25 de minute de fiecare dată și nu rămân niciodată în zonele de staționare.
- (65) În ceea ce privește introducerea de noi tarife, Ryanair este de părere că interpretarea Comisiei induce în eroare, deoarece sugerează că noile tarife nu se vor aplica Ryanair. Totuși, tarifele de acest tip vor fi pur și simplu încasate direct de către BTS, în locul Ryanair. Compania Ryanair explică, de asemenea, că, în cazul în care ar încasa direct tarifele, acest fapt ar avea efecte adverse asupra modelului său comercial și asupra numărului de pasageri.
- (66) În plus, compania Ryanair afirmă că, în cazul în care anumite tarife standard aplicabile în aeroport sunt eliminate sau reduse, aceasta nu s-ar bucura de niciun beneficiu, de vreme ce tariful combinat pentru aterizare, decolare și handling stabilit prin acord nu este redus odată cu scăderea tarifelor standard de aeroport. Este vorba despre un risc pe care Ryanair și l-a asumat în momentul încheierii acordului și care a dat rezultate, întrucât tariful de aterizare s-a redus cu 7,1 % în ianuarie 2008. Mai mult, acordul prevede o creștere anuală a tarifului pentru servicii de [...].

4.2.3. Acordul respectă principiul investitorului din economia de piață

- (67) Ryanair contestă concluziile preliminare ale Comisiei conform cărora, din cauza faptului că autoritățile slovace au menționat dezvoltarea economică regională

și posibilul viitor flux de investiții, precum și alte efecte economice secundare și terțiare printre avantajele oferite prin acord, principiul investitorului din economia de piață nu este respectat.

- (68) Conform explicațiilor societății, principalul obiectiv al BTS era acela de a optimiza volumele de pasageri și de a concura pe piața serviciilor aeroportuare. Decizia BTS s-a bazat pe analize financiare actualizate permanent, care pot fi, de asemenea, confirmate printr-o corespondență între BTS și Ryanair pe parcursul unui lung proces de negociere început în decembrie 2003. Ryanair declară, de exemplu, că o scrisoare trimisă de BTS la 12 decembrie 2003, care conținea o ofertă provizorie de reduceri, indică faptul că aeroportul realizase analize financiare cost-beneficiu. Ryanair declară, de asemenea, că și un e-mail din 16 noiembrie 2004 indică faptul că BTS analizase riscurile asociate acordului, astfel încât a acceptat să includă în tariful pentru servicii doar tarifele care se află sub controlul său (de exemplu, nu a inclus controlul traficului aerian în tariful său pentru servicii, deoarece nu îl efectuează BTS). Ryanair oferă și un exemplu conform căruia a pus la dispoziția BTS un raport al UNISYS privind capacitatea aeroporturilor secundare de a capta o parte din traficul aeroporturilor principale.
- (69) Ryanair arată că tarifele achitate BTS sunt similare sau chiar mai ridicate decât cele ale altor aeroporturi similare (de exemplu, cele ale aeroportului privat Blackpool Airport din Regatul Unit). Ryanair mai afirmă că a furnizat Comisiei mai multe exemple de tarife practicate de către numeroase aeroporturi private și aeroporturi finanțate din fonduri private, în diferite stadii pe parcursul etapei administrative și judiciare în cazul Charleroi, și face trimitere la argumentele, datele și concluziile prezentate în cazul Charleroi pentru mai multe explicații. În opinia sa, nu este necesară o evaluare economică complexă, fiind suficientă o simplă comparație a tarifelor aeroportuare practicate de diferite aeroporturi private și aeroporturi finanțate din fonduri private.
- (70) De asemenea, Ryanair este de părere că, prin angajamentul de a opera cel puțin [...] rute pe zi – echivalentul a peste 2 milioane de pasageri pe an și un factor de încărcare de 75 % – de pe aeroportul din Bratislava, începând cu data de 1 iulie 2009, a oferit aeroportului o sursă de venit stabilă. În plus, Ryanair subliniază faptul că venitul în cauză a fost garantat printr-o sancțiune echivalentă cu tarifele pentru [...] rute pe zi, în cazul în care nu își respecta angajamentul. Prin urmare, în opinia sa, aplicarea de tarife mai reduse în aeroport a fost determinată de un avantaj financiar și este, deci, în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață.
- (71) În plus, tariful pentru servicii perceput în cazul destinațiilor noi se bazează pe frecvența zborurilor (șapte zboruri pe săptămână) și se ridică la peste 100 000 de pasageri pe an (luând în considerare un factor de încărcare de 75 %). Conform explicațiilor Ryanair, la

data prezentării observațiilor sale, reducerile pentru destinațiile noi erau aplicate doar rutelor între Bratislava și Frankfurt-Hahn. Compania mai afirmă că reducerile acordate de către BTS pentru destinațiile noi sunt în conformitate cu practicile în domeniu, deoarece numeroase aeroporturi private și de stat aplică același nivel de reducere, sau chiar unul mai ridicat, pentru destinațiile noi.

(72) Ryanair explică, în continuare, că, oferind aeroportului un număr mare de pasageri, contribuie la maximizarea veniturilor obținute din activități nonaeronautice și la utilizarea terminalului. Venitul obținut din activități nonaeronautice include taxele de parcare pentru pasageri, veniturile generate de activitățile comerciale desfășurate în aeroport, cum ar fi închirierile auto, magazinele, băncile, oficiile poștale și restaurantele, veniturile obținute din servicii de navetă în orașele învecinate și venituri obținute din publicitate. În plus, Ryanair este de părere că aeroportul poate genera venituri suplimentare din comisioane percepute pentru bilete și pentru surplusul de bagaje și poate face economii prin folosirea unor diverse proceduri de check-in.

(73) Ryanair respinge ipotezele reclamantului conform cărora se presupune că factorul de încărcare este de 84 % și că masa maximă la decolare pentru fiecare aeronavă este de 69,9 tone. Aceste ipoteze sunt exagerate cu scopul de a spori valoarea presupusului avantaj de care a beneficiat Ryanair. Ryanair adaugă că factorul de încărcare estimat per aeronavă, în cadrul negocierilor cu BTS, a fost de 75-80 % și a fost confirmat prin statistici *ex post*. Masa maximă la decolare a aeronavei Ryanair care operează spre și dinspre aeroportul din Bratislava este de 67 de tone.

(74) În opinia Ryanair, încă din 2005 se putea prevedea că acordul încheiat cu BTS va crește profitabilitatea aeroportului și, în consecință, va oferi valoare adăugată acționarilor. Compania a încheiat contracte similare și cu alte aeroporturi private și de stat, cum ar fi London-Stansted, London-Luton, Prestwick sau Hahn.

4.2.4. Absența selectivității

(75) În opinia Ryanair, măsura nu este selectivă, deoarece acordul a fost încheiat pe o bază neexclusivă și orice alt transportator aerian ar fi putut obține aceleași condiții acordate Ryanair pe baza angajamentelor sale. Aceasta adaugă că acordul asigură transparență și nediscriminare în aplicarea condițiilor financiare și operaționale oferite altor companii aeriene.

(76) Conform explicațiilor companiei Ryanair, la data încheierii acordului, aeroportul opera sub capacitatea sa disponibilă și ar fi putut găzdui și alte companii concurente Ryanair. Aceasta mai adaugă că Sky Europe s-a bucurat de cel puțin aceleași condiții ca Ryanair, deoarece angajamentele sale erau similare.

4.2.5. Efecte asupra schimburilor între statele membre și denaturarea concurenței

(77) Ryanair respinge constatările preliminare ale Comisiei de la inițierea procedurii legate de denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor între statele membre. Compania contestă, mai ales, faptul că Comisia nu a analizat înțelegerea dintre companiile aeriene concurente și aeroporturi.

5. OBSERVAȚIILE SLOVACIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

(78) Autoritățile slovace și-au început observațiile afirmând că susțin în totalitate argumentele BTS și Ryanair conform cărora acordul nu presupune ajutor de stat acordat Ryanair și a fost încheiat în condițiile pieței.

(79) În ceea ce privește imputabilitatea acordului asupra statului, acestea subliniază, în special, faptul că acordul a fost încheiat doar în urma unui proces de negociere de lungă durată între conducerea aeroportului și Ryanair. În opinia autorităților slovace, în cazul în care acordul ar fi imputabil statului, procesul de negociere ar fi fost mai rapid. Este, de asemenea, evident că acordul nu a fost încheiat sub presiune. Autoritățile slovace au mai afirmat că aeroportul este independent de autoritățile locale și regionale și că a fost capabil să-și finanțeze costurile de exploatare din propriul venit, fără intervenția autorităților.

(80) Autoritățile slovace afirmă că BTS a acționat ca un investitor în economia de piață cu scopul de a obține cele mai favorabile condiții contractuale pentru aeroport. BTS prezentase cu puțin timp în urmă Ministerului de Finanțe al Republicii Slovace un raport, întocmit la sfârșitul anului 2003 de către o firmă de consultanță, cu privire la strategia low-cost a aeroportului. Scopul acestui raport era acela de a descrie activitățile și tendințele companiilor aeriene low-cost din lume și din Europa Centrală pentru a oferi conducerii aeroportului recomandări cu privire la prețuri și la aspecte financiare și de marketing. O altă analiză a fost realizată în aprilie 2004 pentru a evalua creșterea numărului de pasageri din aeroport și posibilitățile de stabilire a prețurilor.

(81) Autoritățile slovace confirmă faptul că BTS a aplicat sau a oferit reduceri pentru noi destinații planificate altor transportatori aeriene, precum Easyjet și Sky Europe, și că acordul cu Ryanair nu a constituit o derogare specială. Acestea afirmă că definiția unei „destinații noi” este similară cu cea aplicată altor transportatori și că Ryanair nu fost favorizată în niciun fel.

(82) Autoritățile slovace declară că, deși sunt de părere că acordul cu Ryanair nu constituie ajutor de stat, acestea au solicitat aeroportului o analiză *ex post* a profitabilității acordului. Conform rezultatului acestei analize, în perioada 2006-2007, aeroportul a realizat o profitabilitate de 8,5 %-10 % în urma acordului.

6. EXISTENȚA AJUTORULUI

6.1. Ajutorul de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

- (83) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (84) Criteriile menționate la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. În consecință, pentru a stabili dacă măsura în cauză constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Mai exact, sprijinul financiar ar trebui:
- să fie acordat de către stat sau prin resurse de stat;
 - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și
 - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (85) În cazul de față, autoritățile slovace au susținut că BTS a acționat ca un investitor în economia de piață aflat într-o situație similară. În acest caz, Ryanair nu a fost favorizată de acord și nu este implicat niciun ajutor de stat.

6.2. Aplicarea principiului investitorului în economia de piață

- (86) Pentru a evalua dacă acordul a fost semnat în condiții normale de piață, Comisia a trebuit să examineze dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat care operează în condițiile normale ale economiei de piață ar fi încheiat aceleași tranzacții sau tranzacții comerciale similare cu cele încheiate de către BTS ⁽¹⁴⁾.
- (87) Ambele părți interesate (adică BTS și Ryanair) susțin că și alte aeroporturi private sau de stat oferă reduceri în funcție de volumul de pasageri și reduceri pentru destinații noi, așteptând totodată o creștere a profitabilității și o îmbunătățire a utilizării infrastructurii. Prin urmare, conform părerii acestora, Comisia ar trebui să limiteze testul investitorului pe piața privată doar la comparația tarifelor prevăzute în acord și a tarifelor aeroportuare aplicate de alte aeroporturi europene în cazul companiilor aeriene low-cost. Ryanair susține, în special,

că tarifele aeroportului din Bratislava sunt similare sau chiar mai ridicate decât cele percepute pe alte aeroporturi comparabile (de exemplu, Aeroportul Blackpool din Regatul Unit).

- (88) În această privință, Comisia consideră că, în ciuda faptului că tarifele aeroportuare aplicate de alte aeroporturi europene pot reprezenta un punct de referință foarte general în stabilirea prețului pentru serviciile aeroportuare, acestea nu permit să se concluzioneze că, în cazul de față, BTS a acționat în calitate de investitor privat.
- (89) Venitul și structura costurilor diferă de la aeroport la aeroport. Acestea depind, mai ales, de stadiul de dezvoltare al aeroportului, în special în ceea ce privește numărul de pasageri, companiile aeriene care operează (înspre/dinspre aeroport, capacitatea disponibilă (supracapacitate, limite de capacitate, nevoia de noi investiții datorită creșterii volumului de pasageri), durata de utilizare a infrastructurii, nevoia de investiții de înlocuire și nivelurile de depreciere, obligațiile legale ce pot varia de la un stat membru la altul, precum și datorile și obligațiile istorice. Conform observațiilor Comisiei, acordurile încheiate cu companiile aeriene pot varia în funcție de aeroport și pot depinde, de asemenea, de atractivitatea amplasării acestuia pentru compania aeriană în cauză și companiile concurente, de dimensiunea zonei de atracție și de nivelul serviciilor oferite.
- (90) În consecință, Comisia consideră că evaluarea măsurii în care acordul implică acordarea unui avantaj Ryanair trebuie realizată în funcție de condițiile de pe aeroportul din Bratislava, și nu prin simpla comparare a tarifelor aplicate pe alte aeroporturi europene ale căror caracteristici pot fi diferite.
- (91) Conform principiilor stabilite în jurisprudență, Comisia trebuie să compare comportamentul BTS cu cel al unui operator privat ghidat de perspective de profitabilitate ⁽¹⁵⁾. BTS susține că a acționat rațional, însă nu a prezentat Comisiei un raport oficial scris.
- (92) În Hotărârea Stardust Marine, Curtea a declarat că „[...] pentru a stabili dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară” ⁽¹⁶⁾.
- (93) Pentru a putea aplica testul investitorului privat, Comisia trebuie să se plaseze în momentul semnării acordului. BTS a semnat acordul cu Ryanair la 5 decembrie 2005. Comisia trebuie, de asemenea, să-și bazeze evaluarea pe informațiile și ipotezele de care dispunea transportatorul la data semnării acordului.

⁽¹⁴⁾ Pentru realizarea evaluării, Comisia a comandat un studiu firmei Moore Stephens (în continuare „expertul Comisiei”). Expertul Comisiei a analizat datele financiare și ipotezele care stau la baza acordului cu Ryanair. În realizarea studiului, acesta a fost sprijinit de către BTS și a avut acces la toate documentele necesare puse la dispoziție de către aeroport într-o bază de date și a putut intra în contact cu conducerea BTS. Expertul Comisiei a beneficiat de acces nelimitat la documentația financiară, contractuală sau de alt tip a aeroportului.

⁽¹⁵⁾ Cauza C-305/89, Italia/Comisia („Alfa Romeo”), Rec. 1991, p. I-1603, punctul 20; Cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec. 2000, p. II-3871, punctul 84.

⁽¹⁶⁾ Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (în continuare „Hotărârea Stardust Marine”), Rec. 2002, p. I-04397, punctul 71.

- (94) Conform acordului [articolul 2 alineatul (1)], Ryanair s-a angajat să opereze cel puțin [...] destinații existente pe zi, de la jumătatea anului 2009. După această dată, s-a preconizat o creștere mult mai redusă. Articolul 6 alineatul (4) din acord prevede că prețul pentru o destinație standard este de [...] EUR per zbor dus-întors (sosire și plecare), acest preț crescând cu [...] pe an.
- (95) Conform articolului 6 alineatul (3) din acord, pentru destinațiile noi se plătește un tarif redus de [...] pe aeronavă dus-întors, care va crește cu [...] EUR pe an, timp de șase ani, începând cu data introducerii destinației noi. Din informațiile oferite de aeroport rezultă, de asemenea, că destinațiile noi ar reprezenta 20 % din totalitatea destinațiilor operate de către Ryanair ⁽¹⁷⁾.
- (96) Pe această bază, aeroportul a putut estima venitul generat de acordul cu Ryanair. Ar trebui subliniat că un venit de acest tip include doar veniturile obținute din activități aeronautice, nu și veniturile indirecte.
- (97) De asemenea, Comisia observă că, datorită angajamentului Ryanair de a opera cel puțin [...] rute pe zi dinspre aeroport, BTS a estimat că va obține un venit stabil și previzibil pe durata acordului.
- (98) Estimarea costurilor aeroportului pe durata acordului s-a realizat prin proiectarea costurilor efective ⁽¹⁸⁾ până în 2016 pe baza planului de afaceri al aeroportului.
- (99) O parte din fiecare poziție de cost relevantă a fost atribuită acordului conform unor grile reprezentând procentul pasagerilor (29,38 % pasageri în 2007), deplasările aeronavelor în aeroport (12,69 % în 2007), masa maximă la decolare (19,07 %) și nevoile administrative imputabile acordului, precum și nivelul serviciilor prestate către Ryanair. Grilele de alocare proiectate anual sunt detaliate în tabelul 4 de mai jos, care ilustrează faptul că rata costurilor suportate de Ryanair crește proporțional cu importanța sa în cadrul activității aeroportului.

Tabelul 4

Grile de alocare a costurilor pentru acordul cu Ryanair 2008-2016

Grile de alocare a costurilor	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pasageri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Masa maximă la decolare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deplasările aeronavelor în aeroport	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administrare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) În consecință, costurile au fost proiectate până în 2016, fiind formulate următoarele estimări-cheie bazate pe planul de afaceri al aeroportului:

— deprecierea anuală se calculează pe baza programului de investiții care include costul unui nou terminal și crește brusc pe parcursul anilor de construcție a noului terminal, în perioada 2009-2012;

— costurile de personal se bazează pe ipoteza potrivit căreia rata de creștere a numărului de angajați va fi de 50 % din creșterea anuală a numărului de pasageri înmulțită cu salariul mediu per angajat înmulțit cu rata anuală a inflației;

⁽¹⁷⁾ În contextul unei posibile diferențieri a tarifelor companiilor aeriene de la BTS, Comisia observă că tariful pentru servicii per pasager aplicat de Ryanair în 2008 este comparabil cu tariful per pasager achitat de Sky Europe. De exemplu, în 2008, Sky Europe a transportat 892 939 de pasageri și a achitat un tarif de [...] per pasager, acest tarif incluzând și un tarif pentru staționarea aeronavelor în aeroport; în schimb, Ryanair a transportat 762 541 de pasageri și a achitat un tarif de [...] per pasager, excluzând tariful de staționare pentru aeronavă. În consecință, tarifele percepute de BTS se deosebesc doar prin nivelul serviciului prestat și volumul de pasageri transportat. Comisia nu a primit, pe parcursul investigației oficiale, nicio observație nefavorabilă din partea companiilor concurente Ryanair din cadrul BTS.

⁽¹⁸⁾ În calcul, baza de cost se referă la anul 2007; costurile pentru 2005 au fost mai scăzute.

- costurile generate de consumul de energie (gaze, electricitate) și apă se estimează că vor crește cu 25 % din creșterea numărului proiectat de pasageri înmulțită cu rata anuală a inflației plus o creștere punctuală de 35 % în 2010 pentru a reflecta inițierea Fazei 1 a noului terminal. Nu există o creștere corespunzătoare inițierii Fazei 2 a noului terminal din 2012, deoarece în Faza 2 o clădire existentă este înlocuită cu una nouă, deci nu se înregistrează o creștere netă a consumului de energie;
 - costurile de întreținere și reparații sunt calculate pe baza unei rate de creștere de 50 % din rata de creștere a numărului proiectat de pasageri înmulțit cu rata anuală a inflației;
 - rata anuală a inflației are la bază estimările Ministerului de Finanțe din Republica Slovacă;
 - rata de schimb utilizată pentru a converti SKK în EUR este stabilită la rata de la data semnării acordului (37, 798 SKK/EUR).
- (101) Tabelul următor sintetizează calculele privind costurile și veniturile legate de acord și contribuția acestuia la profitul BTS în perioada sa de valabilitate. Aceste calcule se bazează pe planul de afaceri pus la dispoziție de conducerea BTS și pe ipotezele descrise anterior.

Tabelul 5

Analiza profitabilității acordului cu Ryanair 2005-2016

(în mii de EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Venituri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profit/Pierdere	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja de profit	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
NPV ⁽¹⁾ a profiturilor	[...]										
Marja de profit medie	[...]										

(¹) Valoarea netă actualizată (în continuare: NPV) calculată pe baza unei rate de actualizare de 6,9 %.

- (102) Comisia remarcă faptul că acordul cu Ryanair are, pe durata sa, o contribuție pozitivă la rezultatele financiare ale BTS cu o NPV a profiturilor în valoare de [...] milioane. De asemenea, se preconizează că NPV totală va fi pozitivă pe toată durata acordului.
- (103) Conform observațiilor Comisiei, acordul acoperă toate costurile care îi pot fi atribuite. Așa-numita „metodă a costului complet” în cazul de față include costurile de amortizare pentru infrastructura aeroportului și toate costurile de exploatare. Sunt incluse, de asemenea, costurile pentru infrastructura istorică ⁽¹⁹⁾ și costurile pentru măsurile de securitate și siguranță care pot reprezenta măsuri de ordin public și nu ar constitui o activitate economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În plus, veniturile obținute din activități nonaviatice care pot fi atribuite acordului nu au fost luate în considerare. Prin urmare, NPV a profiturilor pare a fi subestimată, iar contribuția pozitivă a acordului ar trebui să fie mai ridicată.
- (104) Comisia observă că, în 2010 și 2011 – ani în care prima parte a noului terminal ⁽²⁰⁾ își va începe activitatea și se vor crea capacități suplimentare în cadrul aeroportului – costurile acestuia (în special costurile de amortizare și cele pentru energie) vor înregistra o creștere de 33 % până la 38 % în comparație cu anul 2009 și vor avea un impact negativ asupra rezultatelor obținute în decursul acestor doi ani.

⁽¹⁹⁾ Investiții în infrastructură și în finanțarea acestora care au fost angajate irevocabil înainte ca aeroporturile să fie considerate întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE (data primei hotărâri Aéroport de Paris).

⁽²⁰⁾ Decizia privind investiția de înlocuire a vechiului terminal a fost luată independent de decizia de a intra într-o relație contractuală cu Ryanair, înainte de semnarea acordului cu Ryanair. BTS nu a primit un ajutor de stat pentru construcția noului terminal.

- (105) Din tabelul 5 rezultă că marja de profit medie ⁽²¹⁾ (așa-numita rată a venitului din vânzări) a acordului se ridică la [...] și este comparabilă cu marjele de profit medii ale altor aeroporturi din UE în 2006 și 2007 (a se vedea tabelul de mai jos)

Tabelul 6

Marja de profit a altor aeroporturi din UE în 2006 și 2007

(în %)

Aeroporturi	Marja de profit 2006	Marja de profit 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
Marja de profit medie	7,31	8,61

- (106) Expertul Comisiei a realizat și o analiză de sensibilitate a valorii nete actualizate a acordului, cu scopul de a examina impactul variației costurilor de amortizare și a celor pentru energie – în cazul în care aceste costuri ar fi subestimate – asupra profitabilității contractului.

Tabelul 7

Analiză de sensibilitate (creștere a costurilor de amortizare și a celor pentru energie) a profitabilității acordului cu Ryanair

Diferite scenarii	Valoarea netă actualizată a contractului cu Ryanair exprimată în 1 000 EUR
Scenariu de bază	[...]
Scenariu alternativ 1: creșterea costurilor de amortizare și a celor pentru energie cu 10 % în 2013 și cu 15 % în 2014-2016	[...]
Scenariu alternativ 2: creșterea costurilor de amortizare și a celor pentru energie cu 15 % în 2013 și cu 25 % în 2014-2016	[...]

- (107) Fără a aduce atingere variațiilor prezentate în analiza de sensibilitate situate între 10 % și 25 %, contribuția acordului la profitul net al BTS rămâne pozitivă și se situează între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR.
- (108) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că decizia BTS de a încheia un acord cu Ryanair a fost rațională, având în vedere analiza cost-beneficiu de mai sus.

⁽²¹⁾ Marja de profit (numită și rata venitului din vânzări) compară profitul net cu vânzările (încasările). Această rată indică dacă o întreprindere realizează un profit suficient din vânzări deoarece determină valoarea profitului realizat per euro de încasări din vânzări; acesta este un indicator de profitabilitate și eficiență.

Alte aspecte ale acordului și analiza riscurilor în cazul BTS

- (109) Comisia consideră că este important ca acordul să fie analizat în contextul activității anterioare a BTS și a poziției acestuia pe piață în acea perioadă.
- (110) Comisia remarcă, de asemenea, că, în conformitate cu Hotărârea Charleroi⁽²²⁾, în momentul evaluării măsurii în cauză trebuie să ia în considerare toate caracteristicile relevante ale măsurilor și contextul acestora.
- (111) În cazul de față, pe lângă analiza costurilor și beneficiilor, există alte caracteristici care ar trebui examinate în cadrul evaluării motivelor care au determinat BTS să încheie acordul: diversificarea companiilor aeriene care operează în cadrul aeroportului, și, în consecință, reducerea riscurilor, o mai bună alocare a resurselor, precum și reducerea supracapacității.
- (112) Având în vedere că la ora actuală Republica Slovacă nu are un transportator aerian național, iar dimensiunea fostului său transportator aerian era redusă (6 % din numărul de pasageri din BTS în 2005), și că, în alte state membre, companiile aeriene comparabile operează cel puțin 40 % din pasagerii aeroporturilor comparabile, BTS depindea, în mare măsură, de o companie aeriană privată, Sky Europe, care opera aproximativ 73 % din numărul de pasageri din aeroport în anul 2005. Se poate observa că, datorită contractului încheiat cu Ryanair, BTS a putut, într-adevăr, să-și diversifice clientela și, în consecință, a putut reduce riscul apărut în anul 2009, când Sky Europe a intrat în faliment.
- (113) În plus, BTS a redus și riscul de a crea supracapacități prin înlocuirea vechiului terminal cu unul de dimensiuni mai mari. Optimizarea și regularitatea utilizării infrastructurii au permis scăderea tarifelor curente din AIP începând cu anul 2008. De asemenea, BTS nu a mai inclus în așa-numitul „tarif pentru servicii” tarifele pe care nu le controla, cum ar fi tarifele pentru controlul traficului aerian.
- (114) În plus, Ryanair, pe pagina sa de Internet, face publicitate orașului Bratislava, incluzându-l printre destinațiile sale. Totuși, BTS nu plătește pentru această publicitate, deși valoarea atașată acesteia nu poate fi negată.
- (115) Comisia observă că toate aceste elemente calitative au contribuit, de asemenea, în mod pozitiv la situația operațională și financiară a BTS și i-au crescut acestuia valoarea de piață în beneficiul acționarilor săi. În consecință, acestea completează analiza cost-beneficiu menționată mai sus.

Concluzie

- (116) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că, la momentul semnării acordului cu Ryanair, BTS a considerat că acordul va spori profitabilitatea aeroportului. În consecință, Comisia poate accepta faptul că, în condiții similare, un operator în economia de piață ar fi decis să încheie același tip de acord cu Ryanair ca BTS.
- (117) Având în vedere că, în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, cel puțin unul dintre criteriile cumulative nu este îndeplinit, Comisia consideră că acordul nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Acordul din data de 5 decembrie 2005 încheiat între Letisko M. R. Štefánika – aeroportul din Bratislava, a.s. și Ryanair Ltd. nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Slovacă.

Adoptată la Bruxelles, 27 ianuarie 2010.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

⁽²²⁾ Cauza T-196/04 Ryanair/Comisia („Hotărârea Charleroi”), Rec. 2008, punctul 59.

DECIZIA COMISIEI

din 31 ianuarie 2011

în temeiul Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind nivelul de protecție adecvat asigurat de Statul Israel privind prelucrarea automată a datelor cu caracter personal

[notificată cu numărul C(2011) 332]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/61/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽¹⁾, în special articolul 25 alineatul (6),

După consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor,

întrucât:

- (1) În temeiul Directivei 95/46/CE, statelor membre li se cere să ia măsuri astfel încât transferul datelor cu caracter personal către o țară terță să poată avea loc numai în cazul în care țara terță în cauză asigură un nivel adecvat de protecție și în cazul în care legile statelor membre care pun în aplicare alte dispoziții ale directivei sunt respectate înainte de transfer.
- (2) Comisia poate constata că o țară terță asigură un nivel adecvat de protecție. În acest caz, datele cu caracter personal pot fi transferate din statele membre fără să fie nevoie de garanții suplimentare.
- (3) În temeiul Directivei 95/46/CE, nivelul de protecție a datelor trebuie evaluat ținând seama de toate împrejurările care au legătură cu o operațiune de transfer de date sau cu o serie de operațiuni de transfer de date și acordând o atenție specială mai multor elemente relevante pentru transfer, enumerate la articolul 25.
- (4) Având în vedere diferitele abordări privind protecția datelor din țările terțe, evaluarea caracterului adecvat trebuie efectuată și orice decizie în temeiul articolului 25 alineatul (6) din Directiva 95/46/CE trebuie adoptată și pusă în aplicare astfel încât să nu creeze discriminări arbitrare sau nejustificate față de țările terțe în care există condiții similare ori între acestea, și să nu se constituie o barieră mascată în calea comerțului, ținând seama de angajamentele internaționale actuale ale Uniunii Europene.
- (5) Sistemul juridic din Statul Israel nu dispune de o constituție scrisă, însă Curtea Supremă din Statul Israel a acordat un statut constituțional anumitor „legi de bază”.

Această „legislație de bază” este completată de o jurisprudență extinsă, întrucât sistemul juridic israelian aderă în mare măsură la principiile dreptului comun. Dreptul la protecția vieții private este inclus în legislația de bază: „Demnitate umană și libertate”, în secțiunea 7.

- (6) Standardele legale pentru protecția datelor cu caracter personal în Statul Israel sunt bazate în mare parte pe standardele stabilite prin Directiva 95/46/CE și sunt prevăzute în Legea privind protecția vieții private 5741-1981, modificată ultima dată în 2007 pentru a stabili noi cerințe privind prelucrarea datelor cu caracter personal și organizarea detaliată a autorității de supraveghere.
- (7) Legislația în domeniul protecției datelor este completată, de asemenea, de decizii guvernamentale privind punerea în aplicare a Legii privind protecția vieții private 5741-1981 și organizarea și funcționarea autorității de supraveghere, bazată în mare parte pe recomandările formulate în raportul adresat Ministerului Justiției de către Comitetul de examinare a legislației în ceea ce privește bazele de date (raportul Schoffman).
- (8) Mai multe instrumente juridice care reglementează diferite sectoare, precum legislația din sectorul financiar, reglementările în domeniul sănătății și registrele publice, conțin, de asemenea, dispoziții privind protecția datelor.
- (9) Standardele juridice în materie de protecție a datelor aplicabile în Statul Israel includ toate principiile de bază necesare pentru a asigura un nivel adecvat de protecție a persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal din bazele de date automatizate. Capitolul 2 din Legea privind protecția datelor 5741-1981, care prevede principiile de prelucrare a datelor cu caracter personal, nu se aplică prelucrării datelor cu caracter personal din bazele de date neautomatizate (bazele de date manuale).
- (10) Aplicarea standardelor juridice în materie de protecție a datelor este garantată prin căi de atac de ordin administrativ și judiciar, precum și printr-un control independent exercitat de autoritatea de supraveghere, și anume de Autoritatea privind legislația, informația și tehnologia din Statul Israel (ILITA), care este investită cu atribuții de investigație și intervenție și care acționează în deplină independență.

⁽¹⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

- (11) Autoritățile israeliene responsabile de protecția datelor au dat explicații și asigurări referitoare la modul în care trebuie interpretată legislația israeliană și au confirmat că legislația israeliană privind protecția datelor este pusă în aplicare conform acestei interpretări. Prezenta decizie ține seama de explicațiile și asigurările respective și este, prin urmare, condiționată de acestea.
- (12) Prin urmare, ar trebui să se considere că Statul Israel asigură un nivel adecvat de protecție a datelor cu caracter personal, astfel cum este prevăzut în Directiva 95/46/CE, în ceea ce privește transferurile internaționale automatizate de date cu caracter personal din Uniunea Europeană către Statul Israel sau transferurile neautomatizate supuse unor prelucrări automatizate în Statul Israel. Pe de altă parte, transferurile internaționale de date cu caracter personal din UE către Statul Israel, atunci când atât transferul în sine, cât și prelucrarea ulterioară a datelor se efectuează exclusiv prin mijloace neautomatizate, nu intră sub incidența prezentei decizii.
- (13) Pentru a asigura transparența și pentru a garanta capacitatea autorităților competente ale statelor membre de a asigura protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor lor cu caracter personal, trebuie specificate circumstanțele excepționale în care poate fi justificată suspendarea anumitor fluxuri specifice de date, fără a aduce atingere constatării unui nivel adecvat de protecție.
- (14) Constatările prezentei decizii privind nivelul adecvat de protecție se referă la Statul Israel, astfel cum este definit în conformitate cu dreptul internațional. Transferurile ulterioare către un destinatar din afara Statului Israel, astfel cum este definit în conformitate cu dreptul internațional, ar trebui considerate transferuri de date cu caracter personal către țări terțe.
- (15) Grupul de lucru pentru protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal, stabilit în temeiul articolului 29 din Directiva 95/46/CE, și-a dat avizul favorabil cu privire la nivelul adecvat de protecție a datelor cu caracter personal în ceea ce privește transferurile internaționale automatizate de astfel de date din Uniunea Europeană sau transferurile neautomatizate supuse unor prelucrări automate în Statul Israel. În avizul său favorabil, grupul de lucru a încurajat autoritățile israeliene să adopte noi dispoziții care să extindă aplicarea legislației israeliene la bazele de date manuale, care să recunoască în mod explicit aplicarea principiului proporționalității la prelucrarea datelor cu caracter personal în sectorul privat și care să interpreteze excepțiile pentru transferurile internaționale de date în conformitate cu criteriile prevăzute în documentul său de lucru privind interpretarea comună a articolului 26

alineatul (1) din Directiva 95/46/CE ⁽¹⁾. Acest aviz a fost luat în considerare pentru pregătirea prezentei decizii ⁽²⁾.

- (16) Comitetul instituit în temeiul articolului 31 alineatul (1) din Directiva 95/46/CE nu a emis un aviz în termenul stabilit de președintele acestuia,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) În sensul articolului 25 alineatul (2) din Directiva 95/46/CE, se consideră că Statul Israel oferă un nivel adecvat de protecție a datelor cu caracter personal transferate din Uniunea Europeană în ceea ce privește transferurile internaționale automate de date cu caracter personal din Uniunea Europeană sau în cazul transferurilor neautomate, dacă aceste sunt supuse unor prelucrări automate în Statul Israel.

(2) Autoritatea israeliană competentă în materie de supraveghere a aplicării standardelor juridice privind protecția datelor în Statul Israel este „Autoritatea privind legislația, informația și tehnologia din Statul Israel (ILITA)”, menționată în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

(1) Prezenta decizie se referă exclusiv la nivelul adecvat de protecție oferit în Statul Israel, astfel cum este definit în conformitate cu dreptul internațional, în vederea îndeplinirii cerințelor de la articolul 25 alineatul (1) din Directiva 95/46/CE și nu aduce atingere altor condiții sau restricții care pun în aplicare alte dispoziții din directiva menționată anterior care se referă la prelucrarea datelor cu caracter personal în statele membre.

(2) Prezenta decizie se aplică în conformitate cu dreptul internațional. Aceasta nu aduce atingere statutului Înălțimilor Golan, Fâșiei Gaza și Cisiordaniei, inclusiv Ierusalimului de Est, astfel cum este definit în conformitate cu dreptul internațional.

Articolul 3

(1) Fără a aduce atingere atribuțiilor lor de a lua măsuri pentru a asigura respectarea dispozițiilor naționale adoptate în temeiul unor alte dispoziții decât cele prevăzute la articolul 25 din Directiva 95/46/CE, autoritățile competente din statele membre își pot exercita atribuțiile pentru a suspenda fluxurile de date către un destinatar din Statul Israel în vederea protejării persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal ale acestora, în următoarele cazuri:

- (a) atunci când o autoritate israeliană competentă a stabilit că destinatarul încalcă standardele de protecție aplicabile; sau

⁽¹⁾ Documentul WP114 din 25 noiembrie 2005. Disponibil la adresa: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_en.pdf

⁽²⁾ Avizul 6/2009 privind nivelul de protecție a datelor cu caracter personal în Israel. Disponibil la adresa: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_en.pdf

(b) atunci când este foarte probabil ca standardele de protecție să fie încălcate, există motive întemeiate să se creadă că autoritatea israeliană competentă nu ia sau nu va lua măsuri adecvate și în timp util pentru a rezolva cauza respectivă, continuarea transferului ar crea un pericol iminent de prejudiciere gravă a persoanelor în cauză, iar autoritățile competente din statul membru au depus eforturi rezonabile în aceste circumstanțe de a avertiza partea responsabilă de prelucrarea datelor din Statul Israel și i-au oferit posibilitatea de a răspunde.

(2) Suspendarea încetează de îndată ce sunt asigurate standardele de protecție, iar autoritățile competente din statele membre în cauză i se aduce la cunoștință acest lucru.

Articolul 4

(1) Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la măsurile luate în temeiul articolului 3.

(2) Statele membre și Comisia se informează reciproc cu privire la cazurile în care măsurile luate de autoritățile israeliene răspunzătoare de respectarea standardelor de protecție nu asigură această respectare a standardelor.

(3) În cazul în care informațiile culese în temeiul articolului 3 și al alineatelor (1) și (2) din prezentul articol demonstrează că un organism însărcinat cu asigurarea respectării standardelor de protecție în Statul Israel nu își îndeplinește eficient rolul, Comisia informează autoritatea israeliană competentă și, în cazul în care este necesar, prezintă un proiect de măsuri în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 31 alineatul

(2) din Directiva 95/46/CE în vederea abrogării sau suspendării prezentei decizii ori a limitării domeniului de aplicare a acesteia.

Articolul 5

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei decizii și raportează orice constatare pertinentă comitetului înființat în temeiul articolului 31 din Directiva 95/46/CE, incluzând orice dovadă care ar putea afecta constatarea de la articolul 1 din prezenta decizie conform căruia protecția datelor în Statul Israel este adecvată, în sensul articolului 25 din Directiva 95/46/CE, precum și orice dovadă din care rezultă că prezenta decizie este aplicată în mod discriminatoriu. Comisia va monitoriza, în special, prelucrarea datelor cu caracter personal în bazele de date manuale.

Articolul 6

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se conforma prezentei decizii în termen de 3 luni de la data notificării acesteia.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 31 ianuarie 2011.

Pentru Comisie
Viviane REDING
Vicepreședinte

ANEXĂ

Autoritatea competentă în materie de supraveghere menționată la articolul 1 alineatul (2) din prezenta decizie:

The Israeli Law, Information and Technology Authority (Autoritatea privind legislația, informația și tehnologia din Statul Israel)

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

Israel

Adresa poștală:

P.O. Box 7360

Tel Aviv, 61072

Tel.: +972-3-7634050

Fax: +972-2-6467064

E-mail: ILITA@justice.gov.il

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

Prețul abonamentelor în 2011
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititorii inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO