



### Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Decizia (UE) 2018/1528 a Consiliului din 11 octombrie 2018 privind semnarea, în numele Uniunii, a Acordului de parteneriat voluntar dintre Uniunea Europeană și Republica Socialistă Vietnam privind asigurarea respectării legislației, guvernanta și schimburile comerciale în sectorul forestier ..... 1

##### REGULAMENTE

- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1529 al Comisiei din 8 octombrie 2018 de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [„Cioccolato di Modica” (IGP)] ..... 3
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1530 al Comisiei din 10 octombrie 2018 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată ..... 4
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1531 al Comisiei din 10 octombrie 2018 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată ..... 7
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1532 al Comisiei din 12 octombrie 2018 privind nereînnoirea aprobării substanței active diquat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare, și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei <sup>(1)</sup> ..... 10
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1533 al Comisiei din 12 octombrie 2018 privind autorizarea alginatului de sodiu ca aditiv destinat hranei pentru pisici, câini, alte animale de la care nu se obțin produse alimentare și pești și a alginatului de potasiu ca aditiv destinat hranei pentru pisici și câini <sup>(1)</sup> ..... 13
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1534 al Comisiei din 12 octombrie 2018 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 185/2013 în ceea ce privește deducerile din cotele de pescuit alocate Spaniei pentru anii 2017 și 2018 ..... 21

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE.

## DECIZII

- ★ Decizia (UE) 2018/1535 a Consiliului din 28 septembrie 2018 privind semnarea, în numele Uniunii, a Acordului privind statutul dintre Uniunea Europeană și fosta Republică iugoslavă a Macedoniei referitor la acțiunile desfășurate de Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă în fosta Republică iugoslavă a Macedoniei ..... 23
  - ★ Decizia (UE) 2018/1536 a Consiliului din 9 octombrie 2018 de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului pentru achiziții publice cu privire la aderarea Australiei la Acordul revizuit privind achizițiile publice ..... 26
  - ★ Decizia (UE) 2018/1537 a Comisiei din 18 iulie 2017 privind ajutorul de stat SA.38105 2014/C (ex 2014/NN) pus în aplicare de Regatul Belgiei în favoarea Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium [notificată cu numărul C(2017) 5023] <sup>(1)</sup> ..... 29
  - ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1538 a Comisiei din 11 octombrie 2018 privind armonizarea spectrului de frecvențe radio pentru utilizarea de dispozitive cu rază mică de acțiune în benzile de frecvențe de 874-876 și 915-921 MHz [notificată cu numărul C(2018) 6535] <sup>(1)</sup> ..... 57
- 

## Rectificări

- ★ Rectificare la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/317 al Comisiei din 2 martie 2018 de instituire a unei derogări de la Regulamentul (CE) nr. 1967/2006 al Consiliului în ceea ce privește distanța minimă față de coastă și adâncimea minimă pentru uneltele filtrante înconjurătoare de navă utilizate la pescuitul de guvid alb (*Aphia minuta*) în anumite ape teritoriale ale Italiei (JO L 62, 5.3.2018) ..... 64

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE.

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## ACORDURI INTERNAȚIONALE

### DECIZIA (UE) 2018/1528 A CONSILIULUI

din 11 octombrie 2018

**privind semnarea, în numele Uniunii, a Acordului de parteneriat voluntar dintre Uniunea Europeană și Republica Socialistă Vietnam privind asigurarea respectării legislației, guvernanta și schimburile comerciale în sectorul forestier**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (3) primul paragraf coroborat cu articolul 218 alineatul (5),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) În mai 2003, Comisia a adoptat Comunicarea către Parlamentul European și Consiliu intitulată „Aplicarea reglementărilor forestiere, guvernare și schimburi comerciale (FLEGT): propunere de plan de acțiune al UE”, în care se solicita luarea de măsuri pentru combaterea exploatării forestiere ilegale prin încheierea de acorduri de parteneriat voluntar cu țările producătoare de lemn („planul de acțiune al UE”). Concluziile Consiliului privind planul de acțiune al UE au fost adoptate în octombrie 2003 <sup>(1)</sup>, iar la 7 iulie 2005 Parlamentul European a adoptat o rezoluție <sup>(2)</sup> pe această temă.
- (2) La 5 decembrie 2005, Consiliul a autorizat Comisia să înceapă negocieri cu țările producătoare de lemn cu privire la încheierea de acorduri de parteneriat pentru punerea în aplicare a Planului de acțiune al UE.
- (3) La 20 decembrie 2005, Consiliul a adoptat Regulamentul (CE) nr. 2173/2005 <sup>(3)</sup>, care a înființat un regim de licențe FLEGT pentru importurile de lemn în Uniune din țările cu care Uniunea a încheiat acorduri de parteneriat voluntar.
- (4) Negocierile cu Republica Socialistă Vietnam au fost încheiate cu succes, iar Acordul de parteneriat voluntar între Uniunea Europeană și Republica Socialistă Vietnam privind asigurarea respectării legislației, guvernanta și schimburile comerciale în sectorul forestier („acordul”) a fost parafat la 11 mai 2017.
- (5) Acordul ar trebui să fie semnat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Prin prezenta decizie, se autorizează semnarea, în numele Uniunii, a Acordului de parteneriat voluntar dintre Uniunea Europeană și Republica Socialistă Vietnam privind asigurarea respectării legislației, guvernanta și schimburile comerciale în sectorul forestier, sub rezerva încheierii acordului respectiv <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO C 268, 7.11.2003, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 157 E, 6.7.2006, p. 482.

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 2173/2005 al Consiliului din 20 decembrie 2005 privind instituirea unui regim de licențe FLEGT pentru importurile de lemn în Comunitatea Europeană (JO L 347, 30.12.2005, p. 1).

<sup>(4)</sup> Textul acordului va fi publicat împreună cu decizia privind încheierea sa.

*Articolul 2*

Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana sau persoanele împuternicite să semneze acordul în numele Uniunii.

*Articolul 3*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 11 octombrie 2018.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
J. MOSER

---

## REGULAMENTE

### REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1529 AL COMISIEI

din 8 octombrie 2018

#### de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [„Cioccolato di Modica” (IGP)]

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare <sup>(1)</sup>, în special articolul 52 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, cererea de înregistrare a denumirii „Cioccolato di Modica”, depusă de Italia, a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(2)</sup>.
- (2) Deoarece Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție în conformitate cu articolul 51 din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, denumirea „Cioccolato di Modica” ar trebui, prin urmare, înregistrată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

Se înregistrează denumirea „Cioccolato di Modica” (IGP).

Denumirea menționată la primul paragraf identifică un produs din clasa 2.2 Ciocolată și produse derivate din anexa XI la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 668/2014 al Comisiei <sup>(3)</sup>.

#### *Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data 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, 8 octombrie 2018.

Pentru Comisie,  
Pentru Președinte,  
Phil HOGAN  
Membru al Comisiei

<sup>(1)</sup> JO L 343, 14.12.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 159, 7.5.2018, p. 32.

<sup>(3)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 668/2014 al Comisiei din 13 iunie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare (JO L 179, 19.6.2014, p. 36).

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1530 AL COMISIEI**  
**din 10 octombrie 2018**  
**privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii <sup>(1)</sup>, în special articolul 57 alineatul (4) și articolul 58 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a se asigura aplicarea uniformă a Nomenclurii combinate anexate la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului <sup>(2)</sup>, este necesar să se adopte măsuri privind clasificarea mărfurilor menționate în anexa la prezentul regulament.
- (2) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 stabilește regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate. Aceste reguli se aplică, de asemenea, oricărei alte nomenclaturi bazate integral sau parțial pe aceasta sau care îi adaugă acesteia subdiviziuni suplimentare și care este stabilită prin dispoziții specifice ale Uniunii, în vederea aplicării de măsuri tarifare sau de altă natură privind comerțul cu mărfuri.
- (3) În temeiul acestor reguli generale, mărfurile descrise în coloana (1) a tabelului din anexă ar trebui clasificate la codul NC indicat în coloana (2), pe baza motivelor care figurează în coloana (3) a tabelului menționat.
- (4) Este necesar să se prevadă posibilitatea invocării în continuare de către titular, pentru o anumită perioadă de timp, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, a informațiilor tarifare obligatorii care sunt emise în legătură cu mărfurile vizate de prezentul regulament, dar care nu sunt conforme cu acesta. Perioada respectivă ar trebui să fie de trei luni.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Mărfurile descrise în coloana (1) a tabelului din anexă se clasifică în Nomenclatura combinată la codul NC indicat în coloana (2) a tabelului menționat.

*Articolul 2*

Informațiile tarifare obligatorii care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi în continuare invocate, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, timp de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

*Articolul 3*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

<sup>(1)</sup> JO L 269, 10.10.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful Vamal Comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

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

Adoptat la Bruxelles, 10 octombrie 2018.

*Pentru Comisie,*

*Pentru Președinte,*

Stephen QUEST

*Director general*

*Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală*

---

## ANEXĂ

Descrierea mărfurilor	Clasificare (Cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
<p>Un articol de formă dreptunghiulară, fabricat din material plastic, cu dimensiuni de aproximativ 18 × 5 × 2 mm. Articolul este prevăzut cu un cablu din plastic pentru a fi atașat la un telefon mobil și cu o garnitură din cauciuc.</p> <p>Acest articol este conceput pentru a acoperi și proteja prizele USB ale unui anumit model de telefon mobil.</p> <p>Articolul protejează telefonul mobil împotriva apei și a prafului.</p>	3926 90 97	<p>Clasificarea se stabilește pe baza regulilor generale 1, 3 (b) și 6 de interpretare a Nomenclaturii combinate și pe baza textului codurilor NC 3926, 3926 90 și 3926 90 97.</p> <p>Articolul nu este o parte a unui telefon mobil în sensul notei 2 la secțiunea XVI, deoarece funcționarea mecanică sau electrică a telefonului mobil nu depinde de acest articol (a se vedea hotărârile Curții de Justiție din 15 mai 2014, Data I/O, C-297/13, ECLI:EU:C:2014:331, punctul 35, și din 20 noiembrie 2014, Rohm Semiconductor, C-666/13, ECLI:EU:C:2014:2388, punctul 46).</p> <p>Acest articol are doar un rol de protecție a telefonului mobil. Clasificarea la poziția 8517 ca parte destinată exclusiv sau în principal telefoanelor pentru rețele celulare este așadar exclusă.</p> <p>Articolul trebuie clasificat în funcție de materialul constitutiv care îi conferă caracterul esențial. Materialul plastic conferă articolului caracterul esențial, deoarece prezența sa este predominantă din punctul de vedere al cantității, iar rolul său este determinant în raport cu utilizarea articolului.</p> <p>Prin urmare, articolul trebuie clasificat la codul NC 3926 90 97 ca alt articol din material plastic.</p>



**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1531 AL COMISIEI****din 10 octombrie 2018****privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii <sup>(1)</sup>, în special articolul 57 alineatul (4) și articolul 58 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a se asigura aplicarea uniformă a Nomenclurii combinate anexate la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului <sup>(2)</sup>, este necesar să se adopte măsuri privind clasificarea mărfurilor menționate în anexa la prezentul regulament.
- (2) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 stabilește regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate. Aceste reguli se aplică, de asemenea, oricărei alte nomenclaturi bazate integral sau parțial pe aceasta sau care îi adaugă acesteia subdiviziuni suplimentare și care este stabilită prin dispoziții specifice ale Uniunii, în vederea aplicării de măsuri tarifare sau de altă natură privind comerțul cu mărfuri.
- (3) În temeiul acestor reguli generale, mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă ar trebui clasificate la codul NC indicat în coloana 2, pe baza motivelor care figurează în coloana 3 a tabelului menționat.
- (4) Este necesar să se prevadă posibilitatea invocării în continuare de către titular, pentru o anumită perioadă de timp, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, a informațiilor tarifare obligatorii care sunt emise în legătură cu mărfurile vizate de prezentul regulament, dar care nu sunt conforme cu acesta. Perioada respectivă ar trebui să fie de trei luni.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă se clasifică în Nomenclatura combinată la codul NC indicat în coloana 2 a tabelului menționat.

*Articolul 2*

Informațiile tarifare obligatorii care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi în continuare invocate, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, timp de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

*Articolul 3*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.<sup>(1)</sup> JO L 269, 10.10.2013, p. 1.<sup>(2)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

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

Adoptat la Bruxelles, 10 octombrie 2018.

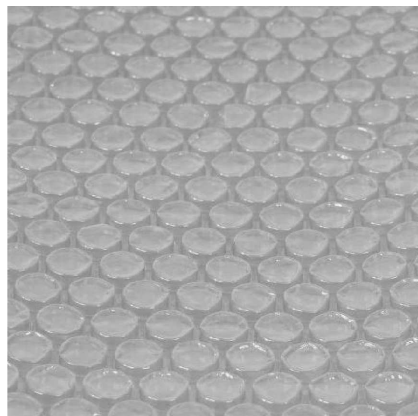
*Pentru Comisie,  
Pentru Președinte,  
Stephen QUEST  
Director general  
Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală*

---

## ANEXĂ

Descrierea mărfurilor	Clasificare (Cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
<p>Articol flexibil și plat, fabricat din folie cu bule de aer din material plastic, de formă circulară, cu un diametru de aproximativ 305 cm.</p> <p>Articolul este prezentat ca o prelată pentru acoperirea piscinei sau a bazinului pentru copii în vederea menținerii unei temperaturi optime a apei și a curățeniei bazinului.</p> <p>A se vedea imaginile (*).</p>	3926 90 92	<p>Clasificarea se stabilește pe baza regulilor generale 1 și 6 pentru interpretarea Nomenclaturii combinate și pe baza textului codurilor NC 3926, 3926 90 și 3926 90 92.</p> <p>Clasificarea articolului la poziția 9506, ca parte sau accesoriu al unei piscine sau al unui bazin pentru copii este exclusă, deoarece articolul nu poate fi identificat ca fiind destinat în mod exclusiv sau principal piscinelor sau bazinelor pentru copii în sensul notei 3 la capitolul 95. În plus, articolul nu poate fi considerat drept parte sau accesoriu al unei piscine sau al unui bazin pentru copii de la poziția 9506, deoarece nu este indispensabil pentru funcționarea unei piscine sau a unui bazin pentru copii, nu adaptează aceste bazine la o activitate particulară, nu le conferă posibilități suplimentare și nici nu le permite să asigure un anumit serviciu în legătură cu funcția lor principală, și anume înotul sau bălăceala (a se vedea hotărârea Curții de Justiție din 16 iunie 2011, Unomedical, C-152/10, ECLI:EU:C:2011:402, punctele 29 și 36). Piscina sau bazinul pentru copii nu pot fi utilizate atunci când sunt acoperite.</p> <p>Clasificarea ca „plăci, foi, folii, pelicule și benzi” la subpozițiile 3920 sau 3921 este exclusă în temeiul notei 10 la capitolul 39, deoarece articolul este decupat în formă rotundă, mai degrabă decât nedecupat sau decupat în formă dreptunghiulară.</p> <p>Prin urmare, articolul trebuie clasificat în funcție de materialul din care este constituit la codul NC 3926 90 92, în categoria „alte articole din material plastic, fabricate din foi”.</p>

(\*) Imaginile au un caracter pur informativ.



**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1532 AL COMISIEI****din 12 octombrie 2018****privind nereînnoirea aprobării substanței active diquat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare, și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare și de abrogare a Directivelor 79/117/CEE și 91/414/CEE ale Consiliului <sup>(1)</sup>, în special articolul 20 alineatul (1) și articolul 78 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Directiva 2001/21/CE a Comisiei <sup>(2)</sup> a inclus diquatul ca substanță activă în anexa I la Directiva 91/414/CEE a Consiliului <sup>(3)</sup>.
- (2) Substanțele active incluse în anexa I la Directiva 91/414/CEE se consideră a fi fost aprobate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1107/2009 și sunt enumerate în partea A din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei <sup>(4)</sup>.
- (3) Aprobarea substanței active diquat, astfel cum este prevăzută în partea A din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011, expiră la 30 iunie 2019.
- (4) Au fost depuse două cereri de reînnoire a includerii diquatului în anexa I la Directiva 91/414/CEE, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 1141/2010 al Comisiei <sup>(5)</sup>, în termenul prevăzut la articolul respectiv.
- (5) Solicitanții au transmis dosarele suplimentare necesare în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 1141/2010. Statul membru raportor a constatat că cererile sunt complete.
- (6) Statul membru raportor, în colaborare cu statul membru coraportor, a pregătit un raport de evaluare a reînnoirii aprobării, pe care l-a transmis Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară (denumită în continuare „autoritatea”) și Comisiei la data de 19 septembrie 2014.
- (7) Autoritatea a comunicat solicitantului și statelor membre raportul de evaluare a reînnoirii, în vederea formulării de observații, și a transmis Comisiei observațiile primite. De asemenea, autoritatea a pus la dispoziția publicului dosarul suplimentar rezumativ.
- (8) La 12 noiembrie 2015, autoritatea a comunicat Comisiei concluzia <sup>(6)</sup> sa cu privire la probabilitatea ca substanța diquat să îndeplinească criteriile de aprobare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. Autoritatea a identificat un grad ridicat de risc pentru lucrători, persoanele expuse întâmplător și rezidenți. Autoritatea și unul dintre solicitanți au avut o discuție tehnică pe tema evaluării riscului non-alimentar după publicarea respectivei concluzii. În noiembrie 2017, EFSA a informat solicitantul că evaluarea a fost finalizată

<sup>(1)</sup> JO L 309, 24.11.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> Directiva 2001/21/CE a Comisiei din 5 martie 2001 de modificare a anexei I la Directiva 91/414/CEE a Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare prin includerea substanțelor active amitrol, diquat, piridat și tiabendazol (JO L 69, 10.3.2001, p. 17).

<sup>(3)</sup> Directiva 91/414/CEE a Consiliului din 15 iulie 1991 privind introducerea pe piață a produselor de uz fitosanitar (JO L 230, 19.8.1991, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește lista substanțelor active aprobate (JO L 153, 11.6.2011, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1141/2010 al Comisiei din 7 decembrie 2010 de stabilire a procedurii de reînnoire a includerii unui al doilea grup de substanțe active în anexa I la Directiva 91/414/CEE a Consiliului și de stabilire a listei substanțelor în cauză (JO L 322, 8.12.2010, p. 10).

<sup>(6)</sup> EFSA (Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară), 2015. *Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance diquat* („Concluzia evaluării inter pares a riscului utilizării substanței active diquat ca pesticid”). EFSA Journal 2015;13(11):4308, p. 127.

ținând cont de cea mai adecvată abordare științifică, dar că Comisia poate examina necesitatea de a reevalua expunerea non-alimentară la diquat și poate însărcina EFSA să efectueze reevaluarea respectivă. Comisia a însărcinat EFSA cu această reevaluare a expunerii non-alimentare la diquat la 19 februarie 2018. La 17 aprilie 2018 <sup>(1)</sup> autoritatea a confirmat gradul ridicat de risc pentru persoanele expuse întâmplător și rezidenți în toate scenariile. În plus, s-a identificat un grad ridicat de risc pentru păsări <sup>(2)</sup>.

- (9) Comisia a invitat solicitanții să își prezinte observațiile privind concluzia autorității, privind declarația autorității din 2018 și, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1141/2010, privind proiectul de raport de reexaminare. Solicitanții și-au prezentat observațiile, care au fost examinate cu atenție.
- (10) Cu toate acestea, în pofida argumentelor prezentate de solicitanți, aspectele problematice legate de substanță nu au putut fi eliminate.
- (11) În consecință, în cazul uneia sau al mai multor utilizări reprezentative ale cel puțin unui produs de protecție a plantelor care conține diquat, nu s-a stabilit că sunt îndeplinite criteriile de aprobare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. Prin urmare, este oportun să nu se reînnoiască aprobarea substanței active diquat, în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (b) din regulamentul menționat.
- (12) Statelor membre ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a retrage autorizațiile pentru produsele de protecție a plantelor care conțin diquat.
- (13) În ceea ce privește produsele de protecție a plantelor care conțin diquat, în cazul în care statele membre acordă o perioadă de grație în conformitate cu articolul 46 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, respectiva perioadă ar trebui să expire cel târziu la 4 februarie 2020.
- (14) Prezentul regulament nu exclude prezentarea unei noi cereri pentru aprobarea substanței diquat, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009.
- (15) Comitetul permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale nu a emis un aviz în termenul stabilit de președinte. S-a considerat necesar un act de punere în aplicare, iar președintele a prezentat proiectul actului de punere în aplicare comitetului de apel în vederea unor deliberări suplimentare. Comitetul de apel nu a emis un aviz,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

### Nereînnoirea aprobării substanței active

Nu se reînnoiește aprobarea substanței active diquat.

#### Articolul 2

### Măsuri tranzitorii

Statele membre retrag autorizațiile acordate pentru produsele de protecție a plantelor care conțin diquat ca substanță activă până cel târziu la 4 mai 2019.

#### Articolul 3

### Perioade de grație

Orice perioadă de grație acordată de statele membre în conformitate cu articolul 46 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 este cât mai scurtă posibil și expiră cel târziu la 4 februarie 2020.

#### Articolul 4

### Modificarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011

În partea A a anexei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011, se elimină rândul 15 referitor la diquat.

<sup>(1)</sup> EFSA (Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară), 2018. *Statement on non-dietary exposure on diquat*. (Declarație privind expunerea non-alimentară la diquat.) EFSA Journal 2018;16(4):5260, p. 111.

<sup>(2)</sup> EFSA (Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară), 2015. *Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance diquat* („Concluzia evaluării inter pares a riscului utilizării substanței active diquat ca pesticid”). EFSA Journal 2015;13(11):4308, p. 127.

*Articolul 5***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data 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, 12 octombrie 2018.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1533 AL COMISIEI****din 12 octombrie 2018****privind autorizarea alginatului de sodiu ca aditiv destinat hranei pentru pisici, câini, alte animale de la care nu se obțin produse alimentare și pești și a alginatului de potasiu ca aditiv destinat hranei pentru pisici și câini****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1831/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2003 privind aditivii din hrana animalelor <sup>(1)</sup>, în special articolul 9 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1831/2003 prevede autorizarea aditivilor destinați utilizării în hrana animalelor, precum și motivele și procedurile de acordare a unor astfel de autorizații.
- (2) În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003, a fost depusă o cerere de autorizare pentru alginatul de potasiu.
- (3) Articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003 prevede reevaluarea aditivilor autorizați în temeiul Directivei 70/524/CEE a Consiliului <sup>(2)</sup>. Alginatul de sodiu a fost autorizat, fără limită de timp, prin Directiva 70/524/CEE, ca aditiv destinat hranei pentru pești, animale de companie și alte animale de la care nu se obțin produse alimentare. Aditivul a fost ulterior înscris în registrul aditivilor pentru hrana animalelor ca produs existent, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003.
- (4) În conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003, coroborat cu articolul 7 din respectivul regulament, s-a depus o cerere pentru reevaluarea alginatului de sodiu ca aditiv destinat hranei pentru animale de companie și alte animale de la care nu se obțin produse alimentare și pentru pești.
- (5) Cererile se referă la autorizarea alginatului de potasiu ca aditiv destinat hranei pentru pisici și câini, precum și a alginatului de sodiu ca aditiv destinat hranei pentru animale de companie și alte animale de la care nu se obțin produse alimentare și pentru pești, în vederea clasificării acestora în categoria „aditivi tehnologici”. Cererile respective au fost însoțite de informațiile și de documentele necesare în temeiul articolului 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003.
- (6) Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (denumită în continuare „autoritatea”) a concluzionat în avizul său din 5 iulie 2017 <sup>(3)</sup> că, în condițiile de utilizare propuse, alginatul de potasiu și alginatul de sodiu nu au un efect nociv asupra sănătății animale, a sănătății umane sau a mediului. De asemenea, autoritatea a concluzionat că alginatul de potasiu și alginatul de sodiu în cauză sunt eficiente ca stabilizatori, agenți de îngroșare, agenți de gelificare și lianți. Autoritatea nu consideră necesară prevederea unor cerințe specifice de monitorizare ulterioară introducerii pe piață. În plus, autoritatea a verificat raportul privind metoda de analiză a aditivului în hrana pentru animale, transmis de laboratorul de referință înființat prin Regulamentul (CE) nr. 1831/2003.
- (7) Evaluarea aditivilor în cauză arată că sunt îndeplinite condițiile de autorizare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003. În consecință, utilizarea aditivilor respectivi ar trebui să fie autorizată, conform dispozițiilor din anexa la prezentul regulament.
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Autorizare**

Aditivii menționați în anexă, aparținând categoriei „aditivi tehnologici” și grupelor funcționale „stabilizatori”, „agenți de îngroșare”, „agenți de gelificare” și „lianți”, se autorizează ca aditivi destinați hranei pentru animale, în condițiile stabilite în anexa respectivă.

<sup>(1)</sup> JO L 268, 18.10.2003, p. 29.

<sup>(2)</sup> Directiva 70/524/CEE a Consiliului din 23 noiembrie 1970 privind aditivii din hrana animalelor (JO L 270, 14.12.1970, p. 1).

<sup>(3)</sup> EFSA Journal 2017; 15(7):4945.

*Articolul 2***Măsuri tranzitorii**

Alginatul de sodiu specificat în anexă și preamestecurile care conțin acest aditiv, care sunt produse și etichetate înainte de 4 mai 2019, în conformitate cu normele aplicabile înainte de 4 noiembrie 2018, pot fi în continuare introduse pe piață și utilizate până la epuizarea stocurilor existente.

Materiile prime destinate hranei animalelor și hrana combinată pentru animale care conțin alginatul de sodiu menționat în anexă, care sunt produse și etichetate înainte de 4 noiembrie 2019, în conformitate cu normele aplicabile înainte de 4 noiembrie 2018, pot fi în continuare introduse pe piață și utilizate până la epuizarea stocurilor existente, în cazul în care sunt destinate animalelor de la care se obțin produse alimentare.

Materiile prime destinate hranei animalelor și hrana combinată pentru animale care conțin alginatul de sodiu menționat în anexă, care sunt produse și etichetate înainte de 4 noiembrie 2020, în conformitate cu normele aplicabile înainte de 4 noiembrie 2018, pot fi în continuare introduse pe piață și utilizate până la epuizarea stocurilor existente, în cazul în care sunt destinate animalelor de la care nu se obțin produse alimentare.

*Articolul 3***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data 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, 12 octombrie 2018.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---



## ANEXĂ

Numărul de identificare al aditivului	Aditivul	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda analitică	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținutul minim	Conținutul maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
					mg de aditiv/kg de hrană completă pentru animale, cu un conținut de umiditate de 12 %			

## Aditivi tehnologici: stabilizatori

1d401	Alginat de sodiu	<p><i>Compoziția aditivului</i></p> <p>Alginat de sodiu</p> <p>Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i></p> <p>Alginat de sodiu (≥ 90,8 %)</p> <p>(C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>NaO<sub>6</sub>)<sub>n</sub></p> <p><i>Metoda analitică</i> <sup>(1)</sup></p> <p>Pentru identificarea alginatului de sodiu în aditivul destinat hranei pentru animale: – <i>The sodium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algiinați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028
			Alte animale de la care nu se obțin produse alimentare Pești	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	

Numărul de identificare al aditivului	Aditivul	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda analitică	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținutul minim	Conținutul maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
					mg de aditiv/kg de hrană completă pentru animale, cu un conținut de umiditate de 12 %			
1d402	Alginat de potasiu	<p><i>Compoziția aditivului</i></p> <p>Alginat de potasiu</p> <p>Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i></p> <p>Alginat de potasiu (≥ 89,2 %)</p> <p>(C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>KO<sub>6</sub>)<sub>n</sub></p> <p>Nr. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Metoda analitică</i> (*)</p> <p>Pentru identificarea alginatului de potasiu în aditivul destinat hranei pentru animale: <i>The potassium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028

#### Aditivi tehnologici: agenți de îngroșare

1d401	Alginat de sodiu	<p><i>Compoziția aditivului</i></p> <p>Alginat de sodiu</p> <p>Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i></p> <p>Alginat de sodiu (≥ 90,8 %)</p> <p>(C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>NaO<sub>6</sub>)<sub>n</sub></p> <p><i>Metoda analitică</i> (*)</p> <p>Pentru identificarea alginatului de sodiu în aditivul destinat hranei pentru animale: – <i>The sodium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028
-------	------------------	--	-----------------	---	---	--------	---	------------------

Numărul de identificare al aditivului	Aditivul	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda analitică	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținutul minim	Conținutul maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
					mg de aditiv/kg de hrană completă pentru animale, cu un conținut de umiditate de 12 %			
			Alte animale de la care nu se obțin produse alimentare Pești	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care riscurile respective nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente individuale de protecție, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	
1d402	Alginat de potasiu	<p><i>Compoziția aditivului</i> Alginat de potasiu Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i> Alginat de potasiu (≥ 89,2 %) (C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>KO<sub>6</sub>)<sub>n</sub> Nr. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Metoda analitică</i> (1) Pentru identificarea alginatului de potasiu în aditivul destinat hranei pentru animale: <i>The potassium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028

Numărul de identificare al aditivului	Aditivul	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda analitică	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținutul minim	Conținutul maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
					mg de aditiv/kg de hrană completă pentru animale, cu un conținut de umiditate de 12 %			

#### Aditivi tehnologici: gelifianți

1d401	Alginat de sodiu	<p><i>Compoziția aditivului</i> Alginat de sodiu Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i> Alginat de sodiu (≥ 90,8 %) (C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>NaO<sub>6</sub>)<sub>n</sub></p> <p><i>Metoda analitică</i> (1)</p> <p>Pentru identificarea alginatului de sodiu în aditivul destinat hranei pentru animale: – <i>The sodium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028
			Alte animale de la care nu se obțin produse alimentare Pești	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	

Numărul de identificare al aditivului	Aditivul	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda analitică	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținutul minim	Conținutul maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
					mg de aditiv/kg de hrană completă pentru animale, cu un conținut de umiditate de 12 %			
1d402	Alginat de potasiu	<p><i>Compoziția aditivului</i> Alginat de potasiu Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i> Alginat de potasiu (≥ 89,2 %) (C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>KO<sub>6</sub>)<sub>n</sub> Nr. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Metoda analitică</i> (*) Pentru identificarea alginatului de potasiu în aditivul destinat hranei pentru animale: <i>The potassium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No. 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028

**Aditivi tehnologici: lianți**

1d401	Alginat de sodiu	<p><i>Compoziția aditivului</i> Alginat de sodiu Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i> Alginat de sodiu (≥ 90,8 %) (C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>NaO<sub>6</sub>)<sub>n</sub> <i>Metoda analitică</i> (*) Pentru identificarea alginatului de sodiu în aditivul destinat hranei pentru animale: – <i>The sodium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028
-------	------------------	--	-----------------	---	---	--------	---	------------------

Numărul de identificare al aditivului	Aditivul	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda analitică	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținutul minim	Conținutul maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
					mg de aditiv/kg de hrană completă pentru animale, cu un conținut de umiditate de 12 %			
			Alte animale de la care nu se obțin produse alimentare Pești	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	
1d402	Alginat de potasiu	<p><i>Compoziția aditivului</i> Alginat de potasiu Sub formă de pulbere</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i> Alginat de potasiu (≥ 89,2 %) (C<sub>6</sub>H<sub>7</sub>KO<sub>6</sub>)<sub>n</sub> Nr. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Metoda analitică</i> <sup>(1)</sup> Pentru identificarea alginatului de potasiu în aditivul destinat hranei pentru animale: <i>The potassium alginate monograph, FAO JECFA Combined Compendium of Food Additive Specifications – Monograph No 1 (2006)</i></p>	Pisici și câini	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A se menționa condițiile de depozitare și stabilitatea la tratament termic în instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecurilor.</li> <li>2. Amestecul diferitelor surse de algi nați nu trebuie să depășească conținutul maxim admis în hrana completă pentru animale.</li> <li>3. Pentru utilizatorii aditivului și ai preamestecurilor, operatorii din sectorul hranei pentru animale stabilesc proceduri operaționale și măsuri organizatorice pentru a contracara riscurile potențiale care rezultă din utilizarea lor. În cazul în care respectivele riscuri nu pot fi eliminate sau reduse la minimum prin astfel de proceduri și de măsuri, aditivul și preamestecurile se utilizează cu echipamente de protecție individuală, incluzând echipamente de protecție respiratorie.</li> </ol>	4 noiembrie 2028

<sup>(1)</sup> Detaliile metodelor analitice pot fi consultate la următoarea adresă a laboratorului de referință: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1534 AL COMISIEI****din 12 octombrie 2018****de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 185/2013 în ceea ce privește deducerile din cotele de pescuit alocate Spaniei pentru anii 2017 și 2018**

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, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 847/96, (CE) nr. 2371/2002, (CE) nr. 811/2004, (CE) nr. 768/2005, (CE) nr. 2115/2005, (CE) nr. 2166/2005, (CE) nr. 388/2006, (CE) nr. 509/2007, (CE) nr. 676/2007, (CE) nr. 1098/2007, (CE) nr. 1300/2008, (CE) nr. 1342/2008 și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 2847/93, (CE) nr. 1627/94 și (CE) nr. 1966/2006 <sup>(1)</sup>, în special articolul 105 alineatul (4),

după consultarea Comitetului pentru pescuit și acvacultură,

întrucât:

- (1) În 2013, Comisia a adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 185/2013 <sup>(2)</sup>. Acest regulament a stabilit deduceri din cota de macrou în diviziunea ICES 8c, subzonele 9 și 10, și în apele Uniunii din zona CECAF 34.1.1, precum și din cota de hamsie în subzona ICES 8.
- (2) Spania nu a pescuit 739 de tone de macrou și 843 de tone de hamsie din cotele respective în 2017, exercitând, astfel, asupra acestor stocuri o presiune de pescuit inferioară cantității maxime autorizate în conformitate cu posibilitățile de pescuit pentru 2017. Spania a solicitat utilizarea acestor cantități nepescuite în scopul deducerilor pentru 2017 și reducerea în consecință a deducerilor pentru 2018.
- (3) Cantitățile stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 185/2013 pentru deducerile pentru 2017 și 2018 ar trebui să fie adaptate și Regulamentul (UE) nr. 185/2013 ar trebui să fie modificat în consecință.
- (4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru pescuit și acvacultură,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 185/2013 se înlocuiește cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data 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, 12 octombrie 2018.

Pentru Comisie  
Președintele  
Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> JO L 343, 22.12.2009, p. 1.<sup>(2)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 185/2013 al Comisiei din 5 martie 2013 de stabilire a deducerilor din anumite cote de pescuit alocate Spaniei în 2013 și în anii următori din cauza depășirii cotei pentru macrou în 2009 (JO L 62, 6.3.2013, p. 1).

## ANEXĂ

Stoc	Cota inițială 2009	Cota adaptată 2009	Capturi stabilite 2009	Diferența cotă-capturi (depășire)	Deducere 2013	Deducere 2014	Deducere 2015	Deducere 2016	Deducere 2017	Deducere 2018	Deducere 2019	Deducere 2020	Deducere 2021	Deducere 2022	Deducere 2023
MAC8C 3411	29 529	25 525	90 954	- 65 429	100	100	100	5 544	6 283	4 805	5 544	5 544	5 544	5 544	269
ANE08 <sup>(1)</sup>								3 696	4 539	2 853	3 696	3 696	3 696	3 696	180

<sup>(1)</sup> Pentru hamsie, anul ar trebui înțeles ca fiind sezonul de pescuit care începe în anul respectiv.



## DECIZII

### DECIZIA (UE) 2018/1535 A CONSILIULUI

din 28 septembrie 2018

**privind semnarea, în numele Uniunii, a Acordului privind statutul dintre Uniunea Europeană și fosta Republică iugoslavă a Macedoniei referitor la acțiunile desfășurate de Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă în fosta Republică iugoslavă a Macedoniei**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 77 alineatul (2) literele (b) și (d) și articolul 79 alineatul (2) litera (c), coroborate cu articolul 218 alineatul (5),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 54 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/1624 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>, în cazurile în care se prevede ca echipele europene de poliție de frontieră și gardă de coastă să fie trimise într-o țară terță în vederea unor acțiuni în cadrul cărora membrii echipelor vor avea competențe executive, sau în cazul în care alte acțiuni în țările terțe impun acest lucru, Uniunea urmează să încheie un acord privind statutul cu țara terță în cauză. Acordul privind statutul urmează să acopere toate aspectele necesare pentru desfășurarea acțiunilor.
- (2) La 21 februarie 2017, Consiliul a autorizat Comisia să înceapă negocierile cu fosta Republică iugoslavă a Macedoniei în vederea încheierii unui Acord privind statutul referitor la acțiunile desfășurate de Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă în fosta Republică iugoslavă a Macedoniei (denumit în continuare „acordul”).
- (3) Negocierile asupra acordului au început la 15 septembrie 2017 și au fost finalizate cu succes prin parafarea acordului la 18 iulie 2018.
- (4) Prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Regatul Unit nu participă, în conformitate cu Decizia 2000/365/CE a Consiliului <sup>(2)</sup>; prin urmare, Regatul Unit nu participă la adoptarea prezentei decizii, aceasta nu este obligatorie pentru respectivul stat membru și nu i se aplică.
- (5) Prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Irlanda nu participă, în conformitate cu Decizia 2002/192/CE a Consiliului <sup>(3)</sup>; prin urmare, Irlanda nu participă la adoptarea prezentei decizii, aceasta nu este obligatorie pentru respectivul stat membru și nu i se aplică.
- (6) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei decizii, aceasta nu este obligatorie pentru respectivul stat membru și nu i se aplică. Deoarece prezenta decizie constituie o dezvoltare a acquis-ului Schengen, Danemarca decide, în conformitate cu articolul 4 din protocolul menționat, în termen de șase luni de la data la care Consiliul hotărăște cu privire la prezenta decizie, dacă o va transpune în dreptul său intern.
- (7) Acordul ar trebui să fie semnat, iar textul declarațiilor comune anexate la prezenta decizie ar trebui să fie aprobat,

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) 2016/1624 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind Poliția de frontieră și garda de coastă la nivel european și de modificare a Regulamentului (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 863/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 2007/2004 al Consiliului și a Deciziei 2005/267/CE a Consiliului (JO L 251, 16.9.2016, p. 1).

<sup>(2)</sup> Decizia 2000/365/CE a Consiliului din 29 mai 2000 privind solicitarea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 131, 1.6.2000, p. 43).

<sup>(3)</sup> Decizia 2002/192/CE a Consiliului din 28 februarie 2002 privind solicitarea Irlandei de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 64, 7.3.2002, p. 20).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Se autorizează semnarea, în numele Uniunii, a Acordului privind statutul dintre Uniunea Europeană și fosta Republică iugoslavă a Macedoniei referitor la acțiunile desfășurate de Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă în fosta Republică iugoslavă a Macedoniei (denumit în continuare „acordul”), sub rezerva încheierii acordului menționat <sup>(1)</sup>.

*Articolul 2*

Textul declarațiilor anexate la prezenta decizie se aprobă în numele Uniunii.

*Articolul 3*

Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana împuternicită sau persoanele împuternicite să semneze acordul în numele Uniunii.

*Articolul 4*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 28 septembrie 2018.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
M. SCHRAMBÖCK

---

<sup>(1)</sup> Textul acordului se publică împreună cu decizia privind încheierea acestuia.

## ANEXĂ

## DECLARAȚIE COMUNĂ CU PRIVIRE LA ISLANDA, NORVEGIA, ELVEȚIA ȘI LIECHTENSTEIN

Părțile contractante iau cunoștință de relațiile strânse existente între Uniunea Europeană și Norvegia, Islanda, Elveția și Liechtenstein, în special în temeiul acordurilor din 18 mai 1999 și 26 octombrie 2004 privind asocierea acestor țări la implementarea, aplicarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen.

În astfel de circumstanțe, este de dorit ca autoritățile Norvegiei, Islandei, Elveției și Liechtensteinului, pe de o parte, și cele ale fostei Republici iugoslave a Macedoniei, pe de altă parte, să încheie, fără întârziere, acorduri bilaterale privind acțiunile desfășurate de Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă în fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, în condiții similare cu cele prevăzute în prezentul acord.

## DECLARAȚIE COMUNĂ

Ambele părți sunt de acord că obligația de a nu lua nicio măsură susceptibilă să pună în pericol posibila urmărire penală ulterioară a membrului echipei de către autoritățile competente ale statului gazdă include obligația de a nu facilita în mod activ întoarcerea membrului vizat al echipei din locul de operare al Agenției Europene pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă situat în fosta Republică iugoslavă a Macedoniei în statul său de origine, până la obținerea atestării oferite de directorul executiv al agenției.

---

**DECIZIA (UE) 2018/1536 A CONSILIULUI****din 9 octombrie 2018****de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul  
Comitetului pentru achiziții publice cu privire la aderarea Australiei la Acordul revizuit privind  
achizițiile publice**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (4) primul paragraf, coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) La data de 2 iunie 2015, Australia a depus o cerere de aderare la Acordul revizuit privind achizițiile publice (denumit în continuare „AAP revizuit”).
- (2) Angajamentele Australiei privind acoperirea sunt expuse în oferta sa finală, astfel cum a fost comunicată, la 7 martie 2018, părților la AAP revizuit (denumite în continuare „părțile”).
- (3) Deși oferta Australiei este cuprinzătoare, aceasta nu asigură o acoperire completă. Prin urmare, este oportun să se introducă anumite excepții specifice Australiei în ceea ce privește acoperirea Uniunii. Aceste excepții specifice, astfel cum sunt reflectate în documentul atașat la prezenta decizie, vor deveni parte a condițiilor de aderare a Australiei la AAP revizuit și se vor regăsi în decizia adoptată de Comitetul pentru achiziții publice (denumit în continuare „Comitetul AAP”) privind aderarea Australiei.
- (4) Se preconizează că aderarea Australiei la AAP revizuit va avea o contribuție benefică la continuarea procesului de deschidere a piețelor de achiziții publice la nivel internațional.
- (5) Articolul XXII alineatul (2) din AAP revizuit prevede că orice membru al OMC poate adera la AAP revizuit în condiții ce urmează a fi convenite între membrul respectiv și părți, astfel de condiții fiind prevăzute într-o decizie a Comitetului AAP.
- (6) În consecință, este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului AAP în ceea ce privește aderarea Australiei,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului pentru achiziții publice este de aprobare a aderării Australiei la Acordul revizuit privind achizițiile publice, sub rezerva condițiilor de aderare specifice stabilite în documentul atașat la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 9 octombrie 2018.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
E. KÖSTINGER

## Document atașat

## CONDIȚIILE UE PRIVIND ADERAREA AUSTRALIEI LA AAP

Odată cu aderarea Australiei la Acordul privind achizițiile publice:

— punctul 3 din secțiunea 2 („Autoritățile contractante ale guvernelor centrale ale statelor membre ale UE”) din anexa 1 la apendicele I privind angajamentele Uniunii Europene se citește după cum urmează:

„3. Pentru bunurile, serviciile, furnizorii și prestatorii de servicii din Statele Unite ale Americii; Canada; Japonia; Hong Kong, China; Singapore; Coreea; Armenia; Teritoriul vamal separat al Taiwanului, Penghu, Kinmen și Matsu; Noua Zeelandă și Australia, achizițiile publice efectuate de următoarele autorități contractante ale guvernelor centrale, cu condiția ca acestea să nu fie marcate cu un asterisc.”

— Nota 2 din notele la anexa 1 la apendicele I privind angajamentele Uniunii Europene se modifică după cum urmează:

„2. „Dispozițiile articolului XVIII nu se aplică furnizorilor și prestatorilor de servicii din Japonia, Coreea, SUA și Australia atunci când se contestă atribuirea de contracte unui furnizor sau prestator de servicii al altor părți decât cele menționate, care sunt întreprinderi mici sau mijlocii în temeiul dispozițiilor relevante ale dreptului UE, până la recunoașterea de către UE a faptului că acestea nu mai practică măsuri discriminatorii în favoarea anumitor întreprinderi naționale mici sau deținute de minorități.”

Odată cu aderarea Australiei la Acordul privind achizițiile publice:

— La nota 1 din notele la anexa 2 la apendicele I privind angajamentele Uniunii Europene, după litera (g) se adaugă următoarele litere:

„(h) achizițiile publice efectuate de autoritățile contractante regionale și locale [autoritățile contractante ale unităților administrative de la nivelurile NUTS 2 și NUTS 3 și unitățile administrative mai mici, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul nr. 1059/2003 (astfel cum a fost modificat)] în ceea ce privește bunurile, serviciile, furnizorii și prestatorii de servicii din Australia;

(i) achizițiile publice de bunuri și servicii cuprinse între 200 000 DST și 355 000 DST efectuate de autorități contractante regionale, respectiv între 200 000 DST și 400 000 DST în cazul organismelor publice aflate sub incidența prezentei anexe în ceea ce privește furnizorii și prestatorii de servicii din Australia;

(j) achizițiile publice ale următoarelor produse, efectuate de entitățile contractante aflate sub incidența prezentei anexe:

i autovehicule, astfel cum sunt descrise în capitolele din Nomenclatura combinată (NC) precizate mai jos:

8702 autovehicule pentru transportul de minimum 10 persoane, inclusiv șoferul

8703 autoturisme și alte autovehicule, proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tip „break” și mașinile de curse

8704 autovehicule pentru transportul mărfurilor

8705 autovehicule pentru utilizări speciale, altele decât cele proiectate în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri (de exemplu, pentru depanare, automacarare, pentru stingerea incendiilor, autobetoniere, pentru curățarea străzilor, pentru împrăștiat materiale, autoateliere, unități radiologice auto)

8711 motociclete (inclusiv mopede) și biciclete, triciclete sau similare, echipate cu pedale și cu motor auxiliar, cu sau fără ataș; ataș

8713 scaune cu rotile și alte vehicule pentru invalizi, chiar cu motor sau cu alt mecanism de propulsie

ii componente pentru autovehicule, astfel cum sunt descrise în capitolele din Nomenclatura combinată (NC) precizate mai jos:

8706 00 șasiuri echipate cu motor pentru autovehiculele de la pozițiile 8701-8705

8707 caroserii, inclusiv cabinele, pentru autovehiculele de la pozițiile 8701-8705

8708 părți și accesorii de autovehicule de la pozițiile 8701-8705

8714 părți și accesorii de vehicule de la pozițiile 8711-8713

8716 remorci și semiremorci pentru toate vehiculele; alte vehicule, nepropulsate mecanic; părți ale acestora

în ceea ce privește furnizorii și prestatorii de servicii din Australia.”

— Nota 2 din notele la anexa 2 la apendicele I privind angajamentele Uniunii Europene se modifică după cum urmează:

„(2) „Dispozițiile articolului XVIII nu se aplică furnizorilor și prestatorilor de servicii din Japonia, Coreea, SUA și Australia atunci când se contestă atribuirea de contracte unui furnizor sau prestator de servicii al altor părți decât cele menționate, care sunt întreprinderi mici sau mijlocii în temeiul dispozițiilor relevante ale dreptului UE, până la recunoașterea de către UE a faptului că acestea nu mai practică măsuri discriminatorii în favoarea anumitor întreprinderi naționale mici sau deținute de minorități.”

Odată cu aderarea Australiei la Acordul privind achizițiile publice, la nota 6 din notele la anexa 3 la apendicele I privind angajamentele Uniunii Europene, după litera (r) se adaugă următoarele litere:

„(s) achizițiile publice efectuate de entități contractante care își desfășoară activitatea în următoarele domenii:

- i producerea, transportul sau distribuția de apă potabilă care intră sub incidența prezentei anexe;
  - ii producerea, transportul sau distribuția de electricitate care intră sub incidența prezentei anexe;
  - iii infrastructura aeroportuară care intră sub incidența prezentei anexe;
  - iv infrastructura porturilor maritime sau interioare sau a altor terminale de transport care intră sub incidența prezentei anexe;
  - v serviciile urbane de transport feroviar, tramvaie, troleibuze sau autobuze care intră sub incidența prezentei anexe, precum și
  - vi transportul feroviar care intră sub incidența prezentei anexe;
- în ceea ce privește bunurile, serviciile, furnizorii și prestatorii de servicii din Australia.”

**DECIZIA (UE) 2018/1537 A COMISIEI****din 18 iulie 2017****privind ajutorul de stat SA.38105 2014/C (ex 2014/NN) pus în aplicare de Regatul Belgiei în favoarea Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium***[notificată cu numărul C(2017) 5023]***(Numai textul în limbile franceză și neerlandeză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

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 dispozițiile menționate anterior <sup>(1)</sup> și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

**1. PROCEDURĂ**

- (1) La 19 decembrie 2013, un comunicat de presă al Consiliului de miniștri al guvernului Belgiei a anunțat că a fost aprobat un proiect de decret regal prin care se acorda un sprijin financiar în favoarea utilizatorilor serviciilor Brussels Airport Company (denumită în continuare „BAC”), titularul licenței de funcționare a aeroportului Bruxelles-National.
- (2) Prin scrisoarea din 31 decembrie 2013, Comisia a primit o plângere din partea International Airlines Group (denumit în continuare „IAG”), un grup care controlează diferite companii aeriene, printre care British Airways și Iberia, cu privire la acest proiect.
- (3) Prin scrisoarea din 2 ianuarie 2014, compania aeriană Ryanair a depus, de asemenea, o plângere împotriva acestui proiect.
- (4) Comisia a transmis Belgiei plângerile depuse de IAG și Ryanair și a solicitat acesteia informații suplimentare prin scrisoarea din 13 ianuarie 2014. Belgia și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 5 februarie 2014.
- (5) La 7 ianuarie 2014, decretul regal al cărui proiect făcuse obiectul plângerilor menționate în considerentele 2 și 3 a fost adoptat.
- (6) La 11 februarie 2014, Comisia a transmis Belgiei o cerere de informații. Belgia și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 2 aprilie 2014.
- (7) Prin scrisoarea din 1 octombrie 2014, Comisia a informat Belgia cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește măsura în cauză (denumită în continuare „procedura oficială de investigare”). Comisia a invitat Belgia să își prezinte observațiile și să furnizeze orice informație utilă pentru evaluarea măsurii în cauză. La 16 ianuarie 2015, Belgia a transmis Comisiei observațiile sale.
- (8) Decizia Comisiei de a iniția procedura (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(2)</sup>. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză.
- (9) Comisia a primit observații de la Ryanair, IAG, compania aeriană Brussels Airlines, precum și de la o altă parte interesată, care a solicitat păstrarea anonimatului. Comisia a transmis observațiile respective Belgiei, care și-a prezentat comentariile cu privire la acestea prin scrisorile din 14 august 2015 și 3 iunie 2016.
- (10) Prin scrisoarea din 10 februarie 2015, Comisia a adresat Belgiei o cerere de informații cu privire la ajutorul în cauză. Belgia a răspuns la 12 martie 2015. Belgia a furnizat informații suplimentare prin scrisorile din 20 martie și 16 mai 2017.

<sup>(1)</sup> JO C 24, 23.1.2015, p. 10.<sup>(2)</sup> A se vedea nota de subsol 1.

## 2. DESCRIEREA MĂSURII

### 2.1. Elemente preliminare – informații generale privind aeroportul Bruxelles-National

#### 2.1.1. Caracteristici ale aeroportului și trafic

- (11) Aeroportul Bruxelles-National este situat la doisprezece kilometri nord-est de Bruxelles, în comuna Zaventem.
- (12) În 2013, aeroportul a avut un trafic de aproximativ 19 milioane de pasageri, capacitatea maximă teoretică a aeroportului fiind estimată la 35 de milioane de pasageri. Traficul de călători pe aeroportul Bruxelles-National începând cu anul 2005 este sintetizat în tabelul 1.

Tabelul 1

#### Traficul pe aeroportul Bruxelles-National în perioada 2005-2015 (trafic de călători comercial și necomercial) <sup>(1)</sup>

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

<sup>(1)</sup> Cifrele dintre paranteze reprezintă variația numărului de pasageri sau a mișcărilor comparativ cu anul precedent.

- (13) Aeroportul Bruxelles-National este deschis, în principal, traficului comercial european și internațional. Tabelul 2 prezintă proporția traficului de călători european și internațional în volumul total al traficului aeroportului.

Tabelul 2

#### Evoluția proporției UE/non-UE a traficului comercial de călători (traficul de pasageri necomercial fiind exclus) pe aeroportul Bruxelles-National în perioada 2005-2015

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



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

- (14) Aeroportul Bruxelles-National funcționează ca platformă de corespondență (hub) pentru diferite companii aeriene cum ar fi Brussels Airlines și companiile aeriene care cooperează cu aceasta în cadrul alianței Star Alliance, precum și cu Jet Airways.
- (15) Tabelul 3 ilustrează traficul principalelor companii aeriene care au operat pe aeroportul Bruxelles-National în perioada 2012-2015:

Tabelul 3

**Principalele companii aeriene care au operat pe aeroportul Bruxelles-National (2012-2015)**

	Numărul de pasageri la plecare (inclusiv pasagerii în tranzit și transfer)	
	2012	2013
Brussels Airlines	2 931 025	2 957 455
TUI Airlines Belgium	720 655	725 800
Thomas Cook Airlines Belgium	411 093	411 636
Lufthansa	420 072	410 153
easyJet	382 875	396 969

	Numărul de pasageri la plecare (inclusiv pasagerii în tranzit și transfer)	
	2014	2015
Brussels Airlines	3 351 032	3 750 725
Ryanair	639 335	908 990
TUI Airlines Belgium	813 014	803 200
easyJet	499 129	496 576
Lufthansa	413 618	438 253
Thomas Cook Airlines Belgium	428 737	423 671

- (16) Începând din februarie 2014, pe aeroportul Bruxelles-National operează companiile low-cost Ryanair și Vueling. La sosirea acestora pe aeroportul Bruxelles-National, Ryanair a deschis nouă rute, stabilindu-și aici a doua bază din Belgia după cea de pe aeroportul din Charleroi.

#### 2.1.2. Exploatarea și deținerea infrastructurii aeroportuare – BAC

- (17) Începând cu 2004, gestionarea aeroportului Bruxelles-National este asigurată de BAC, în conformitate cu Decretul regal din 27 mai 2004 <sup>(3)</sup> (denumit în continuare „Decretul regal din 27 mai 2004”). BAC este, de asemenea, proprietara instalațiilor aeroportuare.
- (18) BAC este succesoarea societății pe acțiuni de drept public denumite Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) BAC este o societate privată. 75 % din acțiunile BAC sunt deținute de investitori privați: 38,99 % de către un fond de pensii canadian <sup>(4)</sup> și 36,01 % de către un grup australian <sup>(5)</sup>. Acțiunile rămase (25 %) sunt deținute de statul belgian. Consiliul de administrație este compus din 11 membri, dintre care patru sunt numiți de către statul belgian, inclusiv președintele Consiliului de administrație.

#### 2.1.3. Cadrul de reglementare a gestionării aeroportului Bruxelles-National

- (20) În temeiul articolului 6 alineatul (1) punctul X subpunctul 7 din Legea specială din 8 august 1980 privind reformele instituționale <sup>(6)</sup>, competența în ceea ce privește instalațiile și exploatarea aeroporturilor este încredințată regiunilor, cu excepția aeroportului Bruxelles-National, a cărui exploatare intră în competența statului federal.
- (21) Capitolul IV din Decretul regal din 27 mai 2004 stabilește condițiile de exploatare a instalațiilor aeroportului Bruxelles-National. Această exploatare este supusă acordării în prealabil, prin decret regal, a unei licențe de exploatare individuală pentru o perioadă nedeterminată. Articolul 30 din Decretul regal din 27 mai 2004 prevede că titularul licenței de exploatare trebuie, în special:
- „1. să întrețină și să dezvolte instalațiile aeroportuare în condiții acceptabile din punct de vedere economic, astfel încât să asigure siguranța persoanelor și securitatea instalațiilor aeroportuare, certificarea continuă a instalațiilor aeroportuare, o capacitate suficientă, ținând seama de evoluția cererii și de rolul internațional al aeroportului Bruxelles-National, precum și un nivel ridicat de calitate”.
- (22) Licența de exploatare a aeroportului Bruxelles-National a fost atribuită B.I.A.C. (devenită BAC în 2013) prin Decretul regal din 21 iunie 2004 <sup>(7)</sup> (denumit în continuare „Decretul regal din 21 iunie 2004”). Articolul 4 alineatul (4) din Decretul regal prevede că titularul licenței de exploatare trebuie să asigure „(...) menținerea securității și siguranței la sol, cu excepția sarcinilor polițienești generale și a inspecțiilor aeronautice, precum și a sarcinilor militare”. Articolul 7 alineatul (1) prevede că titularul licenței de exploatare „trebuie să întrețină și să dezvolte instalațiile aeroportuare (...) pentru a asigura securitatea și siguranța persoanelor și a instalațiilor aeroportuare (...)”.
- (23) În cadrul aeroportului Bruxelles-National, există „activități reglementate” în cazul cărora venitul care poate fi obținut de către titularul licenței de exploatare a aeroportului (*in casu*, BAC) este controlat în conformitate cu o formulă de control al tarifelor, destinată să limiteze evoluția veniturilor primite pe unitate de trafic pentru aceste activități <sup>(8)</sup>. Activitățile reglementate sunt următoarele:
- (a) aterizarea și decolarea aeronavelor;
  - (b) parcare aeronavelor;
  - (c) utilizarea de către pasageri a instalațiilor aeroportuare puse la dispoziția acestora;
  - (d) aprovizionarea cu combustibil pentru aeronave prin intermediul unor infrastructuri centralizate;
  - (e) serviciile menite să asigure siguranța pasagerilor și securitatea instalațiilor aeroportuare.

<sup>(3)</sup> Decretul regal din 27 mai 2004 privind transformarea Brussels International Airport Company într-o societate pe acțiuni de drept privat și instalațiile aeroportuare (Monitorul Oficial al Belgiei, 24 iunie 2004, p. 51750).

<sup>(4)</sup> Ontario Teachers' Pension Plan.

<sup>(5)</sup> MAp Airports prin intermediul Macquarie European Infrastructure Fund I și Macquarie European Infrastructure Fund III.

<sup>(6)</sup> Legea specială din 8 august 1980 privind reformele instituționale (Monitorul Oficial al Belgiei, 15 august 1980, p. 9434).

<sup>(7)</sup> Decretul regal din 21 iunie 2004 prin care se acordă licența de exploatare pentru aeroportul Bruxelles-National societății pe acțiuni B.I.A.C. (Monitorul Oficial al Belgiei, 15 iulie 2004, p. 55640).

<sup>(8)</sup> Articolul 1 alineatul (12) și articolul 30 alineatul (7) din Decretul regal din 27 mai 2004.

- (24) Articolul 30 alineatul (7) din Decretul regal din 27 mai 2004 prevede că un sistem tarifar, care reprezintă un set coerent de taxe de aeroport, <sup>(9)</sup> precum și formula de control al tarifelor menționată în considerentul 23 sunt stabilite de către titularul licenței de exploatare, după consultarea organizațiilor reprezentative ale utilizatorilor. Formula de control al tarifelor este menită să limiteze evoluția veniturilor pe care titularul licenței de exploatare le poate obține pe unitate de trafic pentru activitățile reglementate.
- (25) În plus, articolul 42 din Decretul regal din 21 iunie 2004 prevede că formula de control al tarifelor și sistemul de tarificare menționate la articolul 30 alineatul (7) din Decretul regal din 27 mai 2004 se stabilesc astfel încât:

- „1. să reflecte costurile totale reglementate pe baza rezultatelor modelului de costuri ABC;
2. să asigure o marjă de profit echitabilă în remunerare a capitalului investit, în vederea asigurării, în special, a dezvoltării instalațiilor aeroportuare (...);
3. să alinieze tarifele taxelor de aeroport pentru activitățile reglementate la nivelul practicilor tarifare ale aeroporturilor de referință pe baza rezultatelor modelului tarifar de referință.”

Articolul 43 din Decretul regal din 21 iunie 2004 prevede că sistemul tarifar, formula de control al tarifelor și evoluția anuală a acestora sunt stabilite de BAC, după consultarea utilizatorilor aeroportului, pentru o perioadă de reglementare a cărei durată este stabilită la cinci ani (de la data de 1 aprilie a anului „n” până la data de 31 martie a anului „n + 5”). În absența notificării unui dezacord justificat al unui utilizator al aeroportului cu propunerea tarifară făcută de BAC, se ajunge la un acord între părți cu privire la sistemul tarifar și la formula de control al tarifelor, în conformitate cu articolul 55 alineatul (1) din Decretul regal din 21 iunie 2004. În cazul în care cel puțin două companii independente, fiecare reprezentând cel puțin 1 % din traficul anual sau 1 % din totalul pasagerilor în fiecare an și reprezentând împreună cel puțin 25 % din traficul anual sau 25 % din pasageri în cursul ultimului an calendaristic care precedă consultarea utilizatorilor aeroportului refuză formula de control al tarifelor sau sistemul tarifar, acestea au posibilitatea de a depune o contestație motivată la autoritatea de reglementare economică. În acest caz, autoritatea de reglementare economică poate valida formula de control al tarifelor și sistemul tarifar sau poate impune anumite adaptări sau modificări ale formulei de control al tarifelor și/sau ale sistemului tarifar. Ulterior, formula de control al tarifelor și sistemul tarifar sunt supuse deciziei ministrului competent în domeniul navigației aeriene, înainte de a fi publicate în Monitorul Oficial al Belgiei. Taxa de securitate menționată în considerentul 26 se determină în conformitate cu aceeași procedură <sup>(10)</sup>.

- (26) Astfel cum se menționează în considerentul 23 la litera (e) din prezenta decizie, prestațiile care au scopul de a asigura siguranța pasagerilor și securitatea instalațiilor aeroportuare fac parte din activitățile reglementate. Pentru a finanța aceste servicii, BAC impune companiilor aeriene obligația de a plăti o taxă de securitate (*security charge*) pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroportul Bruxelles-National.

Tabelul 4

**Cuquantumul taxei de securitate pentru perioada 2013-2017**

Perioadă	Cuquantumul taxei de securitate (per pasager la plecare, în EUR)
1 ianuarie 2013-31 martie 2013	6,39
1 aprilie 2013-31 martie 2014	6,62
1 aprilie 2014-31 martie 2015	6,71
1 aprilie 2015-31 martie 2016	6,73
1 aprilie 2016-31 martie 2017	6,19

- (27) În cursul perioadei în cauză, taxa de securitate aplicată de BAC era o sumă unică pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport, fără nicio distincție în funcție de tipul de pasageri (pasageri al căror punct de plecare este Aeroportul Bruxelles-National, pasageri în transfer sau pasageri în tranzit).

<sup>(9)</sup> Articolul 35 alineatul (1) din Decretul regal din 27 mai 2004.

<sup>(10)</sup> Răspunsul din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015 (răspuns la întrebarea 5 b).

## 2.2. Decretul regal din 7 ianuarie 2014

- (28) Măsura care face obiectul prezentei decizii este acordarea, în conformitate cu Decretul regal din 7 ianuarie 2014 <sup>(1)</sup> (denumit în continuare „Decretul regal din 7 ianuarie 2014”), a unor subvenții pentru diferite companii aeriene, aceste subvenții provenind din fondurile primite de către BAC de la guvernul federal belgian și redistribuite în conformitate cu normele stabilite prin respectivul decret regal.
- (29) În temeiul articolului 1 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, BAC primește o subvenție anuală în valoare de 19 000 000 EUR pentru sprijinirea infrastructurii legate de securitate, și anume toate operațiunile menite să garanteze siguranța pasagerilor și a instalațiilor aeroportuare, cum ar fi controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor acestora la intrarea în zona cu acces restricționat a aeroportului pentru a detecta eventuali explozivi sau arme sau orice alt obiect periculos. Această subvenție este acordată pentru anii bugetari 2014, 2015 și 2016. Subvenția este plătită anual în contul BAC, până cel târziu la data de 31 martie a fiecărui an.
- (30) În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, BAC redistribuie utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National <sup>(2)</sup> care au transportat mai mult de 400 000 de pasageri la plecare între 1 ianuarie și 31 decembrie 2012, fără a fi incluși pasagerii în tranzit și în transfer, subvenția menționată la articolul 1 din decretul regal menționat, într-un quantum corespunzător unei părți din suma plătită de aceștia pentru anumite servicii menite să asigure siguranța pasagerilor și securitatea instalațiilor aeroportuare în cursul anului precedent.
- (31) Articolul 2 alineatul (2) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede că suma plătită pentru fiecare utilizator care respectă condițiile menționate la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal „este calculată anual pe baza numărului de pasageri la plecare, inclusiv pasagerii în tranzit și în transfer, pentru anii 2013, 2014 și 2015; dincolo de 400 000 de pasageri pe an, utilizatorul este scutit, pentru anii 2013, 2014 și 2015, de plata prestațiilor menite să asigure siguranța pasagerilor și securitatea instalațiilor aeroportuare, pentru un total de cel mult nouăsprezece milioane de euro anual (19 000 000 EUR)”.
- (32) Articolul 4 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede că această măsură bugetară va fi evaluată în cursul anului 2015 pentru a putea fi adaptată înainte să înceapă noua perioadă tarifară 2016-2021. Perioada tarifară la care se face referire în această dispoziție corespunde perioadei de cinci ani de reglementare a tarifelor corespunzătoare taxelor de aeroport la aeroportul Bruxelles-National, astfel cum este prevăzută la articolul 43 din Decretul regal din 21 iunie 2004.
- (33) Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede că acesta produce efecte de la 1 ianuarie 2013.

## 2.3. Plăți efectuate în temeiul Decretului regal din 7 ianuarie 2014

- (34) Contrar dispozițiilor de la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 („... BAC redistribuie utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National [...] subvenția menționată la articolul 1 [...]”), Belgia a efectuat în mod direct plățile datorate companiilor aeriene, fără a le trece prin BAC.
- (35) Potrivit Belgiei, BAC a solicitat în mod expres autorităților belgiene, prin scrisoarea din 8 iulie 2014, să plătească direct sumele în conturile bancare ale companiilor aeriene beneficiare, pentru a facilita punerea în aplicare administrativă a Decretului regal din 7 ianuarie 2014.
- (36) La 12 septembrie 2014, Consiliul de Miniștri a luat act de dorința BAC exprimată în scrisoarea sa din 8 iulie 2014 și a aprobat propunerea de simplificare a procedurii, și anume plata directă a acestor sume în conturile bancare ale companiilor aeriene beneficiare.
- (37) La 22 septembrie 2014, companiile aeriene care îndeplinesc criteriile stabilite prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014, și anume Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium, au primit 16 779 819 EUR, 2 143 621 EUR și, respectiv, 76 560 EUR, pentru anul 2013.
- (38) Belgia a furnizat detalii privind calcularea acestor sume, ilustrând astfel modalitățile de aplicare a Decretului regal din 7 ianuarie 2014 <sup>(3)</sup>.
- (39) Belgia a stabilit, mai întâi, că doar trei companii aeriene, Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium, erau eligibile pentru această măsură, întrucât nicio altă companie aeriană nu a transportat mai mult de 400 000 de pasageri la plecare, între 1 ianuarie și 31 decembrie 2012, excluzând pasagerii în tranzit sau în transfer.

<sup>(1)</sup> Decretul regal din 7 ianuarie 2014 privind acordarea unei subvenții pentru Bruxelles Airport Company, titular al licenței de operare pentru aeroportul Bruxelles National, pentru sprijinirea infrastructurii legate de securitate (Monitorul Oficial al Belgiei, 23 aprilie 2014, p. 34506).

<sup>(2)</sup> Termenul „utilizatori ai aeroportului Bruxelles-National” desemnează, în acest context, companiile aeriene care operează zboruri cu plecare de pe aeroportul respectiv.

<sup>(3)</sup> Răspunsul din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015.

- (40) Sumele datorate fiecăreia dintre cele trei societăți în 2014 au fost calculate pe baza numărului de pasageri la plecare transportați de fiecare dintre acestea în cursul fiecărei luni a anului 2013, inclusiv pasagerii în transfer și în tranzit. Pentru fiecare societate, s-a identificat luna în care a fost depășit pragul de 400 000 de pasageri la plecare transportați de la 1 ianuarie 2013 și taxa de securitate în vigoare în cursul lunii respective. În continuare a fost calculat cuantumul taxei de securitate care trebuia plătită de fiecare societate, pentru fiecare lună, pentru fiecare pasager transportat, cu excepția primilor 400 000 de pasageri transportați de la 1 ianuarie 2013. Această sumă corespunde subvenției plătite companiei aeriene în temeiul Decretului regal din 7 ianuarie 2014, în lipsa unui plafon bugetar.
- (41) În vederea respectării plafonului bugetar de 19 000 000 EUR pe an, s-a aplicat ulterior regula de trei simplă pentru fiecare dintre cele trei sume astfel calculate în scopul de a stabili suma datorată efectiv fiecărei companii aeriene pentru anul 2013.

#### 2.4. Beneficiari

- (42) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a identificat companiile aeriene care îndeplineau criteriile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 ca fiind singurii potențiali beneficiari ai măsurii susceptibile de a constitui un ajutor de stat care face obiectul procedurii oficiale de investigare.

#### 2.5. Suspendarea aplicării Decretului regal din 7 ianuarie 2014

- (43) În urma inițierii procedurii oficiale de investigare, Belgia a decis, ca măsură de precauție și fără a aduce atingere poziției sale privind evaluarea preliminară efectuată de Comisie în decizia de inițiere a procedurii, să suspende punerea în aplicare a Decretului regal din 7 ianuarie 2014, începând cu 3 decembrie 2014. Belgia s-a angajat să nu mai efectueze, până la o notificare ulterioară, nicio plată în temeiul acestui decret regal. Conform informațiilor de care dispune Comisia, Belgia și-a îndeplinit acest angajament.

#### 2.6. Decretul regal din 15 martie 2017

- (44) La 15 martie 2017, a fost adoptat un decret regal <sup>(14)</sup> (denumit în continuare „Decretul regal din 15 martie 2017”) în scopul de a retrage Decretul regal din 7 ianuarie 2014.
- (45) În plus, în temeiul articolului 2 din Decretul regal din 15 martie 2017, subvențiile prevăzute de decretul regal retras și percepute în perioada în care acesta era în vigoare de către companiile aeriene în cauză, și anume de la 1 ianuarie 2013 până la 7 ianuarie 2014, trebuie să fie rambursate autorităților federale belgiene până cel târziu la 31 martie 2017. Articolul respectiv prevede, de asemenea, că sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi de la data la care subvențiile au fost puse la dispoziția beneficiarului până la data recuperării lor efective. Dobânzile se calculează în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei <sup>(15)</sup>. Belgia a furnizat Comisiei un document din care reiese că Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium au rambursat integral subvențiile primite, cu dobândă, în conformitate cu articolul 2 din Decretul regal din 15 martie 2017.

### 3. MOTIVE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (46) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a analizat, în primul rând, existența unui ajutor de stat în favoarea companiilor aeriene care îndeplinesc condițiile definite la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014. În continuare, Comisia a abordat chestiunea compatibilității acestui posibil ajutor. În final, s-a examinat chestiunea nelegalității acestui posibil ajutor și a eventualei recuperări a acestuia.
- (47) În ceea ce privește existența unui ajutor de stat, Comisia a analizat în primul rând activitatea beneficiarilor măsurii în cauză. Întrucât utilizatorii aeroportului Bruxelles-National cărora BAC trebuie să le redistribuie subvenția sunt companii aeriene, Comisia a considerat că activitatea lor este de natură economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

<sup>(14)</sup> Decretul regal din 15 martie 2017 de retragere a Decretului regal din 7 ianuarie 2014 prin care se acordă o subvenție pentru Bruxelles Airport Company, titular al licenței de operare pentru aeroportul Bruxelles-National, pentru sprijinirea infrastructurii legate de securitate (Monitorul Oficial al Belgiei, 24.3.2017).

<sup>(15)</sup> Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1). Comunicarea Comisiei privind ratele dobânzii aplicabile recuperării ajutoarelor de stat și ratele de referință și de actualizare pentru 28 de state membre, aplicabile de la 1 ianuarie 2014 [publicată în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 (JO L 140, 30.4.2004, p. 1)] (JO C 2, 7.1.2014, p. 7).

- (48) În ceea ce privește existența unor resurse de stat și imputabilitatea măsurii față de stat, Comisia a evidențiat faptul că subvenția a fost acordată în temeiul unui decret regal și a fost finanțată din bugetul Belgiei, mai precis bugetul Serviciului public federal Mobilitate și Transporturi („Service public fédéral Mobilité et Transport”). În plus, în temeiul articolului 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, BAC trebuie să redistribuie utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National care au transportat mai mult de 400 000 de pasageri la plecare (exclusiv pasagerii în tranzit și în transfer) între 1 ianuarie și 31 decembrie 2012, subvenția menționată la articolul 1 din decretul regal în temeiul normelor stabilite pe deplin prin respectivul decret regal. Prin urmare, Comisia a considerat că măsura, constând în efectuarea de plăți către anumite companii aeriene în temeiul articolului 2 din decretul regal, era imputabilă Belgiei și era finanțată prin intermediul unor resurse de stat.
- (49) Cu privire la existența unui avantaj economic în favoarea companiilor aeriene, Comisia a arătat că, în temeiul articolului 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, BAC nu era liberă să mențină neschimbate taxele percepute de companiile aeriene după ce a primit subvenția acordată prin respectivul decret regal, ci era obligată să acorde anumitor companii aeriene efectele acestei subvenții, ceea ce constituie un avantaj economic în favoarea societăților respective.
- (50) În plus, Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că măsura are un caracter selectiv. Aceasta ar aduce beneficii doar companiilor aeriene care utilizează aeroportul Bruxelles-National și care îndeplinesc o serie de condiții de trafic la aeroportul Bruxelles-National în 2012. În conformitate cu analiza preliminară a Comisiei, eligibilitatea companiilor aeriene pentru măsura în cauză se bazează pe criteriile discriminatorii, fără legătură cu scopul și natura măsurii, care favorizează trei companii aeriene, excluzând totodată, fără motive întemeiate, toți ceilalți utilizatori ai aeroportului Bruxelles-National.
- (51) Comisia a constatat cu titlu preliminar că acest avantaj selectiv era susceptibil să denatureze concurența pe piața internă și să afecteze schimburile comerciale între statele membre, întrucât acesta ar putea permite companiilor aeriene vizate să practice o politică tarifară mai agresivă, precum și să mențină sau să majoreze în mod artificial oferta de servicii furnizate în raport cu condițiile normale de piață.
- (52) Comisia a ajuns la concluzia preliminară că subvenția primită de companiile aeriene beneficiare constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (53) În plus, Comisia a constatat în decizia de inițiere a procedurii că nu exista niciun temei juridic care să scutească Belgia de a notifica ajutorul respectiv în conformitate cu articolul 108 alineatul (4) din TFUE. În special, Comisia a subliniat faptul că subvențiile în cauză nu făceau obiectul Regulamentului general de exceptare pe categorii <sup>(16)</sup> în măsura în care acestea nu îndeplineau condițiile prevăzute în capitolul I din respectivul regulament. Prin urmare, Comisia a considerat că măsura putea constitui un ajutor ilegal, dat fiind că Decretul regal din 7 ianuarie 2014 a intrat în vigoare fără să fi fost notificat Comisiei.
- (54) În cele din urmă, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea posibilului ajutor cu piața internă, în special având în vedere orientările Comisiei privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene din 4 aprilie 2014 („Orientările privind sectorul aviației”) <sup>(17)</sup>, care nu prevăd că se poate acorda ajutor de stat unor companii aeriene pentru activitățile în aeroporturi cu un trafic anual de peste 5 milioane de pasageri și care nu sunt situate în regiuni îndepărtate <sup>(18)</sup>, cum este aeroportul Bruxelles-National.

#### 4. OBSERVAȚIILE BELGIEI CU PRIVIRE LA DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

- (55) La 15 ianuarie 2015, Belgia a transmis Comisiei observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii.

##### 4.1. Cu privire la existența unui ajutor de stat

- (56) Belgia subliniază, în primul rând, condițiile cumulative necesare pentru calificarea unei măsuri drept ajutor de stat, în special faptul că 1. beneficiarul sau beneficiarii trebuie să fie întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, 2. măsura în cauză trebuie să fie acordată din resurse de stat și trebuie să fie imputabilă statului, 3. măsura trebuie să confere un avantaj beneficiarului sau beneficiarilor săi, iar acest avantaj trebuie să fie selectiv și 4. măsura trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

<sup>(16)</sup> Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare) (JO L 214, 9.8.2008, p. 3).

<sup>(17)</sup> Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

<sup>(18)</sup> Punctul 145 din Orientările privind sectorul aviației.

- (57) Belgia precizează, în continuare, că nu contestă faptul că măsura în cauză este imputabilă statului și că aceasta este susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (58) În schimb, Belgia consideră că nu este vorba despre 1. o subvenție acordată în beneficiul unei întreprinderi care desfășoară o activitate economică, nici despre 2. un avantaj selectiv, ceea ce este suficient pentru a exclude orice calificare drept ajutor de stat a măsurii introduse prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014.
- (59) Argumentele avansate de Belgia în sprijinul acestor două concluzii sunt sintetizate în considerentele 60-72.

4.1.1. *Cu privire la noțiunea de întreprindere și de activitate economică*

- (60) Belgia reamintește că noțiunea de întreprindere, în sensul articolului 107 din TFUE, cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, independent de statutul juridic al acestei entități și de modul în care aceasta este finanțată.
- (61) De asemenea, Belgia subliniază că activitățile care sunt desfășurate în cadrul exercitării prerogativelor de autoritate publică nu sunt considerate „economice”.
- (62) În ceea ce privește aeroporturile, astfel de activități includ, în special, securitatea, controlul traficului aerian și poliția.
- (63) Potrivit Belgiei, rezultă că activitățile legate de securitatea în aeroporturi nu constituie o activitate economică în sensul dreptului concurenței și că, prin urmare, finanțarea acestora nu constituie ajutor de stat.
- (64) Belgia consideră, în această privință, că nu este exclus ca o entitate să combine exercitarea unor prerogative de autoritate publică cu exercitarea anumitor activități economice și, prin urmare, să facă obiectul normelor aplicabile privind ajutoarele de stat doar în ceea ce privește activitățile sale economice.
- (65) Belgia consideră că finanțarea unor servicii legate de securitate aeroportuară, astfel cum a fost introdusă prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014, nu constituie ajutor de stat în măsura în care asemenea activități sunt legate de exercitarea unor prerogative de autoritate publică.

4.1.2. *Cu privire la existența unui avantaj selectiv*

- (66) Belgia consideră, de asemenea, că măsura în cauză nu conferă beneficiarilor un avantaj în sensul normelor privind ajutoarele de stat.
- (67) Mai precis, aceasta se referă la faptul că existența unui avantaj trebuie să fie stabilită printr-o comparație între situația examinată și situația normală.
- (68) Prin urmare, pentru a stabili existența în speță a unui avantaj în sensul normelor privind ajutoarele de stat, este necesar, potrivit Belgiei, să se compare măsura care face obiectul prezentei proceduri cu o situație comparabilă din Belgia, în scopul de a verifica dacă măsura în cauză oferă sau nu un astfel de avantaj companiilor aeriene beneficiare.
- (69) Belgia subliniază că, până la adoptarea măsurii în cauză, doar aeroportul Bruxelles-National percepea de la utilizatorii săi o taxă pentru acoperirea costurilor legate de asigurarea securității care rezultă din utilizarea de către aceștia a aeroportului, fără o intervenție publică. Potrivit Belgiei, acest lucru face deosebirea între aeroportul Bruxelles-National și situația celorlalte aeroporturi, localizate în regiunea valonă și în regiunea flamandă, unde toate costurile legate de serviciile de siguranță și de securitate aeroportuară sunt suportate de regiunile în cauză. Belgia face trimitere la decizia Comisiei din 1 octombrie 2014 în cazul privind măsurile puse în aplicare de Belgia în favoarea Brussels South Charleroi Airport și a companiei aeriene Ryanair <sup>(19)</sup> (denumită în continuare „decizia Charleroi”), în special considerentele 269 și 270.
- (70) Potrivit Belgiei, rezultă că în această țară prețul pieței pentru serviciile aeroportuare aplicate companiilor aeriene nu pare să includă costurile totale legate de asigurarea securității în aeroporturi. În această privință, Belgia apreciază că Comisia, în cadrul deciziei Charleroi, nu a luat în considerare acest fapt ca reprezentând ajutor de stat.

<sup>(19)</sup> Decizia (UE) 2016/2069 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind măsura SA.14093 (C-76/2002) pusă în aplicare de Belgia în favoarea Brussels South Charleroi Airport și a companiei aeriene Ryanair (JO L 325, 30.11.2016, p. 63).

#### 4.1.3. Cu privire la pragul de 400 000 de pasageri pe an și impactul acestuia asupra caracterului selectiv al măsurii

- (71) În ceea ce privește pragul de 400 000 de pasageri, Belgia se referă, în special, la scrisoarea sa din 2 aprilie 2014, în care, înainte de deschiderea procedurii oficiale de investigare, aceasta și-a prezentat argumentele cu privire la temeinicia pragului respectiv, argumente care sunt rezumate la punctele 46-49 din decizia de inițiere a procedurii. Belgia adaugă la aceste argumente faptul că „obiectivul a fost acela de a încuraja companiile aeriene să se dezvolte la Bruxelles, acordându-le compensații pentru reducerea costurilor legate de asigurarea securității, pe care le implică o creștere a numărului de pasageri”.
- (72) În plus, pe baza clauzei de revizuire periodică a măsurii, prevăzută la articolul 4 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, Belgia face referire la ipoteza unei prelungiri a măsurii cu încă trei ani, *mutatis mutandis*, și anume în beneficiul companiilor aeriene care au transportat peste 400 000 de pasageri la plecare în 2015. Belgia concluzionează că mecanismul este încurajator prin faptul că acesta este de natură să conducă la o redistribuire a listei beneficiarilor o dată la trei ani, pentru toate părțile care au atins pragul de 400 000 de pasageri la momentul evaluării trianuale.

#### 4.2. Cu privire la compatibilitatea eventualelor ajutoare

- (73) Considerând că măsura introdusă prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014 nu constituie ajutor de stat, Belgia nu consideră oportun să precizeze temeiul juridic în baza căruia măsura ar putea fi declarată compatibilă cu piața internă și să demonstreze că sunt îndeplinite condițiile de compatibilitate.

#### 4.3. Cu privire la legalitatea și recuperarea eventualului ajutor

- (74) Belgia consideră că examinarea chestiunii dacă măsura în cauză a fost sau nu a fost notificată Comisiei Europene în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE este lipsită de relevanță.
- (75) Prin urmare, aceasta consideră că este lipsită de relevanță chestiunea dacă măsura în cauză trebuie să facă obiectul unei recuperări.

### 5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

#### 5.1. Observațiile prezentate de Ryanair

- (76) La 13 februarie 2015, Ryanair a transmis Comisiei observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii.

##### 5.1.1. Cu privire la un eventual ordin de suspendare a ajutorului

- (77) Ryanair este de acord cu constatările preliminare ale Comisiei în ceea ce privește existența unui ajutor de stat și invită Comisia să impună Belgiei să suspende măsura în cauză.
- (78) Potrivit Ryanair, însuși scopul măsurii este vădit anticoncurențial, întrucât această măsură urmărește să denatureze concurența plasând celelalte companii aeriene într-o poziție slabă, în special companiile aeriene low-cost care operează pe aeroportul Bruxelles-National.
- (79) În plus, Ryanair consideră că beneficiarii măsurii (și anume, Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium) au utilizat-o pentru a consolida un parteneriat strategic preexistent care avea scopul de a face față unei serii de concurenți eficace, precum Ryanair și Vueling, în cadrul hub-ului de la Bruxelles-National.

##### 5.1.2. Cu privire la structura și caracterul de ajutor de stat al măsurii

- (80) În primul rând, Ryanair este de acord cu concluziile preliminare ale Comisiei în ceea ce privește caracterul arbitrar al pragului de 400 000 de pasageri, pe care Ryanair îl consideră lipsit de justificare economică.
- (81) În al doilea rând, Ryanair subliniază faptul că companiile aeriene eligibile pentru acest dispozitiv sunt selectate pe baza unui criteriu care exclude pasagerii în transfer și în tranzit, în timp ce sumele datorate fiecărui beneficiar includ aceste categorii de pasageri. Ryanair identifică aici o inconsecvență și presupune că diferențele de tratament care rezultă din măsura referitoare la pasagerii în tranzit și în transfer se explică, în mod logic, prin intenția Belgiei de a ține companiile care nu sunt belgiene în afara domeniului de aplicare al măsurii.



- (82) În cele din urmă, Ryanair este de acord cu analiza preliminară a Comisiei conform căreia alegerea anului 2012 drept an de referință pentru a identifica beneficiarii măsurii este arbitrară. Ryanair subliniază că acesta nu este singurul an pentru care erau disponibile date, BAC publicând pe site-ul său de internet date privind traficul pasagerilor în fiecare lună, pentru luna anterioară.

#### 5.1.3. Cu privire la incompatibilitatea ajutorului

- (83) Ryanair consideră că ajutorul nu poate fi declarat compatibil cu piața internă, în măsura în care acesta încalcă normele privind libertatea de a presta servicii. Potrivit Ryanair, ajutorul favorizează serviciile oferite de unele companii aeriene belgiene alese cu grijă. Ryanair subliniază că nicio companie aeriană belgiană majoră nu este exclusă de pe lista beneficiarilor și că ministrul belgian al transporturilor a recunoscut el însuși că obiectivul măsurii a fost sprijinirea companiilor aeriene naționale.
- (84) În plus, Ryanair face trimitere la unele declarații ostile la adresa sa, emise de guvernul belgian de la acea vreme, care, în opinia Ryanair, s-ar opune instalării sale în cadrul aeroportului Bruxelles-National și, prin aceste ajutoare anticoncurențiale, ar dori să descurajeze toate noile oferte de servicii de la companii aeriene low-cost care pleacă de pe respectivul aeroport.

#### 5.1.4. Cu privire la dificultățile financiare ale Brussels Airlines

- (85) Ryanair observă că Brussels Airlines a înregistrat pierderi din exploatare în fiecare an începând din 2009. Potrivit acesteia, fără intervenția Belgiei, Brussels Airlines ar fi fost probabil eliminată de pe piață pe termen scurt sau mediu. Potrivit Ryanair, situația era atât de gravă încât Brussels Airlines a inclus imediat sprijinul așteptat în conturile sale anuale pentru 2013, chiar dacă dreptul său de a primi această sumă era încă incert.
- (86) Ryanair solicită Comisiei să își folosească „toată autoritatea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 659/1999” al Consiliului <sup>(20)</sup>, înlocuit de Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului <sup>(21)</sup>, pentru a solicita informații financiare detaliate și actualizate privind conturile Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium pentru anii 2012, 2013 și 2014. De asemenea, Ryanair solicită Comisiei să verifice modul în care ajutorul a fost reflectat în conturile beneficiarilor pentru a determina dacă respectivii beneficiari sunt întreprinderi aflate în dificultate în sensul versiunii orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare aplicabile la momentul faptelor.

### 5.2. Observații din partea International Airlines Group (IAG)

- (87) La 16 februarie 2015, IAG a transmis Comisiei observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii.

#### 5.2.1. Cu privire la imputabilitatea măsurii față de stat

- (88) Potrivit IAG, este evident că măsura a fost aprobată de Belgia prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014 și că aceasta se bazează pe resurse de stat, în special pe bugetul Serviciului public federal Mobilitate și Transporturi. De asemenea, IAG subliniază că rolul BAC în gestionarea și alocarea acestor resurse se limitează la aplicarea deciziilor adoptate de statul belgian, normele de distribuire a fondurilor primite de BAC din partea statului fiind determinate în întregime prin dispozițiile respectivului decret regal. Potrivit IAG, faptul că BAC este un operator privat nu pune, așadar, în discuție prezența resurselor de stat și imputabilitatea măsurii față de stat.

#### 5.2.2. Cu privire la existența unui avantaj selectiv în favoarea companiilor aeriene

- (89) IAG reamintește că toate companiile aeriene care nu au operat în 2012 sunt excluse automat din Decretul regal din 7 ianuarie 2014. Aceasta consideră că, deși măsura este prezentată ca fiind general aplicabilă tuturor utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National, măsura a fost concepută astfel încât să poată fi aplicată numai pentru o mică parte a companiilor aeriene.

#### 5.2.3. În ceea ce privește aspectele legate de pasagerii în tranzit și în transfer

- (90) IAG se referă la una dintre afirmațiile Belgiei referitoare la caracterul selectiv al măsurii, și anume că, spre deosebire de aeroportul Bruxelles-National, multe aeroporturi europene nu scutesc pasagerii aflați în tranzit și în transfer de taxele lor de securitate. IAG nuanțează această afirmație pe baza mai multor exemple privind mari aeroporturi europene.

<sup>(20)</sup> Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

<sup>(21)</sup> Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

- (91) De asemenea, IAG observă că, în urma pierderilor înregistrate în ultimii ani de către Brussels Airlines, Lufthansa a decis să amâne până în 2017 decizia sa de a achiziționa toate acțiunile Brussels Airlines, chiar dacă această decizie a fost planificată inițial pentru 2014. Potrivit IAG, se poate considera că Lufthansa va finaliza achiziția Brussels Airlines numai atunci când aceasta din urmă își va îmbunătăți contul de profit și pierdere, inclusiv prin fonduri publice.

### 5.3. Observațiile prezentate de Brussels Airlines

- (92) La 23 februarie 2015, Brussels Airlines a prezentat Comisiei observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii.
- (93) Brussels Airlines consideră că măsura în cauză nu constituie ajutor de stat, întrucât aceasta vizează finanțarea unor activități fără caracter economic și, în orice caz, nu conferă un avantaj selectiv beneficiarilor subvenției.
- (94) În subsidiar, Brussels Airlines consideră că măsura este compatibilă cu piața internă înainte de intrarea în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației.

#### 5.3.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

- (95) Brussels Airlines consideră că subvenția acordată prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014 se referă la activități fără caracter economic, pentru care este prevăzută o compensație financiară parțială.
- (96) În sprijinul acestei analize, Brussels Airlines se referă la decizia de extindere a procedurii de investigare din 21 martie 2012 în cazul SA.14093 (C76/2002) – Avantaje acordate de Regiunea valonă Aeroportului Brussels South Charleroi și companiei aeriene Ryanair <sup>(22)</sup>.
- (97) Potrivit Brussels Airlines, companiile aeriene care operează de pe aeroportul din Charleroi nu plătesc taxe de securitate acestui aeroport și, în conformitate cu decizia Comisiei din 21 martie 2012, acest lucru nu implică un ajutor de stat în favoarea respectivelor companii. În plus, Brussels Airlines subliniază că decizia Charleroi menționată anterior, care a închis procedura oficială de investigare prin decizia din 21 martie 2012, ar fi validat, potrivit unui ministru al Regiunii valone, compensațiile financiare în materie de securitate acordate de Regiunea valonă aeroportului din Charleroi și, în consecință, potrivit Brussels Airlines, operatorilor acestuia.

#### 5.3.2. Avantaj selectiv

- (98) Brussels Airlines se referă la punctul 44 din decizia de inițiere a procedurii, în care Comisia a concluzionat că măsura este selectivă din trei motive: 1. măsura se aplică numai companiilor aeriene, nu și altor moduri de transport de pasageri, 2. măsura se aplică companiilor aeriene care utilizează aeroportul Bruxelles-National și 3. măsura se aplică companiilor aeriene care îndeplinesc anumite condiții de trafic pe aeroportul Bruxelles-National.
- (99) În ceea ce privește primul punct, Brussels Airlines pune la îndoială selectivitatea subvenției pentru motivul că aceasta este acordată numai companiilor aeriene. Brussels Airlines consideră că există motive obiective care explică diferența dintre traficul aeronautic și celelalte moduri de transport de pasageri, ca urmare a faptului că acestea din urmă nu generează atât de multe riscuri în ceea ce privește securitatea ca transportul aerian.
- (100) În ceea ce privește al doilea punct, Brussels Airlines face referire la ordinea juridică belgiană care realizează distribuirea ajutorului numai companiilor care tranzitează prin aeroportul Bruxelles-National. Regiunile belgiene sunt competente în ceea ce privește echiparea și exploatarea aeroporturilor și aerodromurilor publice, cu excepția aeroportului Bruxelles-National, care este de competență federală. Brussels Airlines deduce de aici că statul federal nu poate furniza această subvenție decât aeroportului Bruxelles-National, și nu celorlalte aeroporturi.
- (101) În ceea ce privește al treilea punct, Brussels Airlines invită Comisia să consulte statul federal care a adoptat Decretul regal din 7 ianuarie 2014. Cu toate acestea, compania dorește să clarifice că, în opinia sa, un prag legat de numărul de pasageri este relevant în cazul unei subvenții pentru servicii legate de securitatea aeroporturilor, întrucât costurile pentru asigurarea securității aeroporturilor sunt legate, de asemenea, de numărul de pasageri.
- (102) Brussels Airlines consideră, de asemenea, că anul de referință 2012 se explică prin faptul că acesta este ultimul an pentru care erau disponibile cifre atunci când Consiliul de Miniștri a decis să adopte măsura. Brussels Airlines consideră că, în mod evident, alegerea unui punct de referință rămâne într-o oarecare măsură arbitrară. Potrivit analizei efectuate de Brussels Airlines, prin alegerea anului de referință 2012, Belgia nu pare totuși să fi depășit marja sa de apreciere discreționară cu privire la acest aspect.

<sup>(22)</sup> JO L 325, 30.11.2016, p. 63.

- (103) Brussels Airlines concluzionează că măsura nu conferă un avantaj selectiv.

#### 5.3.3. Compatibilitatea ajutorului

- (104) Brussels Airlines subliniază că, în cazul în care Comisia ar stabili totuși existența unui ajutor, acest ajutor ar fi compatibil cel puțin până la 4 aprilie 2014, data intrării în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației. Brussels Airlines se referă, în această privință, la decizia Charleroi menționată anterior, în care Comisia a acceptat că mai multe măsuri acordate de Regiunea valonă în favoarea operatorului aeroportului din Charleroi, care subvenționau activitatea economică a aeroportului în mod selectiv și constituiau, astfel, un ajutor de stat ilegal, nu erau incompatibile cu piața internă decât începând cu intrarea în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației.
- (105) Aceasta înseamnă, potrivit analizei Brussels Airlines, că subvențiile plătite pentru serviciile legate de securitate furnizate înainte de această dată nu pot, în niciun caz, să fie recuperate de la întreprinderile care au beneficiat de acestea.

#### 5.3.4. Concluzie

- (106) Brussels Airlines consideră că măsura în cauză nu constituie ajutor de stat, întrucât aceasta nu subvenționează o activitate economică și nu conferă un avantaj selectiv. În orice caz, aceasta observă că măsura ar trebui să fie considerată compatibilă cu piața internă înainte de intrarea în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației.

### 5.4. Observații de la o altă parte interesată care a solicitat păstrarea anonimatului

- (107) La 26 februarie 2015, o altă parte interesată, care a solicitat păstrarea anonimatului (denumită în continuare „partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului”), a transmis Comisiei observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii.
- (108) În primul rând, partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului reamintește că legea-program din 30 decembrie 2001 <sup>(23)</sup> prevede în mod explicit <sup>(24)</sup> că taxele de aeroport percepute de BAC trebuie să fie nediscriminatorii, transparente și orientate în funcție de costuri.
- (109) În continuare, aceasta subliniază că Decretul regal din 7 ianuarie 2014 nu ar fi de natură să repună în discuție dispozițiile din legea-program, întrucât aceasta rezultă dintr-un izvor de drept superior unui decret regal.
- (110) Partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului observă faptul că, pe baza legii-program, Belgia a acordat companiei BAC licența care îi permite acesteia să exploateze aeroportul Bruxelles-National. În consecință, Belgia ar trebui, potrivit părții interesate care a solicitat păstrarea anonimatului, să asigure respectarea condițiilor licenței și, prin urmare, caracterul nediscriminatoriu al taxelor de aeroport. Partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului consideră că, dacă BAC nu respectă condițiile menționate, Belgia poate și trebuie să ia măsuri pentru a remedia acest lucru.
- (111) Partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului se întreabă, prin urmare, dacă Belgia a dorit să sprijine companiile aeriene belgiene în cauză fără a aduce atingere reglementării economice menționate în considerentul 108 și, prin urmare, se întreabă dacă BAC are responsabilitatea de a acorda tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul Bruxelles-National aceeași reducere privind costul măsurilor de securitate.
- (112) În plus, partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului reamintește că există un acord pe o perioadă de cinci ani între BAC și companiile aeriene în ceea ce privește sistemul de tarifare și modalitățile de control al tarifelor. Orice modificare a acordului existent necesită o nouă consultare a companiilor aeriene.
- (113) Prin urmare, partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului concluzionează că Belgia pleacă de la principiul că BAC trebuie să acorde tuturor companiilor aeriene, în mod nediscriminatoriu, o reducere (și anume, să reducă costurile globale legate de măsurile de securitate). Contrariul ar fi un avantaj selectiv pentru unele companii aeriene și ar încălca articolul 15 din Convenția de la Chicago <sup>(25)</sup> și Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(26)</sup>.

<sup>(23)</sup> Monitorul Oficial al Belgiei din 31 decembrie 2001.

<sup>(24)</sup> În special articolul 158 alineatele (1), (2) și (4).

<sup>(25)</sup> Convenția privind aviația civilă internațională, Chicago, 7 decembrie 1944, Organizația Națiunilor Unite, Culegere de tratate, vol. 15, nr. 102, articolul 15.

<sup>(26)</sup> Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

## 6. COMENTARIILE BELGIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

### 6.1. Comentarii privind observațiile prezentate de Ryanair

- (114) În primul rând, Belgia subliniază că, în observațiile sale din 16 ianuarie 2015 și în răspunsul său din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015, aceasta a explicat în detaliu motivele pentru care măsura în cauză nu constituie un ajutor de stat.
- (115) În plus, Belgia consideră că elementele prezentate de Ryanair reflectă mai degrabă strategia comercială a societății decât o argumentare pur juridică.

#### 6.1.1. Privind cererea de suspendare a ajutorului

- (116) Belgia reamintește că, în urma îndoielilor exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii, ministrul pentru mobilitate a decis, ca măsură de precauție și fără a aduce atingere poziției sale privind evaluarea preliminară efectuată de Comisie în cadrul deciziei de inițiere a procedurii, să suspende punerea în aplicare a Decretului regal din 7 ianuarie 2014.

#### 6.1.2. Privind existența unui ajutor de la stat

- (117) Prezentând comentarii cu privire la argumentele Ryanair referitoare la existența unui ajutor de stat, în special în ceea ce privește pretinsul caracter arbitrar al pragului de 400 000 de pasageri pe an, pretinsul caracter bizar al prelucrării pasagerilor în transfer și în tranzit pentru identificarea beneficiarilor ajutorului și calcularea sumei reprezentând ajutorul și pretinsul caracter arbitrar al utilizării anului 2012 ca an de referință pentru selectarea beneficiarilor ajutorului, Belgia trimite Comisia la observațiile sale din 16 ianuarie 2015 și la răspunsul său din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015.
- (118) În ceea ce privește argumentele referitoare la anul 2012 ca an de referință, potrivit Belgiei, Ryanair a omis să menționeze că, deși este adevărat că cifrele privind traficul din luna anterioară sunt publicate în fiecare lună pe pagina de internet a BAC, acestea sunt doar statistici generale cu privire la numărul de pasageri la plecare, la sosire, în tranzit sau în transfer, nedefalcate pe companii aeriene.
- (119) În ceea ce privește declarația fostului Secretar de Stat pentru Mobilitate invocată de Ryanair, Belgia consideră că această declarație nu demonstrează în niciun fel existența unui ajutor de stat, nici existența oricărui alt plan al guvernului belgian având scopul de a contracara concurența exercitată de compania Ryanair față de alte companii aeriene.

#### 6.1.3. Privind compatibilitatea presupusului ajutor de stat cu piața internă

- (120) În acest sens, Belgia susține că măsura nu constituie ajutor de stat, întrucât aceasta se referă la servicii care nu sunt de natură economică și, în subsidiar, întrucât aceasta nu conferă un avantaj beneficiarilor săi.
- (121) Belgia concluzionează că problema compatibilității unui presupus ajutor de stat nu este pertinentă în speță.

#### 6.1.4. Privind solicitarea referitoare la informațiile financiare ale beneficiarilor

- (122) Belgia subliniază, în acest sens, că măsura în cauză nu constituie un ajutor de stat și, prin urmare, Comisia nu are niciun motiv să solicite informații financiare din partea Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium.
- (123) În orice caz, Belgia consideră că invitația de a prezenta observații în materie ar trebui să fie adresată, după caz, celor trei companii aeriene în cauză.

### 6.2. Comentarii privind observațiile prezentate de IAG

- (124) În comentariile sale cu privire la observațiile IAG, Belgia trimite Comisia la observațiile sale din 16 ianuarie 2015, precum și la răspunsul său din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015, în care consideră că a explicat în detaliu motivul pentru care măsura în cauză nu constituie un ajutor de stat.

### 6.3. Comentarii privind observațiile prezentate de Brussels Airlines

- (125) Belgia a luat act în mod corespunzător de observațiile formulate de Brussels Airlines, în care aceasta susține, în principal, că măsura în cauză nu constituie ajutor de stat. Belgia informează Comisia că susține, în această privință, concluzia Brussels Airlines.

### 6.4. Comentarii privind observațiile prezentate de partea interesată care a solicitat păstrarea anonimatului

- (126) Belgia face trimitere la observațiile sale din 16 ianuarie 2015, precum și la răspunsul său din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015, în care consideră că a explicat în detaliu motivul pentru care măsura în cauză nu constituie un ajutor de stat.

## 7. EVALUARE

### 7.1. Existența unui ajutor de stat

- (127) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, orice ajutoare acordate de un stat membru 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, sunt incompatibile cu piața internă.
- (128) Prin urmare, calificarea unei măsuri drept ajutor de stat presupune că sunt îndeplinite următoarele condiții cumulative: 1. beneficiarii sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, 2. măsura în cauză este acordată din resurse de stat și este imputabilă statului, 3. măsura conferă un avantaj economic beneficiarilor săi și acest avantaj este selectiv și 4. măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și este susceptibilă să afecteze schimburile comerciale între statele membre <sup>(27)</sup>.

#### 7.1.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

- (129) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, normele privind ajutoarele de stat se aplică doar în cazul în care beneficiarul este o „întreprindere”. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată <sup>(28)</sup>. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o anumită piață este considerată activitate economică <sup>(29)</sup>. Astfel cum a amintit Comisia la punctul 34 din Orientările privind sectorul aviației, faptul dacă o entitate, oricare ar fi aceasta, constituie sau nu o întreprindere se stabilește întotdeauna în raport cu o activitate specifică.
- (130) Potrivit Belgiei, subvenția plătită în temeiul Decretului regal din 7 ianuarie 2014 finanțează servicii pentru a asigura siguranța pasagerilor și a instalațiilor aeroportuare și, prin urmare, nu sprijină activități de natură economică. Belgia face trimitere la decizia Charleroi, în care Comisia a considerat că finanțarea de către Regiunea valonă a anumitor activități care intră în sfera prerogativelor de autoritate publică în cadrul aeroportului din Charleroi nu constituia un ajutor de stat, în special ca urmare a caracterului neeconomic al acestor activități. Brussels Airlines a prezentat argumente similare.
- (131) Comisia nu contestă faptul că Belgia poate, eventual, să acorde compensații companiei BAC pentru operațiunile de securitate pe care le desfășoară în cadrul aeroportului Bruxelles-National, astfel de compensații fiind susceptibile de a nu fi calificate drept ajutor de stat în favoarea BAC. Cu toate acestea, obiectul prezentei proceduri nu este o subvenție plătită companiei BAC, ci o subvenție pentru companiile aeriene.
- (132) În acest sens, ar trebui remarcat faptul că Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede ca BAC să transfere întreaga subvenție primită companiilor aeriene care au transportat peste 400 000 de pasageri la plecare în 2012. Prin urmare, subvenția prevăzută prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014 constituie un avantaj pentru companiile aeriene care au transportat peste 400 000 de pasageri la plecare în 2012, acordată prin mecanismul de redistribuire instituit prin articolul 2 din Decretul regal.
- (133) Subvențiile primite de companiile aeriene din partea BAC în conformitate cu articolul 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 sunt menite să ramburseze o parte din taxa de securitate datorată BAC. Taxa de securitate este una dintre taxele de aeroport prin care companiile aeriene remunerează BAC pentru accesul la infrastructurile aeroportuare și furnizarea de servicii aeroportuare. Prin urmare, aceasta este una dintre componentele prețului

<sup>(27)</sup> A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 10 ianuarie 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punctul 129.

<sup>(28)</sup> A se vedea hotărârea Curții de Justiție din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punctul 36, hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punctul 21, hotărârea din 16 noiembrie 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, punctul 14 și hotărârea din 11 decembrie 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, punctul 21.

<sup>(29)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punctul 7 și hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punctul 36.

pentru anumite servicii comerciale determinat de un operator privat care prestează serviciile respective. În plus, taxa de siguranță este o sumă percepută pentru fiecare pasager transportat la plecare de către compania aeriană. Prin urmare, este evident că subvențiile în cauză finanțează activități de transport comercial de pasageri, care, astfel cum a explicat Comisia la punctul 27 din Orientările privind sectorul aviației, constituie activități economice. Nu este vorba, în niciun caz, despre o compensare a costurilor pe care ar trebui să le suporte companiile aeriene atunci când efectuează activități care țin de responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică.

- (134) În decizia Charleroi, Comisia a analizat finanțarea unor activități care țin de responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică, efectuate de administratorul aeroportului din Charleroi. Aceasta nu a examinat mecanismele de redistribuire către companiile aeriene, precum cel prevăzut la articolul 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014. De asemenea, Comisia nu a concluzionat că eventuale finanțări primite de anumite companii aeriene nu au fost calificate drept ajutor de stat deoarece acestea ar fi finanțat activități neeconomice. Decizia Charleroi nu este relevantă, prin urmare, în scopul analizării măsurii care face obiectul prezentei decizii.
- (135) Rezultă din cele de mai sus că măsura în curs de evaluare, și anume subvenția acordată companiilor aeriene prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014, finanțează o activitate economică, și anume transportul comercial de pasageri. Beneficiarii săi, care sunt companii aeriene, sunt în mod evident întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 7.1.2. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (136) Subvenția este acordată în temeiul unui decret regal adoptat de Consiliul de Miniștri. Articolul 6 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede că ministrul competent în domeniul navigației aeriene este responsabil de punerea în aplicare a decretului.
- (137) În plus, subvenția este finanțată din resurse provenite de la bugetul de stat al Belgiei. Articolul 3 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede că: „Subvenția menționată la articolul 1 este imputată din alocația de bază 52.60.31.32.01, „Ajutoare pentru sectorul aviației”, (...) din bugetul Serviciului Public Federal Mobilitate și Transport pentru exercițiul bugetar 2014.”
- (138) De asemenea, articolul 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede ca BAC să redistribuie totalitatea subvenției primite de la stat anumitor companii aeriene, pe baza unor sume stabilite pentru fiecare companie aeriană conform unei metode stabilite exclusiv prin decret regal. Această dispoziție nu lasă nicio marjă de manevră pentru BAC în ceea ce privește alegerea companiilor aeriene beneficiare și sumele alocate pentru fiecare dintre acestea. Prin urmare, plățile efectuate de către BAC în favoarea companiilor aeriene în temeiul Decretului regal din 7 ianuarie 2014 trebuie să fie considerate ca fiind imputabile statului și finanțate din resurse de stat, fără ca această concluzie să fie afectată de faptul că BAC este o societate în cadrul căreia 75 % din acțiuni sunt deținute de investitori privați <sup>(30)</sup>.
- (139) În plus, ar trebui remarcat faptul că singurele plăți efectuate în temeiul Decretului regal din 7 ianuarie 2014 s-au realizat fără a urma exact procedura stabilită de acesta de la bun început. Într-adevăr, sumele datorate fiecărei companii aeriene, calculate în conformitate cu dispozițiile articolului 2 din decretul regal menționat, au fost plătite direct de către stat companiilor care îndeplinesc criteriile stabilite la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal, fără să treacă prin BAC. Astfel, la 22 septembrie 2014, statul belgian a plătit în mod direct următoarele sume companiilor aeriene: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Este evident că aceste plăți directe sunt imputabile statului și finanțate prin intermediul unor resurse de stat.
- (140) Pe baza acestor elemente, trebuie să se concluzioneze că mecanismul de subvenții în favoarea companiilor aeriene instituit prin articolul 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 este imputabil statului și este acordat de Belgia prin intermediul unor resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 7.1.3. Avantaj economic

- (141) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie un ajutor pentru o întreprindere, este necesar să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care o scutește de suportarea unor costuri care ar fi trebuit, în mod normal, să greveze resursele sale financiare proprii sau dacă aceasta beneficiază de un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condițiile normale de piață <sup>(31)</sup>.

<sup>(30)</sup> A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 17 iulie 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, punctele 58-74.

<sup>(31)</sup> A se vedea, în special, hotărârea Curții de Justiție din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punctul 41.

- (142) Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, și nu motivul sau obiectivul intervenției statului <sup>(32)</sup>. Există un avantaj ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca rezultat al intervenției statului realizate în condiții diferite de condițiile normale de piață <sup>(33)</sup>. Pentru a evalua dacă există sau nu un avantaj, trebuie să se compare situația financiară a întreprinderii după punerea în aplicare a măsurii cu situația financiară a acesteia în cazul în care măsura nu ar fi fost pusă în aplicare <sup>(34)</sup>. Având în vedere că doar efectul măsurii asupra întreprinderii contează, este irelevant dacă avantajul este obligatoriu sau nu pentru întreprindere, în sensul că aceasta nu ar putea să evite sau să refuze acordarea acestuia <sup>(35)</sup>.
- (143) În temeiul articolului 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, BAC are obligația să redistribuie subvenția primită din partea statului utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National care transportă mai mult de 400 000 de pasageri la plecare, între 1 ianuarie și 31 decembrie 2012, fără a include pasagerii în tranzit și în transfer, în conformitate cu procedurile stabilite la articolul menționat. Plățile constau în rambursarea unei părți din taxa de securitate datorată către BAC de fiecare dintre companiile aeriene în cauză, astfel cum se arată în metoda de calcul prezentată în considerentele 39-41. Taxa de securitate face parte din taxele de aeroport stabilite de BAC și facturate companiilor aeriene în schimbul unor servicii comerciale, în special accesul la infrastructura aeroportuară, de care companiile aeriene au nevoie pentru ași efectua serviciile de transport aerian. În plus, această taxă este exprimată ca o sumă facturată per pasager transportat la plecare și, prin urmare, decurge în mod direct din activitățile de transport comercial de pasageri ale companiilor aeriene. Prin urmare, taxa respectivă face parte din costurile pe care companiile aeriene care operează la aeroportul Bruxelles-National trebuie să le suporte în condiții normale de piață. În consecință, măsura în cauză scutește companiile aeriene de suportarea unor costuri care ar fi trebuit, în mod normal, să le greveze resursele financiare proprii și le oferă un avantaj pe care acestea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (144) Potrivit Belgiei, pentru a aprecia existența unui avantaj economic în cazul de față, trebuie să se facă o comparație între măsura care face obiectul procedurii și o situație comparabilă din Belgia. În această privință, Belgia subliniază că, până la adoptarea măsurii în cauză, doar aeroportul Bruxelles-National percepea de la utilizatorii săi o taxă pentru acoperirea costurilor legate de asigurarea securității, generate de utilizarea aeroportului, fără o intervenție publică. Potrivit Belgiei, acest lucru deosebește aeroportul Bruxelles-National de situația celorlalte aeroporturi, situate în Regiunea Valonă și în Regiunea Flamandă, unde toate costurile legate de serviciile de siguranță și securitate ale aeroportului sunt suportate de regiunile în cauză. Belgia face trimitere, în acest sens, la decizia Charleroi, în special la considerentele 269 și 270. Pe baza punctelor 54-60 din Orientările privind sectorul aviației, referitoare la aplicarea principiului operatorului în economia de piață la măsurile luate în favoarea companiilor aeriene, precum și la utilizarea unor metode de comparație între aeroporturi în acest scop, Belgia concluzionează că măsura în cauză nu conferă niciun avantaj economic companiilor aeriene în cauză. Brussels Airlines prezintă argumente similare, subliniind lipsa unei taxe de securitate impuse companiilor aeriene pe aeroportul din Charleroi.
- (145) Comisia nu este de acord cu poziția Belgiei cu privire la metodologia care trebuie aplicată pentru a evalua existența unui avantaj economic în cazul de față. În primul rând, Comisia observă că parte din Orientările privind sectorul aviației la care se referă Belgia vizează analiza comportamentului unui administrator de aeroport față de una sau mai multe companii aeriene, cu scopul de a stabili dacă taxele percepute de operatorul respectiv respectă principiul operatorului în economia de piață. Măsura care face obiectul prezentei evaluări nu este inclusă în acest cadru deoarece este o măsură de rambursare parțială de către stat a taxelor încasate de un operator aeroportuar privat de la trei companii aeriene specifice.
- (146) De asemenea, pentru companiile aeriene care operează în Belgia, condițiile normale de piață corespund unei situații în care acestea suportă întreaga sarcină financiară creată de taxele de aeroport care le sunt impuse, oricare ar fi diferențele dintre taxele respective, ale căror niveluri sunt stabilite de către diverșii administratori ai aeroporturilor în funcție de mai mulți factori, cum ar fi politicile lor comerciale, nivelurile costurilor, cadrul de reglementare regional sau național în care trebuie să stabilească aceste taxe sau măsura în care aceștia trebuie să suporte sarcina financiară a activităților legate de prerogativele de autoritate publică. Condițiile normale de piață nu presupun uniformitatea taxelor de aeroport în diferitele aeroporturi din Belgia, chiar dacă acestea ar fi suficient de comparabile pentru a se putea aplica metoda recomandată la punctele 54-60 din Orientările privind

<sup>(32)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 2 iulie 1974, Italia/Comisia, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punctul 27.

<sup>(33)</sup> Termenul „intervenția statului” se referă nu doar la acțiunile pozitive efectuate de stat, ci include, de asemenea, abținerea autorităților de la luarea unor măsuri în anumite circumstanțe, de exemplu pentru a obține plata datoriilor. A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 12 octombrie 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, punctele 19 și 20.

<sup>(34)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 2 iulie 1974, Italia/Comisia, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punctul 13.

<sup>(35)</sup> Decizia 2004/339/CE a Comisiei din 15 octombrie 2003 privind măsurile puse în aplicare de Italia în favoarea RAI SpA (JO L 119, 23.4.2004, p. 1), considerentul 69; concluziile avocatului general Fennelly din 26 noiembrie 1998, Franța/Comisia, C-251/97, ECLI:EU:C:1998:572, punctul 26.

sectorul aviației, ceea ce Belgia nu a încercat să demonstreze. În consecință, o subvenție care vizează alinierea taxelor percepute într-un aeroport belgian cu taxele percepute în alte aeroporturi belgiene nu ar putea, numai pentru acest motiv, să nu fie calificată drept un avantaj economic.

- (147) În plus, trimiterea făcută de Belgia la considerentele 269 și 270 din Decizia Charleroi nu este relevantă. În aceste considerente, Comisia nu ia poziție, ci rezumă comentariile Belgiei cu privire la observațiile primite de la părțile terțe interesate în cadrul unei proceduri oficiale de investigare cu privire la aeroportul din Charleroi. În plus, considerentele respective se referă la alegerea autorităților publice belgiene de a-și asuma sau nu responsabilitatea pentru executarea sau finanțarea unor activități desfășurate de administratorii aeroporturilor și pe care autoritățile respective le consideră ca intrând sub incidența prerogativelor de autoritate publică. Acest aspect nu este relevant pentru evaluarea măsurii care face obiectul prezentei analize. Astfel cum s-a menționat mai sus în considerentul 131 din prezenta decizie, Comisia nu contestă posibilitatea ca statul federal să compenseze costurile suportate de BAC în legătură cu operațiunile sale de securitate, ci urmărește să stabilească dacă mecanismul de redistribuire a subvenției instituit prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014 pentru companiile aeriene le oferă un avantaj economic acestora din urmă.
- (148) Rezultă din cele de mai sus că argumentele prezentate de Belgia și Brussels Airlines nu sunt de natură să repună în discuție concluzia conform căreia măsura în curs de examinare scutește companiile aeriene în cauză de suportarea unor costuri care ar fi trebuit, în mod normal, să le greveze resursele financiare proprii în condiții normale de piață.
- (149) În plus, în cazul în care BAC ar fi primit o subvenție în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 1 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, fără ca această subvenție să fie însoțită de vreo obligație de redistribuire către companiile aeriene, este puțin probabil ca BAC să fi transferat efectul acestei subvenții asupra taxei de securitate facturate companiilor aeriene într-un mod identic celui prevăzut la articolul 2 din Decretul regal menționat.
- (150) În primul rând, nu există nicio indicație clară că, în urma acestei subvenții, BAC ar reduce taxa de securitate sau ar rambursa o parte din aceasta. BAC ar putea alocă subvenția pentru a finanța investiții suplimentare în domeniul securității, care nu au fost prevăzute în programul său de investiții preexistent. Într-o astfel de configurație, BAC nu ar avea niciun motiv să reducă taxa de securitate sau să ramburseze o parte din aceasta. În același timp, astfel cum se arată în secțiunea 2.1.3, sistemul de control tarifar și formula de control tarifar sunt stabilite de către BAC pentru o perioadă de reglementare de cinci ani. Decretul regal din 7 ianuarie 2014 a fost adoptat în cursul perioadei de reglementare 2011-2015. Este puțin probabil că, în urma subvenției, BAC ar fi putut sau ar fi fost stimulată să propună o reducere a taxei de securitate sau o rambursare parțială a acestei taxe înainte de expirarea perioadei de reglementare, și anume după aproape doi ani de la adoptarea decretului regal.
- (151) În plus, chiar presupunând că, în urma acestei subvenții, BAC ar fi putut și ar fi considerat oportun să procedeze astfel încât companiile aeriene să beneficieze de efectul subvenției în cauză prin reducerea taxei de securitate sau prin rambursarea unei părți a acesteia, se poate presupune în mod rezonabil că ar fi făcut acest lucru în mod uniform pentru toți utilizatorii aeroportului Bruxelles-National. Într-adevăr, în prezent, taxa de securitate ia forma unei sume unice pentru fiecare pasager îmbarcat, fără nicio distincție în ceea ce privește tipul de pasageri. Prin urmare, o subvenție care reduce costurile legate de asigurarea securității ale BAC ar trebui, în mod logic, să conducă la o reducere a acestei sume unice, aducând astfel beneficii tuturor companiilor aeriene proporțional cu numărul de pasageri transportați la plecare de pe aeroportul Bruxelles-National. Cu toate acestea, mecanismul prevăzut la articolul 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 conduce la un rezultat foarte diferit. În special, în aplicarea acestui mecanism, numeroși utilizatori ai aeroportului Bruxelles-National nu beneficiază de rambursarea parțială a taxei lor de securitate, în timp ce doar trei companii aeriene își împart bugetul disponibil de 19 000 000 EUR pe an.
- (152) Prin urmare, mecanismul de redistribuire modifică cheltuielile financiare suportate de companiile aeriene care utilizează aeroportul Bruxelles-National în favoarea a trei companii aeriene care beneficiază de acest mecanism, în comparație cu o situație ipotetică în care BAC ar fi primit o subvenție, conform condițiilor prevăzute la articolul 1 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, fără ca această subvenție să fie însoțită de vreo obligație de redistribuire către companiile aeriene.
- (153) În plus, măsura nu poate fi considerată drept o compensație financiară pe care statul ar acorda-o companiilor aeriene în cauză pentru prestarea unui serviciu de interes economic general, întrucât Belgia nu a invocat existența unui astfel de serviciu de interes economic general încredințat companiilor aeriene în cauză. Prin urmare, măsura nu poate fi considerată lipsită de avantaj economic în conformitate cu hotărârea pronunțată în cauza Altmark <sup>(36)</sup>.

<sup>(36)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 24 iulie 2003, Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctele 87-93.



- (154) Rezultă din toate cele de mai sus că măsura în cauză conferă un avantaj economic pentru companiile aeriene.
- (155) Comisia ia act de faptul că, la 26 august 2014, site-ul internet al dlui Melchior Wathelet, la acea dată viceprim-ministru și fost secretar de stat pentru mediu, energie, mobilitate și reforme instituționale, afirma că „Comitetul ministerial restrâns a decis, în decembrie 2012, să acorde un pachet financiar anual de 20 000 000 EUR pentru a sprijini companiile aeriene belgiene (...)”. La 27 august 2014, dna Catherine Fonck, la acea dată secretar de stat pentru mobilitate, a declarat: „Există o hotărâre de guvern și aceasta este foarte clară. Subvențiile pentru companiile aeriene care utilizează aeroportul din Bruxelles trebuie să fie plătite”. Aceste declarații ministeriale susțin concluzia conform căreia mecanismul de redistribuire instituit prin articolul 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 conferă un avantaj economic companiilor aeriene în cauză și chiar sugerează că acordarea unui astfel de avantaj pentru companiile aeriene respective ar fi putut reprezenta scopul principal al respectivului decret regal.
- (156) Rămâne de stabilit dacă avantajul economic identificat în considerentele 141-154 este selectiv.

#### 7.1.4. Selectivitate

- (157) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, pentru a fi considerat ajutor de stat, un ajutor acordat de un stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”. Prin urmare, numai măsurile care acordă un avantaj în mod selectiv anumitor întreprinderi sau categorii de întreprinderi sau anumitor sectoare economice sunt susceptibile de a constitui ajutor de stat.
- (158) În primul rând, Comisia observă că, în temeiul Decretului regal din 7 ianuarie 2014, măsura poate aduce beneficii numai celor trei companii aeriene care au transportat mai mult de 400 000 de pasageri care pleacă de pe aeroportul Bruxelles-National în 2012, și anume Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium, reprezentând un sub-ansamblu de companii aeriene care, în prezent sau potențial, transportă pasageri care pleacă de pe aeroportul Bruxelles-National. Astfel, în momentul în care decretul regal a fost adoptat, singurii beneficiari posibili ai măsurii erau perfect identificabili și constituiau un sub-ansamblu închis de companii aeriene care transportă pasageri care pleacă de pe aeroportul Bruxelles-National, determinat numai pe baza datelor pentru anul 2012, care erau disponibile la momentul adoptării decretului regal. Cu toate acestea, un avantaj economic acordat unui grup închis de întreprinderi perfect identificabile la momentul acordării ajutorului este în mod necesar selectiv, atât *de jure*, cât și *de facto*.
- (159) Prin urmare, măsura care face obiectul prezentei analize conferă un avantaj selectiv pentru companiile aeriene care beneficiază de aceasta. Această concluzie nu poate contrazice raționamentul urmat de Curte în hotărârea sa pronunțată la 21 decembrie 2016 în cauza Hansestadt Lübeck <sup>(37)</sup>, din motivele prevăzute în considerentele 161 și 162.
- (160) În hotărârea menționată, Curtea a examinat condițiile în care un regulament care stabilește valoarea taxelor de aeroport la aeroportul din Lübeck ar putea implica un avantaj selectiv. Aceasta a considerat că, în speță, cadrul de referință relevant pentru aprecierea criteriului de selectivitate al regulamentului în cauză era cel al sistemului de taxe de aeroport aplicabile pe aeroportul din Lübeck <sup>(38)</sup>. Astfel, în cadrul grupului constituit din utilizatorii actuali și potențiali ai aeroportului din Lübeck trebuie să se analizeze dacă regulamentul în cauză constituie un avantaj pentru anumite întreprinderi în raport cu altele și, după caz, să se determine dacă acordarea acestui avantaj se justifică prin natura și economia sistemului din care face parte măsura.
- (161) Măsura care face obiectul prezentei investigații este diferită de măsura în discuție în cauza Hansestadt Lübeck prin faptul că nu constă în reglementarea taxelor de aeroport aplicabile tuturor utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National, care formează un grup deschis, ci prevede o subvenție pentru un sub-grup închis al acestui ansamblu. În special, este exclusă de la beneficiul măsurii orice companie aeriană care a transportat mai puțin de 400 000 de pasageri care pleacă de pe aeroportul Bruxelles National în 2012, indiferent de numărul și tipul de pasageri pe care îi transportă aceasta în cursul perioadei de aplicare a măsurii. Prin urmare, modelul de analiză a selectivității reținut de Curte în cauza Hansestadt Lübeck nu se aplică măsurii care face obiectul prezentei investigații.

<sup>(37)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

<sup>(38)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punctul 62.

- (162) Cu toate acestea, chiar presupunând că mecanismul de redistribuire instituit prin articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 poate fi considerat o măsură de stabilire a taxelor de aeroport la aeroportul Bruxelles-National și că eventuala selectivitate a măsurii trebuie examinată luând drept referință grupul format din utilizatorii actuali și potențiali ai aeroportului Bruxelles-National, aceasta ar prezenta totuși un caracter selectiv, astfel cum se va demonstra în considerentele 163-192.
- (163) În ipoteza evocată în considerentul 162, ar trebui să se considere că, în speță, cadrul de referință relevant pentru aprecierea caracterului selectiv al măsurii în cauză este reprezentat de sistemul de taxe de aeroport în vigoare la aeroportul Bruxelles-National și sistemul de finanțare a operațiunilor de securitate în aeroportul respectiv. În plus, existența unor diferențe de tratament care rezultă din măsura în curs de evaluare și posibilele justificări ale acestora ar trebui examinate în cadrul grupului format din utilizatorii actuali și potențiali ai aeroportului Bruxelles-National. Aceasta este, cel puțin implicit, abordarea urmată de Belgia în cursul procedurii. Într-adevăr, aceasta a invocat diverse justificări pentru anumite aspecte ale măsurii care conduc la o diferență de tratament între utilizatorii actuali și potențiali ai aeroportului Bruxelles-National, în special pragul de 400 000 de pasageri și utilizarea unor date referitoare la anul 2012 pentru a identifica întreprinderile beneficiare. Din motivele prezentate în considerentul 161, Comisia consideră că această metodă nu este aplicabilă în prezenta cauză. În plus, astfel cum se arată în considerentele 164-192, aplicarea acestei metode ar conduce la concluzia că măsura este selectivă.
- (164) Dacă se aplică metodologia descrisă în considerentul 162, cadrul de referință fiind determinat astfel cum se menționează în considerentul 163, trebuie să se menționeze că măsura conferă un avantaj pentru anumite întreprinderi în raport cu altele care se află într-o situație juridică și de fapt comparabilă. Într-adevăr, toate companiile aeriene care operează zboruri cu plecare de pe aeroportul Bruxelles-National se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă, fiind supuse, în special, aceluiași sistem de taxe de aeroport și, în particular, unei taxe de securitate care este exprimată ca o sumă unică percepută pentru fiecare pasager îmbarcat, fără nicio distincție în funcție de tipul sau numărul de pasageri. Cu toate acestea, în timp ce unii utilizatori beneficiază de o rambursare parțială a taxei de securitate, și anume cei care îndeplinesc criteriul prevăzut la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, alții nu beneficiază de nicio rambursare.
- (165) Rămâne să se stabilească dacă această diferență de tratament este justificată de natura și economia sistemului din care face parte măsura. În această privință, trebuie reamintit obiectivul Decretului regal din 7 ianuarie 2014, care a instituit măsura în cauză. Conform propriilor săi termeni, acesta constituie o măsură de sprijin pentru dezvoltarea infrastructurii relevante pentru securitatea în cadrul aeroportului Bruxelles-National. De asemenea, trebuie reamintit faptul că, în conformitate cu normele aplicabile, BAC are responsabilitatea de a stabili nivelul taxelor de aeroport, în limitele cadrului legislativ descris în secțiunea 2.1.3. Într-adevăr, în temeiul dispozițiilor menționate în considerentul 25, după consultarea utilizatorilor aeroportului, BAC stabilește sistemul tarifar și formula de control al tarifelor, întrucât acestea sunt considerate a fi obiectul unui acord între părți în absența notificării unui dezacord justificat al unui utilizator. Autoritatea de reglementare economică poate impune anumite adaptări sau modificări ale formulei de control al tarifelor sau ale sistemului tarifar în caz de dezacord între părți, în temeiul articolului 55 alineatul (4) din Decretul regal din 21 iunie 2004. Formula de control tarifar și orice modificare a acestei formule impuse de autoritatea de reglementare economică, precum și sistemul de tarificare sunt supuse aprobării ministrului responsabil pentru navigația aeriană. În cele din urmă, Comisia constată că BAC a introdus o taxă de securitate destinată să finanțeze, cel puțin până în momentul introducerii subvenției stabilite prin articolul 1 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, operațiunile de securitate efectuate de BAC. Elementele amintite în considerentul respectiv fac parte din natura și economia sistemului în care se înscrie măsura în cauză.
- (166) Taxa de securitate este exprimată ca o sumă unică percepută pentru fiecare pasager la plecare, indiferent de tipul de pasageri transportați. Prin urmare, o măsură de finanțare publică a operațiunilor de securitate ar trebui, în mod logic, să determine BAC, cu excepția cazului în care întreaga subvenție a fost utilizată pentru a finanța cheltuielile suplimentare de securitate, să reducă taxa de securitate în mod uniform. Astfel, toți utilizatorii aeroportului Bruxelles-National ar beneficia de efectele acestei finanțări proporțional cu numărul de pasageri la plecare pe care îi transportă. Cu toate acestea, măsura în cauză conduce la un rezultat diferit în mod substanțial, fie și numai pentru că numeroși utilizatori nu pot beneficia de nicio rambursare în temeiul articolului 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014. Astfel, măsura se îndepărtează, fără un motiv obiectiv, de economia generală a sistemului de taxe de aeroport, din mai multe motive. În primul rând, aceasta rezultă dintr-o decizie unilaterală a guvernului federal, care nu are competența de a stabili taxele de aeroport. Într-adevăr, rolul guvernului federal se limitează la a decide dacă să aprobe sau nu formula de control și sistemul tarifar la sfârșitul procesului descris în secțiunea 2.1.3, proces care nu a fost monitorizat în niciun fel pentru a adopta măsura în cauză. De asemenea,

măsura nu este în concordanță cu structura taxei de securitate, care ia forma unei sume per pasager îmbarcat și nu face nicio distincție în funcție de tipul sau numărul de pasageri transportați. Astfel, diferențele de tratament care rezultă din măsură nu ar putea fi justificate prin natura și economia sistemului din care face parte măsura în cauză.

- (167) În restul prezentei decizii și din motive de exhaustivitate, Comisia va examina totuși elementele justificative invocate de Belgia <sup>(39)</sup> și de anumite părți terțe referitoare la parametrii care determină beneficiarii măsurii.

În ceea ce privește limitarea numărului de beneficiari în funcție de pragul de 400 000 de pasageri pe an în 2012, fără a include pasagerii în tranzit și în transfer

- (168) Potrivit Belgiei, ideea care stă la baza acestei măsuri este de a reflecta scăderea costurilor marginale per pasager din costurile legate de asigurarea securității și de a se evita astfel penalizarea utilizatorilor care contribuie cel mai mult la dezvoltarea traficului de pasageri în aeroport.

- (169) În ceea ce privește alegerea pragului de 400 000 de pasageri pe an, fără a include pasagerii în tranzit sau în transfer, în scopul de a identifica beneficiarii, Belgia explică că acest prag a fost stabilit pe baza următoarelor analize:

- 41 % din costul legat de securitate este fix, în vreme ce 59 % este variabil;
- transferul pasagerilor nu este scutit de la plata cheltuielilor de securitate, ceea ce reprezintă o diferență semnificativă față de numeroase aeroporturi europene.
- metoda de stabilire a cuantumului cheltuielilor legate de securitate la aeroportul Bruxelles-National nu reflectă caracterul degresiv al costurilor legate de asigurarea securității, iar costurile reale de gestionare a pasagerilor nu s-ar reflecta, prin urmare, în această practică tarifară;
- companiile aeriene de transport de pasageri contribuie la acoperirea costurilor legate de asigurarea securității mai mult decât transportatorii de marfă, întrucât taxele se bazează pe numărul de pasageri, în timp ce o parte semnificativă a costurilor legate de asigurarea securității provine din gestionarea securității pentru transportorii de marfă.

- (170) Potrivit Belgiei, această analiză conduce la concluzia că transportatorii de persoane au fost suprafacturați și că erau necesare măsuri corective, întrucât dezvoltarea aeroportului implică creșterea tocmai a numărului de pasageri care pleacă de pe aeroportul Bruxelles-National.

- (171) În motivație, Belgia adaugă că a încercat să stabilizeze operațiunile transportatorilor principali prin intermediul unui stimulent clar și obiectiv. Potrivit Belgiei, acest stimulent ar putea să producă efecte după depășirea pragului de 400 000 de pasageri la plecare. O valoare mai mică ar avea drept efect, potrivit Belgiei, diluarea măsurii care nu subvenționează decât o treime din costurile legate de asigurarea securității aeroportuare, în timp ce o valoare mai mare ar face acest obiectiv imposibil de atins pentru companiile aeriene care doresc să se dezvolte pe aeroportul Bruxelles-National.

- (172) În cele din urmă, Belgia a adăugat în observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii: „obiectivul a fost acela de a încuraja companiile aeriene să se dezvolte pe aeroportul din Bruxelles compensându-le pentru reducerea costurilor legate de asigurarea securității pe care le implică o creștere a numărului de pasageri” <sup>(40)</sup>.

- (173) Comisia subliniază, în primul rând, că aprecierile invocate de Belgia în ceea ce privește transportatorii de marfă nu ar putea justifica diferențele determinate de măsură în cazul transportatorilor de călători, diferențe care fac obiectul prezentei analize.

- (174) Celelalte argumente invocate de Belgia, astfel cum au fost sintetizate în considerentele 169-172, nu pot justifica nici existența pragului de 400 000 de pasageri pe an, nici nivelul acestuia, nici faptul că acesta se bazează pe date istorice referitoare la anul 2012. Într-adevăr, aceste argumente pot fi rezumate în două puncte principale. În primul rând, pragul ar fi justificat prin preocuparea de a favoriza sau de a dezvolta traficul de pe aeroport, în special prin stabilizarea traficului operatorilor care transportă cei mai mulți pasageri. În al doilea rând, acesta s-ar justifica prin preocuparea de a corecta efectele taxei de securitate actuale, care nu ar reflecta în mod corect realitatea costurilor legate de asigurarea securității generate de traficul de pasageri al fiecărei companii aeriene.

<sup>(39)</sup> Argumentele Belgiei în această privință au fost prezentate, în esență, în răspunsul său din 2 aprilie 2014 la solicitarea de informații din 11 februarie 2014, în observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii și în răspunsul său din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015.

<sup>(40)</sup> Observațiile Belgiei privind decizia de inițiere a procedurii (Scrisoarea din 15 ianuarie 2015).

- (175) În ceea ce privește primul punct, Comisia menționează că obiectivul care constă în stabilizarea sau intensificarea traficului pe aeroportul Bruxelles-National nu are nicio legătură cu scopul declarat al Decretului regal din 7 ianuarie 2014, și anume finanțarea infrastructurii legate de securitate. În plus, obiectivul care constă în stabilizarea sau intensificarea traficului este legat, în realitate, de strategia și politica comercială a BAC. Trebuie amintit, în această privință, că sistemul taxelor de aeroport pentru aeroportul Bruxelles-National nu implică în niciun fel faptul că guvernul federal poate înlocui BAC în punerea în aplicare a unor stimulente financiare pentru a favoriza traficul. Astfel cum s-a menționat mai sus, în conformitate cu normele în vigoare, BAC are responsabilitatea de a stabili nivelul taxelor de aeroport, în limitele cadrului legislativ descris în secțiunea 2.1.3. Mai mult, dacă obiectivul Belgiei este de a crește traficul pe aeroportul Bruxelles-National, motivele pentru care stimulentele financiare ar trebui să fie rezervate companiilor aeriene care au transportat mai mult de 400 000 de pasageri în 2012, dată anterioară intrării în vigoare a acestui decret regal, sunt neclare. În special, companiile aeriene care nu au atins acest prag de trafic în 2012 sunt excluse din domeniul de aplicare al măsurii, în timp ce acestea ar putea să își crească în mod semnificativ traficul în anii următori cu condiția să primească stimulente adecvate.
- (176) Singurele elemente cantitative avansate de Belgia pentru a justifica pragul de 400 000 de pasageri pe an sunt date privind numărul de pasageri la plecare transportați în 2012 și 2013 de către companiile aeriene care au transportat mai mult de 100 000 de pasageri la plecare în cursul unuia dintre cei doi ani, făcând distincția între pasagerii în transfer, pasagerii în tranzit și ceilalți pasageri la plecare. <sup>(41)</sup> În observațiile Belgiei cu privire la datele sale se afirmă de asemenea: „Analiza cifrelor incluse în anexa 2 indică, pentru anul 2012, că pornind de la pragul de 400 000 de pasageri la plecare, rata de creștere – a coeficientului unghiular al curbei rezultate din aceste date – se mărește în mod semnificativ. Astfel, stimulentele va putea produce efecte ca urmare a acestei valori.” <sup>(42)</sup> Cu toate acestea, în măsura în care aceste date nu evidențiază decât evoluția numărului de pasageri transportați între 2012 și 2013, și nu relațiile dintre taxele de aeroport, în special taxa de securitate, și numărul de pasageri transportați, acestea nu permit evaluarea *ex ante* a efectelor de stimulare ale măsurii propuse asupra traficului aeroportului Bruxelles-National.
- (177) Prin urmare, Comisia consideră că primul punct principal al argumentației prezentate de Belgia, astfel cum a fost sintetizat în considerentul 174, nu justifică pragul de 400 000 de pasageri la plecare pe an luat în considerare la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014.
- (178) În ceea ce privește al doilea punct principal menționat în considerentul 174, Comisia constată că preocuparea de a corecta modul în care BAC transferă costurile sale legate de asigurarea securității către diferite companii aeriene, pe care Belgia o consideră necesară pentru a reflecta costurile reale suportate de diferitele companii aeriene, este străină de obiectivul măsurii, și anume sprijinirea infrastructurii legate de securitate. Într-adevăr, dacă acordarea unei subvenții în favoarea BAC în scopul de a reduce structura costurilor acesteia legate de asigurarea securității <sup>(43)</sup> este, potențial, de natură să sprijine infrastructura legată de securitate, modul în care BAC distribuie între diferitele companii aeriene partea din această subvenție pe care le-o acordă nu pare să aibă efect asupra acestui obiectiv. În plus, ar trebui reamintit faptul că BAC are responsabilitatea de a propune un sistem de tarifare și o formulă de control tarifar care să reflecte costurile reale. Autoritatea de reglementare economică poate lua o decizie definitivă doar în anumite circumstanțe și după un proces de consultare a utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National. Acționând în mod unilateral, prin intermediul măsurii în cauză, pentru a corecta structura taxei de securitate, guvernul federal a respins fără un motiv obiectiv sistemul general de stabilire a taxelor de aeroport.
- (179) În plus, chiar presupunând că guvernul federal era îndreptățit să efectueze o astfel de rectificare, în scopul de a reflecta costurile reale legate de asigurarea securității induse de diferitele companii aeriene, excluderea companiilor aeriene care au transportat mai puțin de 400 000 de pasageri la plecare în 2012, fără a include pasagerii în tranzit și în transfer, nu permite atingerea acestui obiectiv. Într-adevăr, deși nu se poate exclude faptul că, din costurile legate de asigurarea securității, costul marginal pe pasager este în scădere, niciuna dintre informațiile furnizate de Belgia nu indică faptul că această scădere merită să fie luată în considerare doar începând cu al 400 000-lea pasager și că acele companii aeriene care transportă un număr de pasageri mai mic nu ar putea beneficia de suportarea de către stat a unei părți din costurile legate de asigurarea securității ale BAC. Belgia nu a furnizat nicio justificare calitativă sau cantitativă în această privință. Trebuie remarcat faptul că, în cursul unui anumit an de aplicare a dispozitivului, unei companii aeriene eligibile i se poate rambursa integral taxa de securitate datorată pentru toți pasagerii îmbarcați după cel de al 400 000-lea, cu condiția ca pachetul bugetar de 19 milioane EUR să permită acest lucru. Potrivit Belgiei, o parte semnificativă a costurilor legate de

<sup>(41)</sup> Anexa 2 la răspunsul din 2 aprilie 2014 la solicitarea de informații din 11 februarie 2014.

<sup>(42)</sup> Răspunsul din 2 aprilie 2014 la întrebarea nr. 14 din cererea de informații din 11 februarie 2014.

<sup>(43)</sup> A se vedea al treilea considerent din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, care prevede acest obiectiv.

asigurarea securității ale BAC (59 %) este variabilă. Rezultă că orice pasager suplimentar, inclusiv dincolo de cel de al 400 000-lea, generează costuri suplimentare legate de asigurarea securității, care nu sunt neglijabile. Prin urmare, măsura în cauză este puțin susceptibilă de a reflecta în mod corect costurile reale legate de asigurarea securității determinate de diverșii utilizatori ai aeroportului Bruxelles-National.

- (180) La rândul său, Brussels Airlines a estimat că un prag legat de numărul de pasageri era relevant în cazul unei subvenții pentru servicii legate de securitatea aeroporturilor, întrucât costurile legate de asigurarea securității în aeroporturi sunt legate, de asemenea, de numărul de pasageri. Cu toate acestea, Brussels Airlines nu a explicat cum modul în care costurile legate de asigurarea securității variază în funcție de numărul de pasageri justifică alegerea unui prag exprimat în număr de pasageri, excluzând de la început o categorie întreagă de companii aeriene. În plus, Brussels Airlines nu a oferit nicio justificare în ceea ce privește nivelul pragului reținut.
- (181) De asemenea, o companie aeriană care a transportat mai mult de 400 000 de pasageri la plecare pe an în 2013, 2014 sau 2015, fără a include pasagerii în transfer și în tranzit, nu ar primi pentru anul respectiv nicio rambursare parțială a taxei sale de securitate, în temeiul articolului 2 din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, dacă nu a atins pragul de 400 000 de pasageri în 2012 și ar rămâne penalizată de structura taxei de securitate care, potrivit Belgiei, nu reflectă în mod suficient caracterul degresiv al costurilor legate de asigurarea securității. Astfel, excluderea *a priori* a companiilor care au transportat mai puțin de 400 000 de pasageri la plecare în 2012 din domeniul de aplicare al măsurii, fără a include pasagerii în tranzit și în transfer, nu ar fi compatibilă cu obiectivul de a reflecta mai bine situația reală a costurilor legate de asigurarea securității în taxa de securitate.
- (182) În cele din urmă, în justificările sale Belgia a arătat că transferul pasagerilor nu este scutit de taxe de securitate pe aeroportul Bruxelles-National, ceea ce nu ar reflecta caracterul degresiv al costurilor legate de asigurarea securității. Presupunând că ar fi corectă, această afirmație este în contradicție cu faptul că pasagerii aflați în transfer și în tranzit nu sunt luați în considerare în scopul de a identifica companiile aeriene care depășesc pragul de 400 000 de pasageri la plecare transportați în 2012 și, prin urmare, sunt eligibile pentru rambursare în cadrul măsurii în cauză.
- (183) Având în vedere cele de mai sus, al doilea punct principal al argumentelor prezentate de Belgia, astfel cum este menționat în considerentul 174, nu poate justifica pragul de 400 000 de pasageri la plecare pe an, astfel cum se reflectă la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014.
- (184) În plus, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, pasagerii în transfer și în tranzit sunt excluși de la calculul numărului de pasageri efectuat pentru a determina care sunt companiile aeriene beneficiare, însă sunt incluși la calcularea sumelor care urmează să fie rambursate fiecăreia dintre companiile aeriene beneficiare în temeiul articolului 2 alineatul (2) din Decretul regal menționat. Cu toate acestea, modalitățile de calculare a subvențiilor ar trebui să fie în concordanță cu criteriul utilizat pentru a determina beneficiarii acestora, în caz contrar acestea neputând fi conforme cu obiectivele care stau la baza alegerii criteriului pentru selectarea beneficiarilor.
- (185) În comentariile sale, Ryanair a remarcat această contradicție. În observațiile sale cu privire la comentariile prezentate de Ryanair, Belgia s-a limitat la a face trimitere, cu privire la acest aspect, la comunicările sale anterioare. Cu toate acestea, comunicările respective nu conțin nicio explicație privind diferența de tratament a pasagerilor în transfer și în tranzit în definirea criteriului de selecție a beneficiarilor și în modalitățile de calcul al subvenției.
- (186) Comisia remarcă în acest sens că, dacă pasagerii aflați în tranzit și în transfer ar fi fost incluși în calculul numărului de pasageri efectuat în temeiul articolului 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, încă două companii aeriene ar fi fost eligibile, *a priori*, pentru măsura în cauză, și anume Lufthansa și Jet Airways<sup>(44)</sup>.
- (187) Având în vedere cele de mai sus, se pare că limitarea numărului de beneficiari doar la companiile aeriene care au transportat mai mult de 400 000 de pasageri care pleacă de pe aeroportul Bruxelles National în 2012, fără a include pasagerii în tranzit și în transfer, nu este justificată în mod obiectiv prin natura și economia sistemului din care face parte măsura.

În ceea ce privește alegerea anului 2012

- (188) Potrivit Belgiei<sup>(45)</sup>, anul 2012 a fost ales ca an de referință deoarece acesta este ultimul an pentru care erau disponibile cifre la momentul când Consiliul de Miniștri a decis să adopte măsura. Potrivit Belgiei, luarea în considerare a cifrelor din 2012 asigură o anumită securitate juridică pentru întreprinderile beneficiare.

<sup>(44)</sup> Răspunsul Belgiei din 12 martie 2015 la întrebarea 2 din solicitarea de informații a Comisiei din 10 februarie 2015.

<sup>(45)</sup> Răspunsul din 2 aprilie 2014 la solicitarea de informații din 11 februarie 2014 și răspunsul din 12 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015.

- (189) Cu toate acestea, Comisia consideră că acest argument nu este valabil. Articolul 2 alineatul (2) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 prevede că subvențiile primite de companiile aeriene sunt calculate pentru un anumit an (2013, 2014 sau 2015) ținând cont de numărul de pasageri la plecare (pasagerii în tranzit și în transfer incluși) din anul respectiv. Prin urmare, nu există niciun motiv obiectiv pentru a exclude *a priori* anumite companii aeriene de pe lista beneficiarilor pe baza datelor pentru anul 2012. În realitate, criteriul de la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal menționat nu aduce o altă certitudine decât aceea de a exclude din dispozitiv companiile aeriene care nu îndeplinesc respectivul criteriu. Prin urmare, argumentul invocat de Belgia privind securitatea juridică este inoperant.
- (190) Potrivit Brussels Airlines, care se alătură argumentelor Belgiei în ceea ce privește acest aspect, utilizarea anului de referință 2012 se explică prin faptul că acesta este ultimul an pentru care erau disponibile cifre atunci când Consiliul de Miniștri a decis să adopte măsura. Brussels Airlines consideră că, în mod clar, alegerea unui punct de referință rămâne într-o oarecare măsură arbitrară, dar că, alegând anul de referință 2012, Belgia nu ar fi depășit marja de apreciere discreționară de care se bucură. Cu toate acestea, argumentele respective se bazează implicit pe premisa potrivit căreia era necesar să se limiteze *a priori* numărul de beneficiari în rândul utilizatorilor aeroportului Bruxelles-National, în funcție de datele referitoare la un anumit an de referință din trecut. Pentru motivele menționate mai sus, Comisia consideră că această premisă este inexactă, ceea ce face ca argumentul Brussels Airlines să fie inoperant.
- (191) Potrivit Belgiei, măsura permite ca o nouă stabilire a companiilor aeriene beneficiare să aibă loc pe baza numărului de pasageri transportați în 2015, pentru perioada bugetară 2016, 2017 și 2018, ceea ce va permite, după caz, orientarea beneficiilor măsurii către alte companii aeriene sau excluderea unuia sau mai multor beneficiari actuali. Astfel, Belgia consideră că mecanismul are un efect stimulativ prin faptul că este de natură să conducă la o redistribuire a listei beneficiarilor o dată la trei ani <sup>(46)</sup>. În această privință, Comisia ia act de faptul că măsura este stabilită numai în ceea ce privește anii 2013, 2014 și 2015. Extinderea acesteia în timp este, așadar, ipotetică.
- (192) Având în vedere cele de mai sus, limitarea numărului de beneficiari în funcție de datele de trafic pentru anul 2012 nu este justificată de natura și economia sistemului din care face parte măsura.

#### Concluzie

- (193) Măsura conferă un avantaj pentru trei categorii specifice de utilizatori ai aeroportului Bruxelles-National în comparație cu altele, iar acest avantaj nu este justificat prin natura și economia sistemului din care face parte măsura. Această concluzie confirmă caracterul selectiv al măsurii.
- (194) În plus, din cele de mai sus rezultă că toți ceilalți utilizatori ai aeroportului Bruxelles-National sunt excluși din domeniul de aplicare al măsurii și, prin urmare, nu beneficiază de nicio subvenție, fără ca această excludere să fie justificată prin natura și economia sistemului din care face parte măsura. Prin urmare, suma totală a subvenției primite de beneficiarii dispozitivului constituie un avantaj economic selectiv.

#### 7.1.5. Efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și asupra concurenței

- (195) Sprijinul public pentru întreprinderi constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE numai dacă „denaturează sau [...] amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri” și în măsura în care acesta „afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (196) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul pieței interne, acestea din urmă sunt considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor. Conform jurisprudenței <sup>(47)</sup>, pentru ca o măsură să fie recunoscută ca fiind susceptibilă să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.

<sup>(46)</sup> Răspunsul din 14 martie 2015 la solicitarea de informații din 10 februarie 2015.

<sup>(47)</sup> Hotărârea Tribunalului din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punctele 46 și 49-53.

- (197) În ceea ce privește afectarea schimburilor comerciale, nu este necesar să se stabilească faptul că ajutorul are un efect real asupra schimburilor comerciale dintre statele membre, ci doar să se examineze dacă acest ajutor este susceptibil să afecteze aceste schimburi comerciale <sup>(48)</sup>. În special, instanțele Uniunii au statuat că, atunci când un ajutor financiar acordat de stat consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu cea a altor întreprinderi concurente în cadrul comerțului intracomunitar, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor <sup>(49)</sup>.
- (198) Măsura în cauză permite companiilor aeriene beneficiare să practice o politică tarifară mai agresivă, precum și să mențină sau să majoreze în mod artificial oferta de servicii furnizate, comparativ cu condițiile normale de piață și, prin urmare, să denatureze concurența cu celelalte companii care nu beneficiază de măsura respectivă. Prin urmare, măsura este de natură să consolideze poziția întreprinderilor beneficiare în raport cu alte companii aeriene care își desfășoară activitatea pe piața transportului aerian de pasageri în cadrul Uniunii. Or, această piață a fost pe deplin liberalizată și este deschisă tuturor companiilor aeriene din Uniune în temeiul legislației UE.
- (199) Rezultă că, prin denaturarea concurenței între companiile aeriene care operează în cadrul pieței interne, această măsură este susceptibilă, de asemenea, să denatureze comerțul între statele membre.

#### 7.1.6. Concluzie privind existența unui ajutor de stat în favoarea companiilor aeriene

- (200) Măsura evaluată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, în favoarea companiilor aeriene care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014.

### 7.2. Legalitatea ajutorului

- (201) În conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din tratat, „Comisia este informată, în timp suficient pentru a putea să își prezinte observațiile, de orice plan de acordare sau modificare a unui ajutor. (...) Statul membru în cauză nu poate pune în aplicare măsurile preconizate înainte ca această procedură să fi condus la o decizie finală.”
- (202) În speță, măsura în cauză a fost deja pusă în aplicare, Decretul regal din 7 ianuarie 2014 intrând în vigoare fără ca măsura să fi fost notificată Comisiei. Suspendarea ulterioară a acestui decret regal nu are niciun impact asupra ilegalității ajutorului.
- (203) Comisia nu a identificat niciun temei juridic pentru scutirea Belgiei de obligația de notificare a acestui ajutor. Astfel, subvenția acordată nu intră sub incidența nici a Regulamentului (CE) nr. 800/2008, nici a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei <sup>(50)</sup>, al cărui articol 58 alineatul (1) prevede că „prezentul regulament se aplică ajutoarelor individuale acordate înainte de intrarea sa în vigoare, dacă ajutoarele în cauză îndeplinesc toate condițiile prevăzute de prezentul regulament, cu excepția articolului 9”. În plus, subvenția nu se încadrează în domeniul de aplicare al Deciziei 2012/21/UE a Comisiei <sup>(51)</sup>, întrucât nivelul traficului pe aeroportul Bruxelles-National depășește pragul de 200 000 de pasageri pe an stabilit la articolul 2 alineatul (1) litera (e) din decizia menționată.
- (204) Prin urmare, măsura examinată constituie ajutor ilegal.

### 7.3. Compatibilitatea ajutorului

- (205) Întrucât subvenția menționată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, este necesar să se examineze compatibilitatea acesteia cu piața internă. Considerând că măsura nu ar constitui ajutor de stat, Belgia nu a indicat niciun temei juridic sau argument pe baza cărora măsura ar putea fi declarată compatibilă cu piața internă în cazul în care aceasta ar trebui să fie calificată drept ajutor de stat.

<sup>(48)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 14 ianuarie 2015, Eventech/The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punctul 65, hotărârea Curții de Justiție din 8 mai 2013, Libert și alții, cauzele conexate C-197/11 și C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punctul 76.

<sup>(49)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 14 ianuarie 2015, Eventech/The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punctul 66, hotărârea Curții de Justiție din 8 mai 2013, Libert și alții, cauzele conexate C-197/11 și C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punctul 77, hotărârea Tribunalului din 4 aprilie 2001, Friuli Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, punctul 41.

<sup>(50)</sup> Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

<sup>(51)</sup> Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

- (206) În ceea ce o privește, Brussels Airlines a susținut că, dacă Comisia ar trebui să concluzioneze existența unui ajutor de stat, acesta ar trebui să fie declarat compatibil cel puțin până la 4 aprilie 2014, data intrării în vigoare a noilor orientări privind sectorul aviației. Brussels Airlines se referă, în acest sens, la decizia Charleroi, în care Comisia a considerat că mai multe măsuri de ajutor acordate de Regiunea valonă erau compatibile cu piața internă până la 4 aprilie 2014.
- (207) Cu toate acestea, măsurile examinate în cadrul deciziei Charleroi, la care face referire Brussels Airlines, erau măsuri de ajutor în favoarea administratorului aeroportului din Charleroi, declarate parțial compatibile cu piața internă în temeiul secțiunii 5.1.2 din Orientările privind sectorul aviației, referitoare la ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor. În măsura în care măsura examinată constituie ajutor în favoarea unor companii aeriene și nu a administratorilor aeroporturilor, argumentul Brussels Airlines este lipsit de relevanță.
- (208) În pofida lipsei unor argumente invocate de Belgia pentru a justifica compatibilitatea ajutorului cu piața internă, Comisia a examinat eventuala compatibilitate a ajutorului în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, care prevede că pot fi considerate compatibile cu piața internă „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun”.
- (209) Într-adevăr, se pare că ajutorul nu poate fi declarat compatibil în baza niciunui alt temei juridic. În special, măsura nu poate fi considerată drept o compensație care ar fi acordată companiilor aeriene pentru prestarea unui serviciu de interes economic general. Prin urmare, măsura nu poate fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.
- (210) Orientările privind sectorul aviației asigură un cadru general de evaluare a compatibilității ajutorului acordat companiilor aeriene în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (211) Cu excepția ajutoarelor cu caracter social acordate consumatorului final pentru un anumit traseu și care, în mod evident, nu intră sub incidența măsurii în cauză, ajutoarele la înființare sunt singurele ajutoare pentru companiile aeriene care pot fi autorizate în temeiul orientărilor privind sectorul aviației.
- (212) În conformitate cu punctul 174 din Orientările privind sectorul aviației, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor ilegale la înființare acordate unor companii aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. Decretul regal a fost adoptat la 7 ianuarie 2014, și anume înainte de 4 aprilie 2014. La acea dată, ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene erau reglementate de Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale <sup>(52)</sup> (denumite în continuare „orientările din 2005”).
- (213) În conformitate cu punctul 79 litera (c) din orientările din 2005, ajutorul la înființare se aplică numai la deschiderea de rute noi sau de noi frecvențe, generând o creștere a volumului net de pasageri. Măsura în cauză nu îndeplinește această condiție, întrucât pasagerii care dau naștere dreptului la rambursare în temeiul articolului 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014 nu sunt neapărat pasageri care folosesc rute noi sau rute care fac obiectul unor noi frecvențe care să conducă la o creștere a numărului de pasageri.
- (214) În plus, în timp ce la punctul 15 din orientările din 2005 se face distincție între patru categorii de aeroporturi, A, B, C și D, punctul 79 litera (b) din orientările menționate prevede ca ajutorul la înființare să fie plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoriile C și D de un alt aeroport din Uniune, ajutoarele pentru rute între aeroporturile naționale (categoria B) neputând fi luat în considerare decât în cazuri excepționale. Punctul 79 litera (b) nu prevede că ajutorul la înființare poate fi acordat pentru rute între, pe de o parte, un aeroport din categoria A și, pe de altă parte, un aeroport din categoria A sau B sau un aeroport din afara Uniunii. Or, aeroportul Bruxelles-National numără mai mult de zece milioane de pasageri pe an și, prin urmare, aparține categoriei A. Întrucât măsura nu este însoțită de nicio condiție privind aeroportul de destinație, iar rutele utilizate de pasageri dau dreptul la rambursarea taxei de securitate în temeiul articolului 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, condiția prevăzută la punctul 79 litera (b) din orientările menționate nu este îndeplinită.
- (215) Prin urmare, ajutorul nu îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute pentru ajutoarele la înființare în temeiul orientărilor din 2005.
- (216) Având în vedere cele de mai sus, ajutorul este incompatibil cu piața internă.

<sup>(52)</sup> JO C 312, 9.12.2005, p. 1.



## 8. RECUPERARE

- (217) În conformitate cu dispozițiile din TFUE și cu jurisprudența constantă a Curții, Comisia are competența, atunci când constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă, de a decide dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice ajutorul respectiv. De asemenea, Curtea a susținut, în mod consecvent, că obligația impusă unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior.
- (218) În acest context, Curtea a stabilit că acest obiectiv este atins după ce beneficiarul a rambursat sumele ajutoarelor acordate ilegal. Prin rambursarea ajutorului, beneficiarul renunță la avantajul de care s-a bucurat față de concurenții săi pe piață, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită.
- (219) În conformitate cu această jurisprudență, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede următoarele: „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar (...)”.
- (220) În consecință, având în vedere că măsurile în cauză au fost puse în aplicare prin încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE și sunt incompatibile cu piața internă, acestea trebuie să fie recuperate pentru a se restabili situația care exista pe piață înainte de acordarea lor. Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp cuprins între data la care avantajul a fost acordat beneficiarilor, și anume momentul în care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarilor, până la recuperarea sa efectivă. Sumele care urmează să fie recuperate ar trebui să fie purtătoare de dobândă până la recuperarea lor efectivă.
- (221) Prin scrisoarea din 20 martie 2017, Belgia a informat Comisia cu privire la retragerea Decretului regal din 7 ianuarie 2014 prin Decretul regal din 15 martie 2017. Prin urmare, Belgia a eliminat măsura de ajutor, care nu va mai produce efecte în viitor.
- (222) În plus, prin scrisoarea din 16 mai 2017, Belgia a furnizat toate informațiile necesare care dovedesc că, în temeiul Decretului regal din 15 martie 2017, companiile aeriene Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium și Thomas Cook Airlines Belgium au restituit sumele aferente ajutorului primite și dobânda calculată de la 22 septembrie 2014 pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei<sup>(3)</sup> de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004, și anume suma de 16 779 819 EUR corespunzătoare ajutorului și 543 546,30 EUR dobândă, 2 143 621 EUR ajutor și 69 438,01 EUR dobândă și, respectiv, 76 560 EUR ajutor și 2 480 EUR dobândă.
- (223) Luând în considerare aceste elemente și ținând seama de rambursarea sumelor ajutorului și a dobânzilor aferente, Comisia consideră că beneficiarii au pierdut avantajul de care beneficiaseră pe piață în raport cu concurenții lor și că situația concurențială anterioară plății ajutorului a fost restabilită.
- (224) Având în vedere cele de mai sus, nu este necesar să se solicite Belgiei să procedeze la eliminarea măsurii și la recuperarea ajutorului incompatibil de la beneficiari, întrucât a efectuat deja aceste acțiuni.

## 9. CONCLUZIE

- (225) Comisia constată că Belgia a pus în aplicare în mod ilegal un ajutor de stat în favoarea companiilor aeriene care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din Decretul regal din 7 ianuarie 2014, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Întrucât nu pot fi identificate motive de compatibilitate pentru schema respectivă, se constată că aceasta este incompatibilă cu piața internă.
- (226) Cu toate acestea, în măsura în care Belgia a retras Decretul regal din 7 ianuarie 2014 și a procedat la recuperarea ajutoarelor și a dobânzilor aferente, situația existentă înainte de acordarea respectivelor ajutoare de stat ilegale și incompatibile a fost restabilită. Prin urmare, nu este necesar să se solicite eliminarea măsurii și recuperarea ajutoarelor în cauză,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

### *Articolul 1*

- (1) Subvenția acordată prin Decretul regal din 7 ianuarie 2014 în favoarea anumitor companii aeriene constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

(2) Ajutorul menționat la alineatul (1), acordat în mod ilegal de Regatul Belgiei, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, este incompatibil cu piața internă.

*Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei.

Adoptată la Bruxelles, 18 iulie 2017.

*Pentru Comisie*  
Margrethe VESTAGER  
*Membră a Comisiei*

---

**DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1538 A COMISIEI****din 11 octombrie 2018****privind armonizarea spectrului de frecvențe radio pentru utilizarea de dispozitive cu rază mică de acțiune în benzile de frecvențe de 874-876 și 915-921 MHz**

[notificată cu numărul C(2018) 6535]

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Decizia nr. 676/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind cadrul de reglementare pentru politica de gestionare a spectrului de frecvențe radio în Comunitatea Europeană (Decizia privind spectrul de frecvențe radio) <sup>(1)</sup>, în special articolul 4 alineatele (3) și (4),

întrucât:

- (1) Dispozitivele cu rază mică de acțiune (*short-range devices* – SRD) sunt, de obicei, produse destinate publicului larg și/sau produse portabile, care pot fi luate și folosite cu ușurință peste hotare. Prin urmare, diferențele în ceea ce privește condițiile de acces la spectrul de frecvențe radio pot împiedica circulația liberă a acestora, pot mări costurile de producție și pot crea un risc de interferențe prejudiciabile cu alte aplicații și servicii radio din cauza utilizării neautorizate. Decizia 2006/771/CE a Comisiei <sup>(2)</sup> armonizează condițiile tehnice în vederea utilizării spectrului de frecvențe pentru numeroase dispozitive cu rază mică de acțiune.
- (2) Prin Decizia nr. 243/2012/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup> se solicită statelor membre ca, în cooperare cu Comisia, să încurajeze, după caz, utilizarea colectivă a spectrului radio și utilizarea partajată a spectrului radio, cu scopul de a crește eficiența și flexibilitatea, precum și de a asigura disponibilitatea spectrului radio pentru „internetul obiectelor” (IoT) și pentru identificarea prin frecvențe radio (RFID). Condițiile tehnice armonizate pentru utilizarea benzii de frecvențe de 863-870 MHz pentru internetul obiectelor, inclusiv pentru RFID, sunt reglementate de Decizia 2006/771/CE, care stabilește condițiile tehnice generale armonizate pentru utilizarea unei largi varietăți de dispozitive cu rază mică de acțiune care, în consecință, fac doar obiectul unei autorizații generale în temeiul legislației naționale. Cu toate acestea, mediul de partajare în benzile de frecvențe de 874-876 MHz și 915-921 MHz se abate de la această abordare a spectrului de frecvențe pentru dispozitivele cu rază mică de acțiune și necesită, prin urmare, un regim de reglementare specific.
- (3) Pe baza mandatului permanent încredințat în iulie 2006 Conferinței europene a administrațiilor de poștă și telecomunicații (CEPT) în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Decizia nr. 676/2002/CE pentru actualizarea anexei la Decizia 2006/771/CE în funcție de evoluțiile tehnologice și ale pieței în domeniul dispozitivelor cu rază mică de acțiune, Comisia a solicitat în mod specific CEPT, în iulie 2014, în scrisoarea sa de orientare pentru cel de al șaselea ciclu de actualizare (RSCOM 13-78rev2), să examineze posibilitatea introducerii dispozitivelor cu rază mică de acțiune în benzile de 870-876 MHz și 915-921 MHz, permițând, în același timp, o anumită flexibilitate administrațiilor naționale și protejând utilizarea existentă a spectrului pentru menținerea ordinii și a siguranței publice, pentru apărare (cum ar fi vehiculele aeriene și terestre fără pilot, controlul la distanță și telemetria, releele radio tactice, sistemele tactice de comunicații și legăturile tactice de date) și pentru căi ferate.
- (4) Ca răspuns la acest mandat, la 6 martie 2017, CEPT a transmis un addendum (RSCOM17-07) la Raportul său nr. 59 din 17 iulie 2016, care cuprinde concluziile cu privire la posibilitatea utilizării armonizate din punct de vedere tehnic a benzilor de frecvențe de 870-876 MHz și 915-921 MHz pentru a permite introducerea soluțiilor RFID avansate din punct de vedere tehnic, precum și a noilor dispozitive cu rază mică de acțiune care permit accesarea de noi tipuri de aplicații de comunicare între mașini (*machine-to-machine*) și aplicații IoT. Aceste aplicații de comunicare între mașini și IoT se bazează pe dispozitivele cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea și sunt controlate de punctele de acces la rețea, care, ca puncte fixe de acces la o rețea de date, acționează ca puncte de conectare pentru celelalte dispozitive cu rază mică de acțiune dintr-o astfel de rețea la platformele de servicii situate în afara rețelei, transferând datele colectate de la nodurile terminale aflate sub controlul lor. De asemenea, aceste posibilități de armonizare țin seama de noile oportunități în banda de 863-868 MHz, deja armonizată pentru dispozitivele cu rază mică de acțiune.

<sup>(1)</sup> JO L 108, 24.4.2002, p. 1.<sup>(2)</sup> Decizia 2006/771/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2006 de armonizare a spectrului de frecvențe radio în vederea utilizării de dispozitive cu rază mică de acțiune (JO L 312, 11.11.2006, p. 66).<sup>(3)</sup> Decizia nr. 243/2012/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2012 de instituire a unui program multianual pentru politica în domeniul spectrului de frecvențe radio (JO L 81, 21.3.2012, p. 7).

- (5) Dispozitivele RFID care utilizează spectrul din extremitatea inferioară a benzii de 900 MHz sunt disponibile aproape peste tot în lume. Asigurarea disponibilității lor depline în Uniune ar crea noi oportunități de utilizare la nivel mondial, care ar fi în beneficiul întreprinderilor din Uniune. În același mod, dispozitivele cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea și permit utilizarea unei game largi de aplicații IoT, inclusiv a IoT-ului „low-cost”, ar putea beneficia de această potențială armonizare la nivel mondial și ar face posibile aplicații cum ar fi urmărirea mondială a activelor sau i-ar putea ajuta pe dezvoltatorii inovatori de dispozitive casnice inteligente din Uniune să își majoreze gradul de penetrare pe piață. Aceste noi dispozitive reprezintă, prin urmare, un sector important, în creștere rapidă, cu un potențial de inovare ridicat. Uniunea ar trebui să beneficieze de disponibilitatea aproape mondială a unor astfel de dispozitive și a aplicațiilor aferente, de economiile de scară importante și de costurile mai scăzute corespunzătoare, prin asigurarea armonizării condițiilor tehnice de utilizare a spectrului în benzile de 874-876 MHz și 915-921 MHz în toate statele membre.
- (6) Condițiile tehnice de utilizare armonizate asigură un mediu de partajare predictibil, specificând, într-o bandă de frecvențe pentru o anumită categorie de dispozitive cu rază mică de acțiune, puterea de emisie, intensitatea câmpului sau limitele densității de putere, precum și unii parametri suplimentari și restricțiile de utilizare, pe baza studiilor de compatibilitate aferente. Astfel de condiții ar trebui să fie în măsură să împiedice interferențele prejudiciabile, să încurajeze utilizarea fiabilă și eficientă a benzilor de frecvență și să ofere flexibilitate pentru o gamă largă de aplicații. În consecință, acestea ar trebui să permită operarea majorității dispozitivelor cu rază mică de acțiune în majoritatea statelor membre în mod neexclusiv și partajat, sub rezerva unui regim de autorizare generală în temeiul dreptului intern, la fel ca în cazul dispozitivelor cu rază mică de acțiune armonizate prin Decizia 2006/771/CE. Acest lucru nu aduce atingere articolului 5 din Directiva 2002/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup> și nici articolului 9 alineatele (3) și (4) din Directiva 2002/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup> și respectă articolul 7 din Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup> în ceea ce privește posibilitatea de a impune, din anumite motive, cerințe suplimentare pentru utilizarea neexclusivă și partajată a acestor benzi, atunci când condițiile tehnice armonizate sau condițiile generale de autorizare nu sunt suficiente pentru a asigura o calitate corespunzătoare a serviciilor.
- (7) Deși benzile de frecvență de 873-876 MHz și 918-921 MHz nu sunt armonizate, prin legislația Uniunii sau printr-o decizie a Comitetului european pentru comunicații (ECC), pentru utilizarea de către sistemul de comunicații mobile feroviare (GSM-R), ele pot fi utilizate în acest scop la nivel național, în baza unei decizii naționale în conformitate cu Reglementările privind radiocomunicațiile ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (Reglementările UIT privind radiocomunicațiile). Astfel, atunci când condițiile tehnice armonizate prevăzute de autorizațiile generale nu ar fi suficiente pentru a proteja utilizarea benzilor de frecvențe de 873-876 MHz și 918-921 MHz pentru o extensie națională a sistemului de comunicații mobile feroviare (EGSM-R), statele membre în cauză ar trebui să poată supune utilizarea dispozitivelor cu rază mică de acțiune unui regim de autorizații neexclusive individuale sau unor cerințe specifice de instalare sau de operare, restricții geografice sau tehnici specifice de atenuare, fără a afecta condițiile tehnice armonizate stabilite în benzile respective pentru accesul la spectru al dispozitivelor cu rază mică de acțiune. Astfel de restricții, atunci când sunt necesare într-un anumit stat membru, ar putea asigura, în special, coordonarea astfel încât să fie posibilă partajarea geografică între E-GSM-R, pe de o parte, și dispozitivele RFID și dispozitivele cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea, pe de altă parte.
- (8) Mai mult, în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Decizia nr. 676/2002/CE, având în vedere că statele membre își mențin dreptul de a organiza și utiliza spectrul lor radio în vederea menținerii ordinii publice, a siguranței publice și pentru apărare, acestea trebuie să-și păstreze capacitatea de a proteja utilizarea actuală și viitoare a acestor benzi și a benzilor adiacente în scopuri militare și în vederea altor obiective de ordine publică și siguranță publică, urmărind în același timp obiectivul de a pune la dispoziție benzi principale armonizate minime pentru dispozitivele cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea, în conformitate cu condițiile tehnice definite în prezenta decizie.
- (9) În 2012, Comunitatea Căilor Ferate Europene a inițiat proiectul viitorului sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS) pentru a pregăti introducerea succesorului sistemului GSM-R. Deoarece acest proiect nu era suficient de avansat la momentul elaborării addendumului (RSCOM17-07) la Raportul nr. 59 al CEPT, addendumul nu ia în considerare acest viitor sistem. Cu ocazia celei de a 59-a reuniuni a Comitetului pentru spectrul de frecvențe radio din 15-16 martie 2017, s-a recunoscut acest lucru și Comisia a fost invitată să elaboreze o soluție care să aibă în vedere eventualele nevoi viitoare ale FRMCS. În acest scop, la 19 iunie 2017, Comisia a organizat un atelier de lucru al părților interesate cu privire la „utilizarea eficientă a spectrului în benzile de 870-876 și 915-921 MHz de către internetul obiectelor (IoT) și căile ferate”.

<sup>(1)</sup> Directiva 2002/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind autorizarea rețelelor și serviciilor de comunicații electronice (Directiva privind autorizarea) (JO L 108, 24.4.2002, p. 21).

<sup>(2)</sup> Directiva 2002/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind un cadru de reglementare comun pentru rețelele și serviciile de comunicații electronice (Directivă-cadru) (JO L 108, 24.4.2002, p. 33).

<sup>(3)</sup> Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor radio și de abrogare a Directivei 1999/5/CE (JO L 153, 22.5.2014, p. 62).

- (10) În cadrul atelierului, părțile interesate participante (comunitățile feroviara, RFID și IoT) au formulat solicitarea fermă de a armoniza utilizarea viitoare a benzilor de 870876 și 915-921 MHz. Pe baza unor noi contribuții din partea acestora și a unei contribuții suplimentare din partea CEPT (RSCOM18-14) în urma atelierului, și luând în considerare avizul Comitetului pentru spectrul de frecvențe, subbenzile de 874,4876 și 919,4-921 MHz ar trebui să fie rezervate pentru o potențială viitoare utilizare feroviara. De asemenea, ar trebui rezervată o parte adecvată a spectrului pentru RFID și IoT, pentru a permite obținerea principalelor beneficii ale acestora și pentru a realiza o abordare armonizată în întreaga Uniune. Din acest motiv, este necesară abaterea de la addendumul la Raportul nr. 59 al CEPT. Deși adaptează locația și dimensiunea benzilor de frecvență, această abatere rămâne totuși în limitele condițiilor tehnice propuse de CEPT.
- (11) Rezervarea benzilor de 874,4-876 și 919,4-921 MHz pentru FRMCS face obiectul unor noi studii suplimentare și poate impune în viitor o revizuire a prezentei decizii în ceea ce privește benzile respective.
- (12) Deși prezenta decizie permite o mai mare flexibilitate în punerea în aplicare decât Decizia 2006/771/CE și, deși protejarea utilizării actuale a benzilor de frecvență în vederea menținerii ordinii publice, a siguranței publice și pentru apărare, precum și pentru căile ferate, poate conduce la restricții sau chiar la indisponibilitatea parțială sau totală a spectrului în unele state membre, aceasta ar trebui să împiedice orice fragmentare suplimentară în benzile de frecvență și să permită utilizarea serviciilor IoT, inclusiv RFID, în benzi principale minime armonizate în întreaga Uniune.
- (13) În conformitate cu articolele 5 și 10 din Decizia 676/2002/CE și în conformitate cu cerințele Deciziei 2007/344/CE privind disponibilitatea armonizată a informațiilor referitoare la utilizarea spectrului de frecvențe radio în cadrul Comunității<sup>(1)</sup>, statele membre ar trebui să prezinte Comisiei rapoarte cu privire la punerea în aplicare a prezentei decizii.
- (14) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului pentru spectrul de frecvențe radio,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Prezenta decizie armonizează benzile de frecvențe și condițiile tehnice aferente, cu scopul de a asigura disponibilitatea și utilizarea eficientă a spectrului pentru dispozitivele cu rază mică de acțiune în benzile de frecvențe de 874-876 MHz și 915-921 MHz.

#### Articolul 2

În sensul prezentei decizii, se aplică următoarele definiții:

1. „dispozitiv cu rază mică de acțiune” înseamnă emițătoare radio care asigură comunicarea unidirecțională sau bidirecțională și emit pe distanță scurtă la putere mică;
2. „dispozitiv cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea” înseamnă un dispozitiv cu rază mică de acțiune dintr-o rețea de date, care acoperă, în mod potențial, și zone mai extinse; dispozitivele cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea se află sub controlul punctelor de acces la rețea;
3. „punct de acces la rețea” înseamnă un dispozitiv terestru fix cu rază mică de acțiune, care funcționează într-o rețea de date și acționează ca punct de conectare pentru celelalte dispozitive cu rază mică de acțiune din rețeaua de date la platformele de servicii situate în afara rețelei de date;
4. „rețea de date” înseamnă mai multe dispozitive cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea drept componente ale acesteia, inclusiv punctul de acces la rețea, precum și conexiunile pe suport radio dintre acestea;
5. „fără interferențe și fără protecție” înseamnă faptul că nu pot fi cauzate interferențe prejudiciabile niciunui serviciu de radiocomunicații și că nu se poate pretinde protejarea acestor dispozitive împotriva interferențelor prejudiciabile provenind de la serviciile de radiocomunicații în aceeași bandă;
6. „categorie de dispozitive cu rază mică de acțiune” înseamnă un grup de dispozitive cu rază mică de acțiune sau de dispozitive cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea, ce utilizează spectrul radio cu ajutorul unor mecanisme tehnice similare de acces la spectru sau pe baza scenariilor de utilizare comună.

<sup>(1)</sup> Decizia 2007/344/CE a Comisiei din 16 mai 2007 privind disponibilitatea armonizată a informațiilor referitoare la utilizarea spectrului de frecvențe radio în cadrul Comunității (JO L 129, 17.5.2007, p. 67).

*Articolul 3*

1. Statele membre desemnează și pun la dispoziție, în mod neexclusiv, fără interferențe și fără protecție, benzile de frecvență pentru categoriile de dispozitive cu rază mică de acțiune și de dispozitive cu rază mică de acțiune care funcționează în rețea, care sunt supuse condițiilor tehnice armonizate, până la termenele de punere în aplicare stabilite în anexă.
2. Statele membre pot lua măsuri adecvate pentru a proteja utilizarea existentă a benzilor de 874-876 MHz și 915-921 MHz, în măsura în care este necesar și dacă nu pot fi găsite soluții alternative de protecție prin coordonarea diferitelor tipuri de utilizări din benzile respective. Acestea pot include impunerea unor cerințe tehnice, geografice sau operaționale suplimentare pentru utilizarea benzii de frecvențe, cu respectarea condițiilor tehnice armonizate de acces la spectru stabilite în anexă.
3. Statele membre pot permite utilizarea benzilor de frecvențe indicate în anexă în condiții mai puțin restrictive sau pentru dispozitive cu rază mică de acțiune care nu intră în categoria dispozitivelor armonizate. Acest lucru este posibil atât timp cât nu împiedică sau nu reduce posibilitatea dispozitivelor cu rază mică de acțiune din categoria dispozitivelor armonizate de a beneficia de un set adecvat de condiții tehnice armonizate care permit utilizarea partajată a unei părți specifice a spectrului, în mod neexclusiv și în diferite scopuri, de către dispozitivele cu rază mică de acțiune din aceeași categorie.
4. Statele membre se abțin de la introducerea de noi utilizări în subbenzile de 874,4-876 MHz și 919,4-921 MHz până la adoptarea condițiilor armonizate de utilizare a acestora în temeiul Deciziei nr. 676/2002/CE.

*Articolul 4*

Statele membre monitorizează utilizarea benzilor de frecvențe de 874-876 MHz și 915-921 MHz, inclusiv utilizarea potențială a subbenzilor 874,4-876 MHz și 919,4-921 MHz pentru viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS), și raportează Comisiei constatările lor, la cerere sau din proprie inițiativă, în scopul de a permite revizuirea periodică și în timp util a deciziei.

*Articolul 5*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 11 octombrie 2018.

Pentru Comisie  
Mariya GABRIEL  
Membru al Comisiei

### Benzile de frecvențe cu condițiile tehnice armonizate și cu termenele de punere în aplicare corespunzătoare pentru dispozitivele cu rază mică de acțiune

Tabelul de mai jos indică diferite combinații de bandă de frecvențe și categorie de dispozitive cu rază mică de acțiune [astfel cum sunt definite la articolul 2 alineatul (6)], condițiile tehnice armonizate de acces la spectru și termenele de punere în aplicare aferente.

Condițiile tehnice generale care se aplică tuturor benzilor și dispozitivelor cu rază mică de acțiune care intră în domeniul de aplicare al prezentei decizii:

- Statele membre trebuie să permită utilizarea spectrului de frecvențe radio până la atingerea valorilor de **putere de emisie, intensitate a câmpului sau densitate de putere** indicate în acest tabel. În conformitate cu articolul 3 alineatul (3), statele membre pot impune condiții mai puțin restrictive, și anume, pot permite utilizarea spectrului radio la valori mai mari de putere de emisie, de intensitate a câmpului sau de densitate de putere, cu condiția ca acest lucru să nu reducă sau să compromită coexistența adecvată a dispozitivelor cu rază mică de acțiune în benzile armonizate prin prezenta decizie;
- Statele membre pot să impună numai „**parametrii suplimentari** (regulile de constituire a canalelor și/sau de acces și de ocupare a canalelor)” identificați în tabel și nu pot adăuga alți parametri sau alte cerințe de acces la spectrul radio și de atenuare a interferențelor. Impunerea de condiții mai puțin restrictive în sensul articolului 3 alineatul (3) implică faptul că statele membre pot omite complet „parametrii suplimentari (regulile de constituire a canalelor și/sau de acces și de ocupare a canalelor)” dintr-o anumită celulă sau pot permite utilizarea unor valori mai mari, cu condiția ca mediul corespunzător de partajare din banda armonizată să nu fie compromis.
- Statele membre pot impune numai „**alte restricții de utilizare**” identificate în tabel și nu pot adăuga restricții de utilizare suplimentare, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile menționate la articolul 3 alineatul (2). Întrucât pot fi impuse condiții mai puțin restrictive în sensul articolului 3 alineatul (3), statele membre pot omite una dintre restricții sau toate restricțiile, cu condiția ca mediul corespunzător de partajare din banda armonizată să nu fie compromis.

Termeni utilizați:

„**Ciclul de funcționare**” este definit ca raportul, exprimat procentual, dintre  $\Sigma(\text{Ton})/(\text{Tobs})$ , unde Ton este timpul de funcționare („on”) al unui singur dispozitiv emițător și Tobs este perioada de observație. Ton este măsurat într-o bandă de frecvență de observație (Fobs). Cu excepția cazului în care se specifică altfel în prezenta anexă tehnică, Tobs reprezintă o perioadă neîntreruptă de o oră și Fobs este banda de frecvență aplicabilă din prezenta anexă tehnică. Impunerea de condiții mai puțin restrictive în sensul articolului 3 alineatul (3) implică faptul că statele membre pot permite valori mai mari ale „ciclului de funcționare”.

Nr. bandă	Banda de frecvențe	Categoria de dispozitive cu rază mică de acțiune	Limita de putere de emisie/limita de intensitate a câmpului/limita densității de putere	Parametri suplimentari (reguli de constituire a canalelor și/sau de acces și de ocupare a canalelor)	Alte restricții de utilizare	Termen de punere în aplicare
1	874-874,4 MHz <sup>(8)</sup>	Dispozitive nespecifice cu rază mică de acțiune <sup>(1)</sup>	500 mW e.r.p. Este necesar controlul adaptiv al puterii ( <i>Adaptive Power Control – APC</i> ); alternativ, sunt posibile și alte tehnici de atenuare care ating cel puțin un nivel echivalent de compatibilitate a spectrului.	Se folosesc tehnici de acces la spectrul radio și de atenuare a interferențelor care asigură un nivel adecvat de performanță pentru a îndeplini cerințele esențiale ale Directivei 2014/53/UE. Dacă în standardele armonizate sau în părți ale acestora sunt descrise tehnici relevante ale căror referințe au fost publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> în temeiul Directivei 2014/53/UE, se asigură o performanță cel puțin echivalentă cu performanța acestor tehnici. Lărgime de bandă: ≤ 200 kHz Ciclul de funcționare: ≤ 10 % pentru punctele de acces la rețea <sup>(4)</sup> Ciclul de funcționare: 2,5 % în celelalte cazuri	Acest set de condiții de utilizare se aplică exclusiv rețelelor de date. Toate dispozitivele din rețeaua de date se află sub controlul punctelor de acces la rețea <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup> <sup>(7)</sup> .	1 februarie 2019

Nr. bandă	Banda de frecvențe	Categoria de dispozitive cu rază mică de acțiune	Limita de putere de emisie/limita de intensitate a câmpului/limita densității de putere	Parametri suplimentari (reguli de constituire a canalelor și/sau de acces și de ocupare a canalelor)	Alte restricții de utilizare	Termen de punere în aplicare
2	917,4-919,4 MHz <sup>(9)</sup>	Dispozitive de transmisie a datelor în bandă largă <sup>(3)</sup>	25 mW e.r.p.	Se folosesc tehnici de acces la spectrul radio și de atenuare a interferențelor care asigură un nivel adecvat de performanță pentru a îndeplini cerințele esențiale ale Directivei 2014/53/UE. Dacă în standardele armonizate sau în părți ale acestora sunt descrise tehnici relevante ale căror referințe au fost publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> în temeiul Directivei 2014/53/UE, se asigură o performanță cel puțin echivalentă cu performanța acestor tehnici.  Lărgime de bandă: ≤ 1 MHz Ciclu de funcționare: ≤ 10 % pentru punctele de acces la rețea <sup>(4)</sup> Ciclu de funcționare: ≤ 2,8 % în celelalte cazuri	Acest set de condiții de utilizare se aplică exclusiv dispozitivelor SRD în bandă largă din rețelele de date.  Toate dispozitivele din rețeaua de date se află sub controlul punctelor de acces la rețea <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup> .	1 februarie 2019
3	916,1-918,9 MHz <sup>(10)</sup>	Dispozitive de identificare prin radiofrecvență (RFID) <sup>(2)</sup>	Transmișiile de interogator la 4 W e.r.p. sunt permise numai la frecvențele centrale de 916,3 MHz, 917,5 MHz și 918,7 MHz.	Se folosesc tehnici de acces la spectrul radio și de atenuare a interferențelor care asigură un nivel adecvat de performanță pentru a îndeplini cerințele esențiale ale Directivei 2014/53/UE. Dacă în standardele armonizate sau în părți ale acestora sunt descrise tehnici relevante ale căror referințe au fost publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> în temeiul Directivei 2014/53/UE, se asigură o performanță cel puțin echivalentă cu performanța acestor tehnici.  Lărgime de bandă: ≤ 400 kHz	<sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup> <sup>(7)</sup>	1 februarie 2019
4	917,3-918,9 MHz	Dispozitive nespecifice cu rază mică de acțiune <sup>(1)</sup>	500 mW e.r.p.  Transmișiunile sunt permise numai în benzile de 917,3-917,7 MHz și 918,5-918,9 MHz.  Este necesar controlul adaptiv al puterii ( <i>Adaptive Power Control</i> – APC); alternativ, sunt posibile și alte tehnici de atenuare care ating cel puțin un nivel echivalent de compatibilitate a spectrului.	Se folosesc tehnici de acces la spectrul radio și de atenuare a interferențelor care asigură un nivel adecvat de performanță pentru a îndeplini cerințele esențiale ale Directivei 2014/53/UE. Dacă în standardele armonizate sau în părți ale acestora sunt descrise tehnici relevante ale căror referințe au fost publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> în temeiul Directivei 2014/53/UE, se asigură o performanță cel puțin echivalentă cu performanța acestor tehnici.  Lărgime de bandă: ≤ 200 kHz Ciclu de funcționare: ≤ 10 % pentru punctele de acces la rețea <sup>(4)</sup> Ciclu de funcționare: ≤ 2,5 % în celelalte cazuri	Acest set de condiții de utilizare se aplică exclusiv rețelelor de date.  Toate dispozitivele din rețeaua de date se află sub controlul punctelor de acces la rețea <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup> <sup>(7)</sup> .	1 februarie 2019



Nr. bandă	Banda de frecvențe	Categoria de dispozitive cu rază mică de acțiune	Limita de putere de emisie/limita de intensitate a câmpului/limita densității de putere	Parametri suplimentari (reguli de constituire a canalelor și/sau de acces și de ocupare a canalelor)	Alte restricții de utilizare	Termen de punere în aplicare
5	917,4-919,4 MHz <sup>(9)</sup>	Dispozitive nespecifice cu rază mică de acțiune <sup>(1)</sup>	25 mW e.r.p.	Se folosesc tehnici de acces la spectrul radio și de atenuare a interferențelor care asigură un nivel adecvat de performanță pentru a îndeplini cerințele esențiale ale Directivei 2014/53/UE. Dacă în standardele armonizate sau în părți ale acestora sunt descrise tehnici relevante ale căror referințe au fost publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> în temeiul Directivei 2014/53/UE, se asigură o performanță cel puțin echivalentă cu performanța acestor tehnici.  Lățime de bandă: ≤ 600 kHz Ciclu de funcționare: ≤ 1 %	Acest set de condiții de utilizare se aplică exclusiv dispozitivelor SRD din rețelele de date.  Toate dispozitivele din rețeaua de date se află sub controlul punctelor de acces la rețea <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup> .	1 februarie 2019

- <sup>(1)</sup> Categoria dispozitivelor nespecifice cu rază mică de acțiune include toate tipurile de dispozitive radio, indiferent de aplicație sau de scop, care îndeplinesc condițiile tehnice definite pentru o anumită bandă de frecvență. Utilizările tipice includ telemetria, telecomanda, alarmele, transmisiile de date în general și alte aplicații.
- <sup>(2)</sup> Categoria dispozitivelor de identificare prin radiofrecvență (*Radio Frequency Identification – RFID*) cuprinde sistemele de comunicație radio prin etichete/interogatori, compuse din dispozitive radio (etichete) atașate unor elemente însuflite sau neînsuflite și unități emițătoare/receptoare (interogatori) care activează etichetele și primesc în schimb date. Printre utilizările tipice se numără localizarea și identificarea de elemente, cum ar fi, de exemplu, supravegherea electronică a obiectelor (EAS), precum și colectarea și transmiterea datelor referitoare la elementele pe care sunt atașate etichetele, care funcționează fără baterie, sunt asistate de baterii sau funcționează numai pe baterii. Răspunsurile primite de la o etichetă sunt validate de interogatorul aferent și transmise mai departe sistemului gazdă.
- <sup>(3)</sup> Categoria dispozitivelor de transmisie de date în bandă largă cuprinde dispozitivele radio care utilizează tehnici de modulație de bandă largă pentru a accesa spectrul radio. Printre utilizările tipice se numără sistemele de acces pe suport radio, cum ar fi rețelele radio locale (WAS/RLAN) sau SRD de bandă largă din rețelele de date.
- <sup>(4)</sup> Un punct de acces la rețea dintr-o rețea de date este un dispozitiv terestru fix cu rază mică de acțiune care funcționează ca punct de conectare pentru celelalte dispozitive cu rază mică de acțiune din rețeaua de date la platformele de servicii situate în afara rețelei de date. Termenul „rețea de date” se referă la mai multe dispozitive cu rază mică de acțiune care reprezintă componentele rețelei, inclusiv la punctul de acces la rețea, precum și la conexiunile pe suport radio dintre acestea.
- <sup>(5)</sup> În conformitate cu articolul 3 alineatul (1), benzile de frecvențe sunt desemnate și puse la dispoziție în mod neexclusiv și partajat. Condițiile tehnice armonizate ar trebui să facă posibilă funcționarea majorității dispozitivelor cu rază mică de acțiune în majoritatea statelor membre în cadrul unui regim de autorizare generală în temeiul legislației naționale. Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 5 din Directiva 2002/20/CE, articolului 9 alineatele (3) și (4) din Directiva 2002/21/CE, articolului 7 din Directiva 2014/53/UE și articolului 3 alineatul (2), statele membre pot limita utilizarea acestei intrări astfel încât instalarea și operarea să fie efectuate numai de către utilizatori profesioniști și pot avea în vedere autorizarea individuală, de exemplu pentru administrarea repartizării geografice și/sau aplicarea unor tehnici de atenuare pentru asigurarea protecției serviciilor de radiocomunicații.
- <sup>(6)</sup> În statele membre în care această gamă de frecvențe este folosită integral sau parțial în scopuri legate de ordinea și securitatea publică, iar apărarea și coordonarea nu sunt posibile, statele membre pot decide să nu pună în aplicare această intrare, parțial sau integral, în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Decizia 676/2002/CE și cu articolul 3 alineatul (2) din prezenta decizie.
- <sup>(7)</sup> Ar putea fi, de asemenea, necesare norme naționale, cum ar fi coordonarea locală, pentru a evita interferențele cu serviciile radio care funcționează în benzile adiacente, de exemplu din cauza intermodulației sau a blocării.
- <sup>(8)</sup> Această gamă de frecvențe de 874-874,4 MHz reprezintă banda centrală minimală armonizată.
- <sup>(9)</sup> Această gamă de frecvențe de 917,4-919,4 MHz reprezintă banda centrală minimală armonizată.
- <sup>(10)</sup> Etichetele RFID răspund la o valoare foarte scăzută a puterii (– 10 dBm e.r.p.) într-o bandă de frecvențe din jurul canalelor interogatorilor RFID și trebuie să îndeplinească cerințele esențiale ale Directivei 2014/53/UE.

**RECTIFICĂRI**

**Rectificare la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/317 al Comisiei din 2 martie 2018 de instituire a unei derogări de la Regulamentul (CE) nr. 1967/2006 al Consiliului în ceea ce privește distanța minimă față de coastă și adâncimea minimă pentru uneltele filtrante înconjurătoare de navă utilizate la pescuitul de guvid alb (*Aphia minuta*) în anumite ape teritoriale ale Italiei**

*(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 62 din 5 martie 2018)*

La pagina 2, considerentul 18:

în loc de: „martie”,

se citește: „mai”.

---



ISSN 1977-0782 (ediție electronică)  
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**