



Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

MEDNARODNI SPORAZUMI

- ★ Sklep Sveta (EU) 2018/1528 z dne 11. oktobra 2018 o podpisu, v imenu Unije, Sporazuma o prostovoljnem partnerstvu med Evropsko unijo in Socialistično republiko Vietnam o izvrševanju zakonodaje, upravljanju in trgovanju na področju gozdov 1

UREDBE

- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1529 z dne 8. oktobra 2018 o vpisu imena v register zaščitenih označb porekla in zaščitenih geografskih označb („Cioccolato di Modica“ (ZGO)) 3
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1530 z dne 10. oktobra 2018 o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturu 4
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1531 z dne 10. oktobra 2018 o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturu 7
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1532 z dne 12. oktobra 2018 o neobnovitvi odobritve aktivne snovi dikvat v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet ter o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 540/2011 ⁽¹⁾ 10
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1533 z dne 12. oktobra 2018 o izdaji dovoljenja za natrijev alginat kot krmni dodatek za mačke, pse, druge živali, ki niso namenjene za proizvodnjo hrane, in ribe ter za kalijev alginat kot krmni dodatek za mačke in pse ⁽¹⁾ 13
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1534 z dne 12. oktobra 2018 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 185/2013 o odbitkih od ribolovnih kvot, dodeljenih Španiji za leti 2017 in 2018 21

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

SKLEPI

- ★ Sklep Sveta (EU) 2018/1535 z dne 28. septembra 2018 o podpisu, v imenu Unije, sporazuma o statusu med Evropsko unijo in nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo glede ukrepov, ki jih izvaja Evropska agencija za mejno in obalno stražo v nekdanji jugoslovanski republici Makedoniji 23
 - ★ Sklep Sveta (EU) 2018/1536 z dne 9. oktobra 2018 o določitvi stališča, ki se zastopa v imenu Evropske unije v Odboru za vladne nabave v zvezi s pristopom Avstralije k Revidiranemu sporazumu o vladnih nabavah 26
 - ★ Sklep Komisije (EU) 2018/1537 z dne 18. julija 2017 o državni pomoči SA.38105 2014/C (ex 2014/NN), ki jo je Kraljevina Belgija odobrila podjetjem Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium (notificirano pod dokumentarno številko C(2017) 5023)⁽¹⁾ 29
 - ★ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1538 z dne 11. oktobra 2018 o harmonizaciji radijskega spektra za uporabo naprav kratkega dosega v frekvenčnih pasovih 874–876 MHz in 915–921 MHz (notificirano pod dokumentarno številko C(2018) 6535)⁽¹⁾ 57
-

Popravki

- ★ Popravek Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/317 z dne 2. marca 2018 o uvedbi odstopanja od Uredbe Sveta (ES) št. 1967/2006 glede najmanjše oddaljenosti od obale in najmanjše morske globine za potegalke odprtega morja za ribolov belega glavača (*Aphia minuta*) v nekaterih teritorialnih vodah Italije (UL L 62, 5.3.2018) 64

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

II

(Nezakonodajni akti)

MEDNARODNI SPORAZUMI

SKLEP SVETA (EU) 2018/1528

z dne 11. oktobra 2018

o podpisu, v imenu Unije, Sporazuma o prostovoljnem partnerstvu med Evropsko unijo in Socialistično republiko Vietnam o izvrševanju zakonodaje, upravljanju in trgovanju na področju gozdov

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti prvega pododstavka člena 207(3) v povezavi s členom 218(5) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija je maja 2003 sprejela sporočilo Evropskemu parlamentu in Svetu z naslovom „Izvrševanje zakonodaje, upravljanje in trgovanje na področju gozdov (FLEGT): predlog akcijskega načrta EU“, v katerem je pozvala, naj se z oblikovanjem sporazumov o prostovoljnem partnerstvu z državami proizvajalkami lesa sprejmejo ukrepi za preprečevanje nezakonite sečnje (v nadaljnjem besedilu: akcijski načrt EU). Sklepi Sveta o akcijskem načrtu EU so bili sprejeti oktobra 2003 ⁽¹⁾, resolucija Evropskega parlamenta o tej zadevi pa je bila sprejeta 7. julija 2005 ⁽²⁾.
- (2) Svet je 5. decembra 2005 pooblastil Komisijo, da z državami proizvajalkami lesa začne pogajanja o sporazumih o partnerstvu za izvajanje akcijskega načrta EU.
- (3) Svet je 20. decembra 2005 sprejel Uredbo (ES) št. 2173/2005 ⁽³⁾, ki je vzpostavila shemo izdajanja dovoljenj FLEGT za uvoz lesa v Unijo iz držav, s katerimi je Unija sklenila sporazume o prostovoljnem partnerstvu.
- (4) Pogajanja s Socialistično republiko Vietnam so bila uspešno zaključena in Sporazum o prostovoljnem partnerstvu med Evropsko unijo in Socialistično republiko Vietnam o izvrševanju zakonodaje, upravljanju in trgovanju na področju gozdov (v nadaljnjem besedilu: Sporazum) je bil parafiran 11. maja 2017.
- (5) Sporazum bi bilo treba podpisati –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Podpis, v imenu Unije, Sporazuma o prostovoljnem partnerstvu med Evropsko unijo in Socialistično republiko Vietnam o izvrševanju zakonodaje, upravljanju in trgovanju na področju gozdov se odobri s pridržkom sklenitve navedenega sporazuma ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ UL C 268, 7.11.2003, str. 1.

⁽²⁾ UL C 157 E, 6.7.2006, str. 482.

⁽³⁾ Uredba Sveta (ES) št. 2173/2005 z dne 20. decembra 2005 o vzpostavitvi sheme izdajanja dovoljenj FLEGT za uvoz lesa v Evropsko skupnost (UL L 347, 30.12.2005, str. 1).

⁽⁴⁾ Besedilo Sporazuma bo objavljeno skupaj s sklepom o njegovi sklenitvi.

Člen 2

Predsednik Sveta je pooblaščen, da imenuje osebo(-e), pooblaščno(-e) za podpis Sporazuma v imenu Unije.

Člen 3

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Luxembourggu, 11. oktobra 2018

Za Svet
Predsednik
J. MOSER

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1529

z dne 8. oktobra 2018

o vpisu imena v register zaščitenih označb porekla in zaščitenih geografskih označb („Cioccolato di Modica“ (ZGO))

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1151/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o shemah kakovosti kmetijskih proizvodov in živil ⁽¹⁾ ter zlasti člena 52(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 50(2)(a) Uredbe (EU) št. 1151/2012 je bil zahtevek Italije za registracijo imena „Cioccolato di Modica“ objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾.
- (2) Ker v skladu s členom 51 Uredbe (EU) št. 1151/2012 Komisija ni prejela nobenega ugovora, bi bilo treba ime „Cioccolato di Modica“ registrirati –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Ime „Cioccolato di Modica“ (ZGO) se registrira.

Ime iz prvega odstavka opredeljuje proizvod skupine 2.2 Čokolada in izdelki iz nje iz Priloge XI k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 668/2014 ⁽³⁾.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 8. oktobra 2018

Za Komisijo
V imenu predsednika
Phil HOGAN
Član Komisije

⁽¹⁾ UL L 343, 14.12.2012, str. 1.

⁽²⁾ UL C 159, 7.5.2018, str. 32.

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 668/2014 z dne 13. junija 2014 o pravilih za uporabo Uredbe (EU) št. 1151/2012 Evropskega parlamenta in Sveta o shemah kakovosti kmetijskih proizvodov in živil (UL L 179, 19.6.2014, str. 36).

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1530
z dne 10. oktobra 2018
o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturo

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije ⁽¹⁾ ter zlasti člena 57(4) in člena 58(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Da bi se zagotovila enotna uporaba kombinirane nomenklature, priložene k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 ⁽²⁾, je treba sprejeti ukrepe za uvrstitev blaga iz Priloge k tej uredbi.
- (2) Uredba (EGS) št. 2658/87 določa splošna pravila za razlago kombinirane nomenklature. Ta pravila se uporabljajo tudi za vsako drugo nomenklaturo, ki v celoti ali delno temelji na kombinirani nomenklaturi ali pa uvaja dodatne pododdelke ter se s posebnimi določbami Unije predpiše zaradi uporabe tarifnih in drugih ukrepov v zvezi z blagovno menjavo.
- (3) Po teh splošnih pravilih bi bilo blago iz stolpca 1 razpredelnice iz Priloge treba uvrstiti pod oznako KN v stolpcu 2 na podlagi utemeljitve v stolpcu 3 navedene razpredelnice.
- (4) Primerno je določiti, da se lahko imetnik v skladu s členom 34(9) Uredbe (EU) št. 952/2013 še nekaj časa sklicuje na zavezujoče tarifne informacije, ki se izdajo za blago, na katero se nanaša ta uredba, in niso v skladu s to uredbo. To obdobje bi moralo biti omejeno na tri mesece.
- (5) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za carinski zakonik –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Blago, opisano v stolpcu 1 razpredelnice iz Priloge, se uvrsti v kombinirano nomenklaturo pod oznako KN iz stolpca 2 navedene razpredelnice.

Člen 2

V skladu s členom 34(9) Uredbe (EU) št. 952/2013 se je na zavezujoče tarifne informacije, ki niso v skladu s to uredbo, mogoče sklicevati še tri mesece po začetku veljavnosti te uredbe.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

⁽¹⁾ UL L 269, 10.10.2013, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL L 256, 7.9.1987, str. 1).

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 10. oktobra 2018

Za Komisijo

V imenu predsednika

Stephen QUEST

Generalni direktor

Generalni direktorat za obdavčenje in carinsko unijo

PRILOGA

Poimenovanje blaga	Uvrstitev (oznaka KN)	Razlogi
(1)	(2)	(3)
<p>Izdelek pravokotne oblike iz plastike z merami približno 18 × 5 × 2 mm. Opremljen je s plastično vrvico, s katero se pritrdi na mobilni telefon, in z gumijastim tesnilom.</p> <p>Izdelek je namenjen za pokrivanje in zaščito vtičnic USB posebnega modela mobilnega telefona.</p> <p>Izdelek ščiti mobilni telefon pred vodo in prahom.</p>	3926 90 97	<p>Uvrstitev opredeljujejo splošna pravila 1, 3(b) in 6 za razlago kombinirane nomenklature ter besedilo oznak KN 3926, 3926 90 in 3926 90 97.</p> <p>Izdelek ni del mobilnega telefona za namene opombe 2 k oddelku XVI, saj mehansko ali elektronsko delovanje mobilnega telefona ni odvisno od izdelka (glej sodbo Sodišča z dne 15. maja 2014, <i>Data I/O</i>, C-297/13, ECLI:EU:C:2014:331, točka 35, in sodbo Sodišča z dne 20. novembra 2014, <i>Rohm Semiconductor</i>, C-666/13, ECLI:EU:C:2014:2388, točka 46).</p> <p>Izdelek se uporablja samo kot zaščita za mobilni telefon. Uvrstitev pod tarifno številko 8517 kot del, ki se uporablja samo ali predvsem za telefonske aparate za mobilno telefonijo, zato ne pride v poštev.</p> <p>Izdelek se uvrsti glede na sestavni material, ki daje izdelku njegov bistveni značaj. Plastika daje izdelku bistveni značaj, saj njena prisotnost količinsko prevladuje, poleg tega pa ima odločilno vlogo v povezavi z njegovo uporabo.</p> <p>Izdelek je zato treba uvrstiti pod oznako KN 3926 90 97 kot drugi proizvodi iz plastičnih mas.</p>

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1531
z dne 10. oktobra 2018
o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturu

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije ⁽¹⁾ ter zlasti člena 57(4) in člena 58(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Da bi se zagotovila enotna uporaba kombinirane nomenklature, priložene k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 ⁽²⁾, je treba sprejeti ukrepe za uvrstitev blaga iz Priloge k tej uredbi.
- (2) Uredba (EGS) št. 2658/87 določa splošna pravila za razlago kombinirane nomenklature. Ta pravila se uporabljajo tudi za vsako drugo nomenklaturu, ki v celoti ali delno temelji na kombinirani nomenklaturi ali pa uvaja dodatne pododdelke ter se s posebnimi določbami Unije predpiše zaradi uporabe tarifnih in drugih ukrepov v zvezi z blagovno menjavo.
- (3) Po teh splošnih pravilih bi bilo blago iz stolpca 1 razpredelnice iz Priloge treba uvrstiti pod oznako KN v stolpcu 2 na podlagi utemeljitve v stolpcu 3 navedene razpredelnice.
- (4) Primerno je določiti, da se lahko imetnik v skladu s členom 34(9) Uredbe (EU) št. 952/2013 še nekaj časa sklicuje na zavezujoče tarifne informacije, ki se izdajo za blago, na katero se nanaša ta uredba, in niso v skladu s to uredbo. To obdobje bi moralo biti omejeno na tri mesece.
- (5) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za carinski zakonik –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Blago, opisano v stolpcu 1 razpredelnice iz Priloge, se uvrsti v kombinirano nomenklaturu pod oznako KN iz stolpca 2 navedene razpredelnice.

Člen 2

V skladu s členom 34(9) Uredbe (EU) št. 952/2013 se je na zavezujoče tarifne informacije, ki niso v skladu s to uredbo, mogoče sklicevati še tri mesece po začetku veljavnosti te uredbe.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

⁽¹⁾ UL L 269, 10.10.2013, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL L 256, 7.9.1987, str. 1).

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

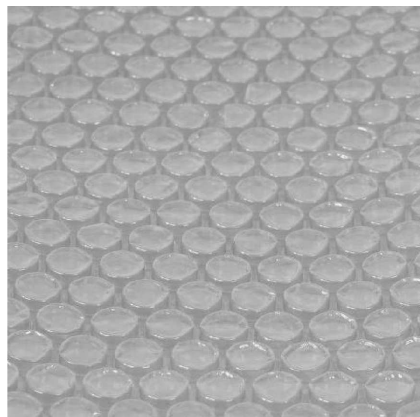
V Bruslju, 10. oktobra 2018

Za Komisijo
V imenu predsednika
Stephen QUEST
Generalni direktor
Generalni direktorat za obdavčenje in carinsko unijo

PRILOGA

Opis blaga	Uvrstitev (oznaka KN)	Utemeljitev
(1)	(2)	(3)
<p>Prožen ploščat izdelek iz folije iz plastičnih mas z zračnimi mehurčki, okrogle oblike, s premerom približno 305 cm.</p> <p>Izdelek je namenjen pokrivanju plavalnih bazenov ali bazenov za otroke ter ohranja optimalno temperaturo in čistočo vode.</p> <p>Glej slike (*).</p>	3926 90 92	<p>Uvrstitev opredeljujejo splošni pravili 1 in 6 za razlago kombinirane nomenklature ter besedilo oznak KN 3926, 3926 90 in 3926 90 92.</p> <p>Izdelek se ne uvrsti pod tarifno številko 9506 kot del plavalnega bazena ali bazena za otroke ali pribor zanj, ker ga ni mogoče opredeliti kot izdelek, ki je primeren samo ali zlasti za uporabo v plavalnih bazenih ali bazenih za otroke v smislu opombe 3 k poglavju 95. Poleg tega se izdelek ne more šteti za del plavalnega bazena ali bazena za otroke pod tarifno številko 9506 ali pribor zanj, ker ni nujen za funkcijo plavalnega bazena ali bazena za otroke, ne omogoča prilagoditve navedenih bazenov za opravljanje posebnega opravila in mu ne daje dodatne zmožnosti ter ne zagotavlja opravljanja posebnega opravila v povezavi z njegovo glavno funkcijo, ki je plavanje ali čofotanje (glej sodbo Sodišča z dne 16. junija 2011 v zadevi Unomedical, C-152/10, ECLI: EU:C:2011:402, točki 29 in 36). Kadar je plavalni bazen ali bazen za otroke pokrit, se ne more uporabljati.</p> <p>Uvrstitev med plošče, liste, filme, folije in trakove pod tarifno številko 3920 ali 3921 je izključena v skladu z opombo 10 k poglavju 39, saj je izdelek razrezan v okroglo obliko in ni nerazrezan ali razrezan v pravokotno obliko.</p> <p>Izdelek je zato treba uvrstiti glede na sestavni material pod oznako KN 3926 90 92 kot drugi proizvodi iz plastičnih mas, narejeni iz plošč ali folij.</p>

(* Slike sta zgolj informativni.



IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1532**z dne 12. oktobra 2018****o neobnovitvi odobritve aktivne snovi dikvat v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet ter o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 540/2011****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet in razveljavitvi direktiv Sveta 79/117/EGS in 91/414/EGS ⁽¹⁾ ter zlasti člena 20(1) in člena 78(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dikvat je bil z Direktivo Komisije 2001/21/ES ⁽²⁾ vključen v Prilogo I k Direktivi Sveta 91/414/EGS ⁽³⁾ kot aktivna snov.
- (2) Aktivne snovi, vključene v Prilogo I k Direktivi 91/414/EGS, se štejejo za odobrene v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2009 in so navedene v delu A Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 540/2011 ⁽⁴⁾.
- (3) Odobritev aktivne snovi dikvat, kot je določena v delu A Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) št. 540/2011, preneha veljati 30. junija 2019.
- (4) Zahtevka za obnovitev vključitve dikvata v Prilogo I k Direktivi 91/414/EGS sta bila predložena v skladu s členom 4 Uredbe Komisije (EU) št. 1141/2010 ⁽⁵⁾ v roku, določenem v navedenem členu.
- (5) Vložnika sta v skladu s členom 9 Uredbe (EU) št. 1141/2010 predložila dopolnilno dokumentacijo. Država članica poročevalka je zahtevka ocenila kot popolna.
- (6) Država članica poročevalka je pripravila poročilo o oceni obnovitve v posvetovanju z državo članico soporočevalko ter ga 19. septembra 2014 predložila Evropski agenciji za varnost hrane (v nadaljnjem besedilu: Agencija) in Komisiji.
- (7) Agencija je poročilo o oceni obnovitve poslala vložnikoma in državam članicam, da bi predložili pripombe, ter prejete pripombe posredovala Komisiji. Agencija je tudi javnosti zagotovila dostop do povzetka dopolnilne dokumentacije.
- (8) Agencija je 12. novembra 2015 Komisiji predložila svoj sklep ⁽⁶⁾ o tem, ali se za dikvat lahko pričakuje, da bo izpolnjeval merila za odobritev iz člena 4 Uredbe (ES) št. 1107/2009. Agencija je ugotovila veliko tveganje za delavce, navzoče osebe in prebivalce. Agencija in en vložnik sta po objavi te ugotovitve opravila tehnično razpravo o oceni neprehranskega tveganja. Novembra 2017 je Agencija vložnika obvestila, da je bila ocena

⁽¹⁾ UL L 309, 24.11.2009, str. 1.

⁽²⁾ Direktiva Komisije 2001/21/ES z dne 5. marca 2001 o spremembi Priloge I k Direktivi Sveta 91/414/EGS o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet za vključitev aktivnih snovi amitrola, dikvata, piridata in tiabendazola (UL L 69, 10.3.2001, str. 17).

⁽³⁾ Direktiva Sveta 91/414/EGS z dne 15. julija 1991 o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet (UL L 230, 19.8.1991, str. 1).

⁽⁴⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 540/2011 z dne 25. maja 2011 o izvajanju Uredbe (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede seznama registriranih aktivnih snovi (UL L 153, 11.6.2011, str. 1).

⁽⁵⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1141/2010 z dne 7. decembra 2010 o postopku za podaljšanje vključitve druge skupine aktivnih snovi v Prilogo I k Direktivi Sveta 91/414/EGS in oblikovanju seznama navedenih snovi (UL L 322, 8.12.2010, str. 10).

⁽⁶⁾ EFSA (Evropska agencija za varnost hrane), 2015. Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance diquat. (Sklep o strokovnem pregledu ocene tveganja za pesticide z aktivno snovjo dikvat.) *EFSA Journal* 2015; 13(11):4308, 127 str.

končana ob upoštevanju najustreznejšega znanstvenega pristopa, vendar lahko Komisija meni, da je treba ponovno oceniti neprehransko izpostavljenost dikvatu, tako da za to pooblasti Agencijo. Komisija je Agencijo za to ponovno oceno neprehranske izpostavljenosti dikvatu pooblastila 19. februarja 2018. Agencija je 17. aprila 2018 ⁽¹⁾ potrdila visoko tveganje za navzoče osebe in prebivalce pri vseh scenarijih. Poleg tega je bilo ugotovljeno visoko tveganje za ptice ⁽²⁾.

- (9) Komisija je vložnika pozvala, da predložita pripombe k sklepu Agencije, izjavi Agencije iz leta 2018 in, v skladu s členom 17(1) Uredbe (EU) št. 1141/2010, tudi pripombe k osnutku poročila o pregledu. Vložnika sta predložila pripombe, ki so bile natančno pregledane.
- (10) Vendar kljub argumentom, ki sta jih predložila vložnika, pomislekov v zvezi s snovjo ni bilo mogoče odpraviti.
- (11) Posledično je bilo za eno ali več reprezentativnih uporab vsaj enega fitofarmaceutskega sredstva, ki vsebuje dikvat, ugotovljeno, da merila za odobritev iz člena 4 Uredbe (ES) št. 1107/2009 niso izpolnjena. Zato je v skladu s členom 20(1)(b) navedene uredbe primerno, da se odobritev aktivne snovi dikvat ne obnovi.
- (12) Državam članicam bi bilo treba zagotoviti dovolj časa za preklic registracij fitofarmaceutskih sredstev, ki vsebujejo dikvat.
- (13) Za fitofarmaceutska sredstva, ki vsebujejo dikvat in pri katerih države članice odobrijo morebitno prehodno obdobje v skladu s členom 46 Uredbe (ES) št. 1107/2009, bi se moralo navedeno obdobje izteči najpozneje 4. februarja 2020.
- (14) Ta uredba ne vpliva na predložitev ponovnega zahtevka za odobritev dikvata v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 1107/2009.
- (15) Stalni odbor za rastline, živali, hrano in krmo ni podal mnenja v roku, ki ga je določil njegov predsednik. Potreben je bil izvedbeni akt, zato je predsednik odboru za pritožbe predložil osnutek izvedbenega akta v nadaljnjo obravnavo. Odbor za pritožbe ni podal mnenja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Neobnovitev odobritve aktivne snovi

Odobritev aktivne snovi dikvat se ne obnovi.

Člen 2

Prehodni ukrepi

Države članice prekličejo registracije fitofarmaceutskih sredstev, ki vsebujejo dikvat kot aktivno snov, najpozneje do 4. maja 2019.

Člen 3

Prehodno obdobje

Morebitno prehodno obdobje, ki ga države članice odobrijo v skladu s členom 46 Uredbe (ES) št. 1107/2009, je čim krajše, izteče pa se najpozneje do 4. februarja 2020.

Člen 4

Sprememba Izvedbene uredbe (EU) št. 540/2011

V delu A Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) št. 540/2011 se vrstica 15 za dikvat črta.

⁽¹⁾ EFSA (Evropska agencija za varnost hrane), 2018. Statement on non-dietary exposure on diquat. (Izjava o neprehranski izpostavljenosti dikvatu.) *EFSA Journal* 2018; 16(4):5260, 111 str.

⁽²⁾ EFSA (Evropska agencija za varnost hrane), 2015. Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance diquat. (Sklep o strokovnem pregledu ocene tveganja za pesticide z aktivno snovjo dikvat.) *EFSA Journal* 2015; 13(11):4308, 127 str.

Člen 5

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. oktobra 2018

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1533**z dne 12. oktobra 2018****o izdaji dovoljenja za natrijev alginat kot krmni dodatek za mačke, pse, druge živali, ki niso namenjene za proizvodnjo hrane, in ribe ter za kalijev alginat kot krmni dodatek za mačke in pse****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1831/2003 z dne 22. septembra 2003 o dodatkih za uporabo v prehrani živali ⁽¹⁾ in zlasti člena 9(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 1831/2003 določa izdajo dovoljenj za dodatke za uporabo v prehrani živali ter razloge in postopke za izdajo takih dovoljenj.
- (2) V skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 1831/2003 je bil vložen zahtevek za izdajo dovoljenja za kalijev alginat.
- (3) Člen 10 Uredbe (ES) št. 1831/2003 določa, da se dodatki, dovoljeni v skladu z Direktivo Sveta 70/524/EGS, ponovno ocenijo ⁽²⁾. Natrijev alginat je bil z Direktivo 70/524/EGS odobren brez časovne omejitve kot krmni dodatek za ribe, hišne živali in druge živali, ki niso namenjene za proizvodnjo hrane. Dodatek je bil naknadno vpisan v register krmnih dodatkov kot obstoječ proizvod v skladu s členom 10(1) Uredbe (ES) št. 1831/2003.
- (4) V skladu s členom 10(2) Uredbe (ES) št. 1831/2003 in v povezavi s členom 7 navedene uredbe je bil vložen zahtevek za ponovno oceno natrijevega alginata kot krmnega dodatka za hišne živali in druge živali, ki niso namenjene za proizvodnjo hrane.
- (5) Zahtevka zadevata dovoljenji za kalijev alginat kot krmni dodatek za mačke in pse ter natrijev alginat kot krmni dodatek za mačke, pse, druge živali, ki niso namenjene za proizvodnjo hrane, in ribe ter njuno uvrstitev v kategorijo dodatkov „tehnološki dodatki“. Navedenima zahtevkoma so bili priloženi zahtevani podatki in dokumenti iz člena 7(3) Uredbe (ES) št. 1831/2003.
- (6) Evropska agencija za varnost hrane (v nadaljnjem besedilu: Agencija) je v svojem mnenju z dne 5. julija 2017 ⁽³⁾ ugotovila, da kalijev alginat in natrijev alginat pod predlaganimi pogoji uporabe nimata škodljivega učinka na zdravje živali in ljudi ali na okolje. Agencija je ugotovila tudi, da sta kalijev alginat in natrijev alginat učinkovita kot stabilizatorja, sredstvi za zgoščevanje, sredstvi za želiranje in vezalca. Agencija meni, da ni potrebe po posebnih zahtevah glede poprodajnega nadzora. Potrdila je tudi poročilo o analizi metodi krmnega dodatka v krmu, ki ga je predložil referenčni laboratorij, ustanovljen z Uredbo (ES) št. 1831/2003.
- (7) Ocena zadevnih dodatkov je pokazala, da so pogoji za dovoljenje iz člena 5 Uredbe (ES) št. 1831/2003 izpolnjeni. Zato bi bilo treba dovoliti uporabo navedenih dodatkov, kakor je opredeljeno v Prilogi k tej uredbi.
- (8) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Stalnega odbora za rastline, živali, hrano in krmo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1**Izdaja dovoljenja**

Dodatka iz Priloge, ki spadata v kategorijo dodatkov „tehnološki dodatki“ in funkcionalne skupine „stabilizatorji“, „sredstva za zgoščevanje“, „sredstva za želiranje“ in „vezalci“, se dovolita kot dodatka v prehrani živali v skladu s pogoji iz navedene priloge.

⁽¹⁾ UL L 268, 18.10.2003, str. 29.

⁽²⁾ Direktiva Sveta 70/524/EGS z dne 23. novembra 1970 o dodatkih v krmu (UL L 270, 14.12.1970, str. 1).

⁽³⁾ EFSA Journal (2017); 15(7):4945.

Člen 2**Prehodni ukrepi**

Natrijev alginat iz Priloge in premiksi, ki vsebujejo navedeni dodatek, proizvedeni in označeni pred 4. majem 2019 po pravilih, ki se uporabljajo pred 4. novembrom 2018 se lahko še naprej dajejo na trg in uporabljajo do porabe obstoječih zalog.

Posamična krmila in krmne mešanice, ki vsebujejo natrijev alginat iz Priloge, proizvedeni in označeni pred 4. novembrom 2019 po pravilih, ki se uporabljajo pred 4. novembrom 2018, se lahko še naprej dajejo na trg in uporabljajo do porabe obstoječih zalog, če so namenjeni živalim za proizvodnjo hrane.

Posamična krmila in krmne mešanice, ki vsebujejo natrijev alginat iz Priloge, proizvedeni in označeni pred 4. novembrom 2020 po pravilih, ki se uporabljajo pred 4. novembrom 2018, se lahko še naprej dajejo na trg in uporabljajo do porabe obstoječih zalog, če so namenjeni živalim, ki niso namenjene za proizvodnjo hrane.

Člen 3**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. oktobra 2018

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Identifikacijska številka dodatka	Dodatek	Sestava, kemijska formula, opis, analizna metoda	Vrsta ali kategorija živali	Najvišja starost	Najnižja vsebnost	Najvišja vsebnost	Druge določbe	Datum poteka veljavnosti dovoljenja
					mg dodatka/kg popolne krmne mešanice z vsebnostjo vlage 12 %			

Tehnološki dodatki: stabilizatorji

1d401	natrijev alginat	<p><i>Sestava dodatka</i> natrijev alginat v prahu</p> <p><i>Lastnosti aktivne snovi</i> natrijev alginat (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n</p> <p><i>Analizna metoda</i> ⁽¹⁾ Za določanje natrijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o natrijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028
			<p>druge živali, ki niso namenjene proizvodnji hrane</p> <p>ribe</p>	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	

Identifikacijska številka dodatka	Dodatek	Sestava, kemijska formula, opis, analizna metoda	Vrsta ali kategorija živali	Najvišja starost	Najnižja vsebnost	Najvišja vsebnost	Druge določbe	Datum poteka veljavnosti dovoljenja
					mg dodatka/kg popolne krmne mešanice z vsebnostjo vlage 12 %			
1d402	kalijev alginat	<p><i>Sestava dodatka</i> kalijev alginat v prahu</p> <p><i>Lastnosti aktivne snovi</i> kalijev alginat (≥ 89,2 %) (C₆H₇KO₆)_n št. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Analizna metoda</i> ⁽¹⁾ Za določanje kalijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o kalijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028

Tehnološki dodatki: sredstva za zgoščevanje

1d401	natrijev alginat	<p><i>Sestava dodatka</i> natrijev alginat v prahu</p> <p><i>Lastnosti aktivne snovi</i> natrijev alginat (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n</p> <p><i>Analizna metoda</i> ⁽¹⁾ Za določanje natrijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o natrijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028
-------	------------------	--	--------------	---	---	--------	---	------------------

Identifikacijska številka dodatka	Dodatek	Sestava, kemijska formula, opis, analizna metoda	Vrsta ali kategorija živali	Najvišja starost	Najnižja vsebnost	Najvišja vsebnost	Druge določbe	Datum poteka veljavnosti dovoljenja
					mg dodatka/kg popolne krmne mešanice z vsebnostjo vlage 12 %			
			druge živali, ki niso namenjene proizvodnji hrane ribe	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	
1d402	kalijev alginat	<p><i>Sestava dodatka</i> kalijev alginat v prahu</p> <p><i>Lastnosti aktivne snovi</i> kalijev alginat ($\geq 89,2\%$) ($C_6H_7KO_6$)_n št. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Analizna metoda</i> ⁽¹⁾ Za določanje kalijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o kalijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028

Identifikacijska številka dodatka	Dodatek	Sestava, kemijska formula, opis, analizna metoda	Vrsta ali kategorija živali	Najvišja starost	Najnižja vsebnost	Najvišja vsebnost	Druge določbe	Datum poteka veljavnosti dovoljenja
					mg dodatka/kg popolne krmne mešanice z vsebnostjo vlage 12 %			

Tehnološki dodatki: sredstva za želiranje

1d401	natrijev alginat	<p>Sestava dodatka natrijev alginat v prahu</p> <p>Lastnosti aktivne snovi natrijev alginat (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n</p> <p>Analizna metoda ⁽¹⁾ Za določanje natrijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o natrijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028
			<p>druge živali, ki niso namenjene proizvodnji hrane ribe</p>	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	

Identifikacijska številka dodatka	Dodatek	Sestava, kemijska formula, opis, analizna metoda	Vrsta ali kategorija živali	Najvišja starost	Najnižja vsebnost	Najvišja vsebnost	Druge določbe	Datum poteka veljavnosti dovoljenja
					mg dodatka/kg popolne krmne mešanice z vsebnostjo vlage 12 %			
1d402	kalijev alginat	<p><i>Sestava dodatka</i> kalijev alginat v prahu</p> <p><i>Lastnosti aktivne snovi</i> kalijev alginat (≥ 89,2 %) (C₆H₇KO₆)_n št. CAS: 9005-36-1</p> <p><i>Analizna metoda</i> ⁽¹⁾ Za določanje kalijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o natrijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028

Tehnološki dodatki: vezalci

1d401	natrijev alginat	<p><i>Sestava dodatka</i> natrijev alginat v prahu</p> <p><i>Lastnosti aktivne snovi</i> natrijev alginat (≥ 90,8 %) (C₆H₇NaO₆)_n</p> <p><i>Analizna metoda</i> ⁽¹⁾ Za določanje natrijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o natrijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028
-------	------------------	--	--------------	---	---	--------	---	------------------

Identifikacijska številka dodatka	Dodatek	Sestava, kemijska formula, opis, analizna metoda	Vrsta ali kategorija živali	Najvišja starost	Najnižja vsebnost	Najvišja vsebnost	Druge določbe	Datum poteka veljavnosti dovoljenja
					mg dodatka/kg popolne krmne mešanice z vsebnostjo vlage 12 %			
			druge živali, ki niso namenjene proizvodnji hrane ribe	—	—	—	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	
1d402	kalijev alginat	<p>Sestava dodatka</p> <p>kalijev alginat v prahu</p> <p>Lastnosti aktivne snovi</p> <p>kalijev alginat ($\geq 89,2\%$)</p> <p>$(C_6H_7KO_6)_n$</p> <p>št. CAS: 9005-36-1</p> <p>Analizna metoda ⁽¹⁾</p> <p>Za določanje kalijevega alginata v krmnem dodatku: – monografija o kalijevem alginatu, Združena zbirka FAO JECFA o specifikacijah za aditive za živila, monografija št. 1 (2006)</p>	mačke in psi	—	—	35 200	<ol style="list-style-type: none"> V navodilih za uporabo dodatka in premiksov se navedejo pogoji skladiščenja in obstojnost pri toplotni obdelavi. Mešanica različnih virov alginatov ne sme presegati najvišje dovoljene vsebnosti v popolnih krmnih mešanicah. Nosilci dejavnosti poslovanja s krmo zaradi morebitnih tveganj, ki izhajajo iz uporabe dodatka in premiksov, za uporabnike določijo postopke varnega ravnanja in organizacijske ukrepe. Kadar navedenih tveganj s takimi postopki in ukrepi ni mogoče odpraviti ali čim bolj zmanjšati, se dodatek in premiksi uporabljajo z osebno zaščitno opremo, vključno z zaščito za dihala. 	4. november 2028

⁽¹⁾ Podrobnosti o analiznih metodah so na voljo na naslednjem naslovu referenčnega laboratorija: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>.

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1534**z dne 12. oktobra 2018****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 185/2013 o odbitkih od ribolovnih kvot, dodeljenih Španiji za leti 2017 in 2018**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1224/2009 z dne 20. novembra 2009 o vzpostavitvi nadzornega sistema Skupnosti za zagotavljanje skladnosti s pravili skupne ribiške politike, o spremembi uredb (ES) št. 847/96, (ES) št. 2371/2002, (ES) št. 811/2004, (ES) št. 768/2005, (ES) št. 2115/2005, (ES) št. 2166/2005, (ES) št. 388/2006, (ES) št. 509/2007, (ES) št. 676/2007, (ES) št. 1098/2007, (ES) št. 1300/2008, (ES) št. 1342/2008 in razveljavitvi uredb (EGS) št. 2847/93, (ES) št. 1627/94 in (ES) št. 1966/2006 ⁽¹⁾ ter zlasti člena 105(4) Uredbe,

po posvetovanju z Odborom za ribištvo in ribogojstvo,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija je leta 2013 sprejela Izvedbeno uredbo (EU) št. 185/2013 ⁽²⁾. Navedena uredba je določila odbitke od kvote za skušo v razdelku ICES 8c, podobmočjih 9 in 10 ter vodah Unije območja CECAF 34.1.1 in od kvote za sardona v podobmočju ICES 8.
- (2) Španija ni nalovila 739 ton iz kvote za skušo in 843 ton sardona iz zadevnih kvot v letu 2017, s čimer je zmanjšala ribolovni pritisk na navedene staleže v primerjavi z največjim pritiskom, dovoljenim v skladu z ribolovnimi možnostmi za leto 2017. Španija je zahtevala, da se navedene neulovljene količine uporabijo za odbitke za leto 2017 in da se odbitki za leto 2018 ustrezno znižajo.
- (3) Treba je prilagoditi količine, določene v Izvedbeni uredbi (EU) št. 185/2013 za odbitke za leto 2017 in za leto 2018, Uredbo (EU) št. 185/2013 pa bi bilo zato treba spremeniti.
- (4) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za ribištvo in ribogojstvo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 185/2013 se nadomesti s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. oktobra 2018

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ UL L 343, 22.12.2009, str. 1.⁽²⁾ Izvedbena uredba (EU) št. 185/2013 z dne 5. marca 2013 o odbitkih od nekaterih ribolovnih kvot za skušo, dodeljenih Španiji za leto 2013 in naslednja leta, zaradi prelova v letu 2009 (UL L 62, 6.3.2013, str. 1).

PRILOGA

Stalež	Začetna kvota za leto 2009	Prilagojena kvota za leto 2009	Ugotovljeni ulovi za leto 2009	Razlika med kvoto in ulovi (prelov)	Odbitek za leto 2013	Odbitek za leto 2014	Odbitek za leto 2015	Odbitek za leto 2016	Odbitek za leto 2017	Odbitek za leto 2018	Odbitek za leto 2019	Odbitek za leto 2020	Odbitek za leto 2021	Odbitek za leto 2022	Odbitek za leto 2023
MAC8C 3 411	29 529	25 525	90 954	- 65 429	100	100	100	5 544	6 283	4 805	5 544	5 544	5 544	5 544	269
ANE08 ⁽¹⁾								3 696	4 539	2 853	3 696	3 696	3 696	3 696	180

⁽¹⁾ Za sardona se leto razume kot sezona ribolova, ki se začne v navedenem letu.

SKLEPI

SKLEP SVETA (EU) 2018/1535

z dne 28. septembra 2018

o podpisu, v imenu Unije, sporazuma o statusu med Evropsko unijo in nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo glede ukrepov, ki jih izvaja Evropska agencija za mejno in obalno stražo v nekdanji jugoslovanski republici Makedoniji

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti točk (b) in (d) člena 77(2) in točke (c) člena 79(2) v povezavi s členom 218(5) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 54(4) Uredbe (EU) 2016/1624 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ Unija v primerih, ko je predvideno, da bodo skupine evropske mejne in obalne straže napotene v tretjo državo zaradi izvajanja ukrepov, pri katerih bodo člani skupin imeli izvršilna pooblastila, ali kadar izvajanje drugih ukrepov v tretji državi zahteva takšno pooblastilo, z zadevno tretjo državo sklene sporazum o statusu. Sporazum o statusu mora zajemati vse vidike, potrebne za izvajanje ukrepov.
- (2) Svet je 21. februarja 2017 pooblastil Komisijo, da začne pogajanja z nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo za sporazum o statusu glede ukrepov, ki jih izvaja Evropska agencija za mejno in obalno stražo v nekdanji jugoslovanski republici Makedoniji (v nadaljnjem besedilu: sporazum).
- (3) Pogajanja o sporazumu so se začela 15. septembra 2017 in se uspešno zaključila s parafiranjem sporazuma 18. julija 2018.
- (4) Ta sklep predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda, pri katerih Združeno kraljestvo v skladu s Sklepom Sveta 2000/365/ES ⁽²⁾ ne sodeluje; Združeno kraljestvo torej ne sodeluje pri sprejetju tega sklepa, ki zato zanj ni zavezujoč in se v njem ne uporablja.
- (5) Ta sklep predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda, pri katerih Irska v skladu s Sklepom Sveta 2002/192/ES ⁽³⁾ ne sodeluje; Irska torej ne sodeluje pri sprejetju tega sklepa, ki zato zanjo ni zavezujoč in se v njej ne uporablja.
- (6) V skladu s členoma 1 in 2 Protokola št. 22 o stališču Danske, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o delovanju Evropske unije, Danska ne sodeluje pri sprejetju tega sklepa, ki zato zanjo ni zavezujoč in se v njej ne uporablja. Ker ta sklep nadgrajuje schengenski pravni red, se Danska v skladu s členom 4 navedenega protokola v šestih mesecih od dne, ko Svet sprejme ta sklep, odloči, ali ga bo prenesla v svoje nacionalno pravo.
- (7) Sporazum bi bilo treba podpisati in odobriti besedili skupnih izjav, ki sta priloženi k temu sklepu –

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2016/1624 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. septembra 2016 o evropski mejni in obalni straži ter spremembi Uredbe (EU) 2016/399 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 863/2007 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Sveta (ES) št. 2007/2004 in Odločbe Sveta 2005/267/ES (UL L 251, 16.9.2016, str. 1).

⁽²⁾ Sklep Sveta 2000/365/ES z dne 29. maja 2000 o prošnji Združenega kraljestva Velike Britanije in Severne Irske za sodelovanje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda (UL L 131, 1.6.2000, str. 43).

⁽³⁾ Sklep Sveta 2002/192/ES z dne 28. februarja 2002 o prošnji Irske, da sodeluje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda (UL L 64, 7.3.2002, str. 20).

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Podpis, v imenu Unije, sporazuma o statusu med Evropsko unijo in nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo glede ukrepov, ki jih izvaja Evropska agencija za mejno in obalno stražo v nekdanji jugoslovanski republici Makedoniji (v nadaljnjem besedilu: Sporazum), se odobri s pridržkom sklenitve navedenega sporazuma ⁽¹⁾.

Člen 2

Besedili skupnih izjav, priloženih temu sklepu, se odobrita v imenu Unije.

Člen 3

Predsednik Sveta je pooblaščen, da imenuje osebo(-e), pooblaščno(-e) za podpis sporazuma v imenu Unije.

Člen 4

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Bruslju, 28. septembra 2018

Za Svet
Predsednica
M. SCHRAMBÖCK

⁽¹⁾ Besedilo sporazuma bo objavljeno skupaj s sklepom o njegovi sklenitvi.

PRILOGA

SKUPNA IZJAVA GLEDE ISLANDIJE, NORVEŠKE, ŠVICE IN LIHTENŠTAJNA

Pogodbenici sta seznanjeni s tesnimi odnosi med Evropsko unijo ter Norveško, Islandijo, Švico in Lihtenštajnom, zlasti na podlagi sporazumov z dne 18. maja 1999 in 26. oktobra 2004 o pridružitvi navedenih držav k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda.

V takih okoliščinah je zaželeno, da organi Norveške, Islandije, Švice in Lihtenštajna na eni strani ter organi nekdanje jugoslovanske republike Makedonije na drugi strani brez odlašanja sklenejo dvostranske sporazume o ukrepih, ki jih izvaja Evropska agencija za mejno in obalno stražo v nekdanji jugoslovanski republiki Makedoniji, in sicer z določbami, ki so podobne določbam tega sporazuma.

SKUPNA IZJAVA

Pogodbenici se strinjata, da to, da se vzdržita vseh ukrepov, ki bi lahko ogrozili morebitni nadaljnji kazenski pregon člana skupine s strani pristojnih organov države gostiteljice, vključuje, da se vzdržita dejavnega lajšanja vrnitve zadevnega člana skupine iz prostorov delovanja evropske mejne in obalne straže v nekdanji jugoslovanski republiki Makedoniji v njegovo matično državo članico pred potrditvijo s strani izvršnega direktorja Agencije.

SKLEP SVETA (EU) 2018/1536**z dne 9. oktobra 2018****o določitvi stališča, ki se zastopa v imenu Evropske unije v Odboru za vladne nabave v zvezi s pristopom Avstralije k Revidiranemu sporazumu o vladnih nabavah**

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 207(4) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Avstralija je 2. junija 2015 zaprosila za pristop k Revidiranemu sporazumu o vladnih nabavah (v nadaljnjem besedilu: Revidirani sporazum GPA).
- (2) Avstralija je svoje zaveze o področju uporabe predložila pogodbenicam Revidiranega sporazuma GPA (v nadaljnjem besedilu: pogodbenice) v svoji končni ponudbi z dne 7. marca 2018.
- (3) Čeprav je končna ponudba Avstralije obsežna, ne zagotavlja popolnega pokritja. Zato je ustrezno, da Unija za Avstralijo uvede nekatere izjeme. Te posebne izjeme, navedene v Prilogi k temu sklepu, bodo postale del pogojev za pristop Avstralije k Revidiranemu sporazumu GPA in se bodo odražale v sklepu, ki ga bo Odbor za vladne nabave (v nadaljnjem besedilu: Odbor GPA) sprejel o pristopu Avstralije.
- (4) Pričakuje se, da bo pristop Avstralije k Revidiranemu Sporazumu GPA pozitivno prispeval k nadaljnjemu mednarodnemu odpiranju trgov javnih naročil.
- (5) V skladu s členom XXII(2) Revidiranega sporazuma GPA lahko katera koli članica STO pristopi k Revidiranemu sporazumu GPA pod pogoji, o katerih se dogovorijo zadevna članica in pogodbenice, pri čemer se ti pogoji navedejo v sklepu Odbora GPA.
- (6) Zato je primerno določiti stališče, ki se zastopa v imenu Unije v Odboru GPA v zvezi s pristopom Avstralije –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije v Odboru za vladne nabave, je odobritev pristopa Avstralije k Revidiranemu sporazumu o vladnih nabavah, ob upoštevanju posebnih pogojev za pristop, ki so priloženi temu sklepu.

Člen 2

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Luksemburgu, 9. oktobra 2018

Za Svet
Predsednica
E. KÖSTINGER

Priloga

POGOJI EU ZA PRISTOP AVSTRALIJE K SPORAZUMU GPA

S pristopom Avstralije k Sporazumu o vladnih nabavah:

— se točka 3 oddelka 2 (Centralni državni organi naročniki držav članic EU) Priloge 1 k Dodatku I Obveznosti Evropske unije glasi:

„3. Za blago, storitve, ponudnike in izvajalce storitev iz Združenih držav; Kanade; Japonske; Hongkonga, Kitajska; Singapurja; Koreje; Armenije; ločenega carinskega območja Tajvana, Penghuja, Kinmena in Matsuja; Nove Zelandije ter Avstralije naročila naslednjih centralnih državnih organov naročnikov, če niso označeni z zvezdico.“;

— se opomba 2 opomb k Prilogi 1 k Dodatku I Obveznosti Evropske unije spremeni:

„2. Določbe člena XVIII se ne uporabljajo za dobavitelje in ponudnike storitev iz Japonske, Koreje, ZDA in Avstralije pri ugovarjanju oddaji naročila dobavitelju ali ponudniku storitev iz pogodbenic, ki niso navedene, ki so v skladu z zadevnimi določbami zakonodaje EU mala ali srednja podjetja, dokler EU ne ugotovi, da ne uporabljajo več diskriminatornih ukrepov v korist nekaterih domačih malih in manjšinskih podjetij.“.

S pristopom Avstralije k Sporazumu o vladnih nabavah:

— se v opombo 1 opomb k Prilogi 2 k Dodatku I Obveznosti Evropske unije za točko g) vstavijo naslednje točke:

„(h) naročila regionalnih in lokalnih javnih organov naročnikov (javni organi naročniki upravnih enot, navedenih pod NUTS 2 in NUTS 3, in manjših upravnih enot, kot je navedeno v Uredbi (ES) št. 1059/2003 (kakor je bila spremenjena)) za blago, storitve, dobavitelje in ponudnike storitev iz Avstralije;

(i) naročila regionalnih javnih organov med 200 000 SDR in 355 000 SDR ter naročila oseb javnega prava, ki so zajete v tej prilogi, med 200 000 SDR in 400 000 SDR za blago in storitve dobaviteljev in ponudnikov storitev iz Avstralije;

(j) naročila naročnikov, ki so zajeti v tej prilogi, za:

i motorna vozila, kot so opisana v spodaj navedenih poglavjih kombinirane nomenklature (KN):

8702 Motorna vozila za prevoz 10 ali več oseb, v številki vozniaka

8703 Avtomobili in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz oseb (razen vozil iz tarifne številke 8702), vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz oseb in blaga (tipa „karavan“, „kombi“ itd.) in dirkalnimi avtomobili

8704 Motorna vozila za prevoz blaga

8705 Motorna vozila za posebne namene (npr. samonakladalna vozila za prevoz vozil z okvarami, vozila z dvigali, gasilska vozila, vozila z vgrajenimi betonskimi mešalniki, vozila za čiščenje cest, vozila za škropljenje ali posipavanje, mobilne delavnice, mobilne radiološke enote), razen motornih vozil, ki so konstruirana predvsem za prevoz oseb ali blaga

8711 Motorna kolesa (tudi mopedi), kolesa in podobna vozila s pomožnim motorjem, z bočno prikolicco ali brez nje; bočne prikolicce

8713 Vozički za invalidne osebe, z motornim ali drugačnim mehanskim pogonom ali brez takega pogona

ii sestavne dele motornih vozil, kot so opisani v spodaj navedenih poglavjih kombinirane nomenklature (KN):

8706 00 Šasije z vgrajenimi motorji, za motorna vozila iz tarifnih številk 8701 do 8705

8707 Karoserije (vključno kabine) za motorna vozila iz tarifnih številk 8701 do 8705

8708 Deli in pribor za motorna vozila iz tarifnih številk 8701 do 8705

8714 Deli in pribor vozil iz tarifnih številk 8711 do 8713

8716 Priklopniki in polpriklopniki; druga vozila, brez lastnega pogona; njihovi deli

v zvezi z dobavitelji in ponudniki storitev iz Avstralije.“;

— se opomba 2 opomb k Prilogi 2 k Dodatku I Obveznosti Evropske unije spremeni:

„(2) Določbe člena XVIII se ne uporabljajo za dobavitelje in ponudnike storitev iz Japonske, Koreje, ZDA in Avstralije pri ugovarjanju oddaji naročila dobavitelju ali ponudniku storitev iz pogodbenic, ki niso navedene, ki so v skladu z zadevnimi določbami zakonodaje EU mala ali srednja podjetja, dokler EU ne ugotovi, da ne uporabljajo več diskriminatornih ukrepov v korist nekaterih domačih malih in manjšinskih podjetij.“

S pristopom Avstralije k Sporazumu o vladnih nabavah se v opombo 6 opomb k Prilogi 3 k Dodatku I Obveznosti Evropske unije za točko r) vstavijo naslednje točke:

„(s) naročila naročnikov, ki delujejo na področjih:

- i pridobivanja, prevoza ali distribucije pitne vode, ki so zajeti v tej prilogi;
 - ii proizvodnje, prevoza ali distribucije električne energije, ki so zajeti v tej prilogi;
 - iii letaliških infrastruktur, ki so zajete v tej prilogi;
 - iv pomorskih pristanišč ali pristanišč na celinskih vodah ali drugih terminalskih zmogljivosti, ki so zajeti v tej prilogi;
 - v storitev mestnih železnic, tramvajev, trolejbusov ali avtobusnega prevoza, ki so zajete v tej prilogi, in
 - vi železniškega prevoza, ki je zajet v tej prilogi,
- v zvezi z blagom, storitvami, dobavitelji in ponudniki storitev iz Avstralije.“
-

SKLEP KOMISIJE (EU) 2018/1537**z dne 18. julija 2017****o državni pomoči SA.38105 2014/C (ex 2014/NN), ki jo je Kraljevina Belgija odobrila podjetjem Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium***(notificirano pod dokumentarno številko C(2017) 5023)***(Besedilo v francoskem in nizozemskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Svet ministrov belgijske vlade je v sporočilu za javnost z dne 19. decembra 2013 razglasil, da je bil odobren osnutek kraljeve uredbe o dodelitvi finančne pomoči uporabnikom storitev družbe Brussels Airport Company (v nadaljnjem besedilu: BAC), imetnici licence za upravljanje letališča Bruxelles-National.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 31. decembra 2013 prejela pritožbo skupine International Airlines Group (v nadaljnjem besedilu: IAG), ki obvladuje različne letalske prevoznike, med drugim družbi British Airways in Iberia, v zvezi z navedenim osnutkom.
- (3) Z dopisom z dne 2. januarja 2014 je tudi letalski prevoznik Ryanair vložil pritožbo zoper navedeni osnutek.
- (4) Komisija je v dopisu z dne 13. januarja 2014 pritožbi skupine IAG in družbe Ryanair poslala Belgiji in jo prosila za dodatne informacije. Belgija je svoje pripombe predstavila v dopisu z dne 5. februarja 2014.
- (5) Kraljeva uredba, zoper osnutek katere sta bili vloženi pritožbi iz uvodnih izjav 2 in 3, je bila sprejeta 7. januarja 2014.
- (6) Komisija je 11. februarja 2014 Belgiji poslala zahtevo za informacije. Belgija je svoje pripombe predstavila v dopisu z dne 2. aprila 2014.
- (7) Komisija je v dopisu z dne 1. oktobra 2014 Belgiji sporočila, da bo v zvezi z navedenim ukrepom začela postopek iz člena 108(2) PDEU (v nadaljnjem besedilu: formalni postopek preiskave). Komisija je Belgijo pozvala, naj predloži pripombe in zagotovi vse informacije, potrebne za oceno zadevnega ukrepa. Belgija je svoje pripombe poslala Komisiji 16. januarja 2015.
- (8) Sklep Komisije o začetku postopka (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnem ukrepu.
- (9) Komisija je prejela pripombe družbe Ryanair, skupine IAG, letalskega prevoznika Brussels Airlines in še ene zainteresirane strani, ki je želela ostati anonimna. Komisija je te pripombe poslala Belgiji, ki ji je svoje pripombe v zvezi s tem poslala v dopisih z dne 14. avgusta 2015 in 3. junija 2016.
- (10) Komisija je z dopisom z dne 10. februarja 2015 Belgiji poslala zahtevo za informacije v zvezi z zadevnim ukrepom. Belgija je odgovorila 12. marca 2015. Belgija je poslala dodatne informacije z dopisoma z dne 20. marca in 16. maja 2017.

⁽¹⁾ UL C 24, 23.1.2015, str. 10.⁽²⁾ Glej opombo 1.

2. OPIS UKREPA

2.1 Predhodna izhodišča – splošne informacije o letališču Bruxelles-National

2.1.1 Značilnosti letališča in prometnost

- (11) Letališče Bruxelles-National leži dvanajst kilometrov severovzhodno od Bruslja v občini Zaventem.
- (12) Leta 2013 je letališče sprejelo približno 19 milijonov potnikov, največja teoretična zmogljivost letališča pa je ocenjena na 35 milijonov potnikov. Potniški promet letališča Bruxelles-National od leta 2005 je povzet v preglednici 1.

Preglednica 1

Promet na letališču Bruxelles-National v obdobju 2005–2015 (komercialni in nekomercialni potniški promet) ⁽¹⁾

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

(¹) Številke v oklepajih prikazujejo spremembo števila potnikov ali premikov glede na prejšnje leto.

- (13) Letališče Bruxelles-National je na voljo predvsem za evropski in mednarodni komercialni promet. V preglednici 2 sta strnjeno prikazana deleža evropskega in mednarodnega potniškega prometa v skupnem prometu letališča.

Preglednica 2

Spremembe v deležu komercialnega potniškega prometa (brez nekomercialnega potniškega prometa) z državami članicami EU in nečlanicami EU na letališču Bruxelles-National v obdobju 2005–2015

	Članice EU	Nečlanice EU	SKUPAJ
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

	Članice EU	Nečlanice EU	SKUPAJ
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) Letališče Bruxelles-National je vozlišče (hub) za različne letalske prevoznike, kot so Brussels Airlines in letalski prevozniki, ki z njim sodelujejo v okviru zveze Star Alliance, ter Jet Airways.
- (15) V preglednici 3 je prikazan promet najpomembnejših letalskih prevoznikov, ki so delovali na letališču Bruxelles-National v obdobju 2012–2015:

Preglednica 3

Najpomembnejši letalski prevozniki, ki so leteli z letališča Bruxelles-National (2012–2015)

	Število odhajajočih potnikov (vključno s tranzitnimi in transfernimi potniki)	
	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
	Število odhajajočih potnikov (vključno s tranzitnimi in transfernimi potniki)	
	2014	2015
Brussels Airlines	3 351 032	3 750 725
Ryanair	639 335	908 990
TUI Airlines Belgium	813 014	803 200
easyJet	499 129	496 576
Lufthansa	413 618	438 253
Thomas Cook Airlines Belgium	428 737	423 671

- (16) Od februarja 2014 letališče Bruxelles-National sprejema nizkocenovna prevoznika Ryanair in Vueling. Ryanair je ob svojem prihodu na letališče Bruxelles-National odprl devet povezav in s tem tam vzpostavil svojo drugo bazo v Belgiji po tisti na letališču Charleroi.

2.1.2 Upravljanje in lastništvo letališke infrastrukture – družba BAC

- (17) Od leta 2004 upravljanje letališča Bruxelles-National zagotavlja družba BAC v skladu s kraljevo uredbo z dne 27. maja 2004 ⁽³⁾ (v nadaljnjem besedilu: kraljeva uredba z dne 27. maja 2004). Družba BAC je tudi lastnica letaliških objektov in naprav.
- (18) Družba BAC je naslednica delniške družbe javnega prava Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) Družba BAC je zasebna družba. Imetnika 75 % delnic družbe BAC sta zasebna vlagatelja: 38,99 % kanadski pokojninski sklad ⁽⁴⁾ in 36,01 % avstralska skupina ⁽⁵⁾. Imetnica preostalih delnic (25 %) je belgijska država. Upravni odbor sestavlja 11 članov, od katerih štiri imenuje belgijska država, vključno s predsednikom upravnega odbora.

2.1.3 Regulatorni okvir v zvezi z upravljanjem letališča Bruxelles-National

- (20) V skladu s členom 6(1)(X)(7) posebnega zakona z dne 8. avgusta 1980 o institucionalnih reformah ⁽⁶⁾ je pristojnost na področju opremljanja in upravljanja letališč dodeljena regijam, razen letališča Bruxelles-National, katerega upravljanje je v pristojnosti zvezne države.
- (21) V poglavju IV kraljeve uredbe z dne 27. maja 2004 so določeni pogoji za upravljanje objektov in naprav na letališču Bruxelles-National. Upravljanje je pogojeno s predhodno podelitvijo individualne licence za upravljanje za nedoločen čas s kraljevo uredbo. V členu 30 kraljeve uredbe z dne 27. maja 2004 je določeno, da mora imetnik licence za upravljanje med drugim:
- „1. vzdrževati in razvijati letališke objekte in naprave pod gospodarsko sprejemljivimi pogoji, tako da se zagotovi varnost oseb in varovanje letaliških objektov in naprav, stalni certifikat letaliških objektov in naprav, zadostna zmogljivost ob upoštevanju razvoja povpraševanja in mednarodne vloge letališča Bruxelles-National ter visoka raven kakovosti.“
- (22) Licenca za upravljanje letališča Bruxelles-National je bila podeljena družbi B.I.A.C. (ki je leta 2013 postala družba BAC) s kraljevo uredbo z dne 21. junija 2004 ⁽⁷⁾ (v nadaljnjem besedilu: kraljeva uredba z dne 21. junija 2004). V členu 4(4) navedene kraljeve uredbe je določeno, da imetnik licence za upravljanje zagotavlja: „[...]“ vzdrževanje varnosti in varovanja na tleh, razen nalog splošne policije in letalske inšpekcije ter vojaških nalog“.
- (23) Na letališču Bruxelles-National obstajajo „regulirane dejavnosti“, pri katerih je prihodek, ki ga lahko prejme imetnik licence za upravljanje letališča (v obravnavanem primeru družba BAC), nadzorovan v skladu s formulo za nadzorovanje cen, ki je namenjena omejevanju sprememb prihodkov, prejetih na enoto prometa za te dejavnosti ⁽⁸⁾. Regulirane dejavnosti so:
- (a) pristanki in vzleti letal;
 - (b) parkiranje letal;
 - (c) uporaba letaliških objektov in naprav, danih na voljo potnikom;
 - (d) oskrba letal z gorivom z uporabo centralizirane infrastrukture;
 - (e) storitve za zagotavljanje varnosti potnikov in varovanja letaliških objektov in naprav.

⁽³⁾ Kraljeva uredba z dne 27. maja 2004 o preoblikovanju družbe Brussels International Airport Company v delniško družbo zasebnega prava ter letaliških objektih in napravah (Moniteur belge z dne 24. junija 2004, str. 51750).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan.

⁽⁵⁾ MAp Airports prek Macquarie European Infrastructure Fund I in Macquarie European Infrastructure Fund III.

⁽⁶⁾ Posebni zakon z dne 8. avgusta 1980 o institucionalnih reformah (Moniteur belge z dne 15. avgusta 1980, str. 9434).

⁽⁷⁾ Kraljeva uredba z dne 21. junija 2004 o podelitvi licence za upravljanje letališča Bruxelles-National delniški družbi B.I.A.C. (Moniteur belge z dne 15. julija 2004, str. 55640).

⁽⁸⁾ Člen 1(12) in člen 30(7) kraljeve uredbe z dne 27. maja 2004.

- (24) V členu 30(7) kraljeve uredbe z dne 27. maja 2004 je določeno, da imetnik licence za upravljanje po posvetovanju z organizacijami, ki zastopajo uporabnike, vzpostavi sistem oblikovanja cen, ki predstavlja usklajeno celoto letaliških pristojbin ⁽⁹⁾, ter formulo za nadzorovanje cen iz uvodne izjave 23. Namen formule za nadzorovanje cen je omejiti spremembe prihodkov, ki jih imetnik licence za upravljanje prejeme na enoto prometa za regulirane dejavnosti.
- (25) Poleg tega je v členu 42 kraljeve uredbe z dne 21. junija 2004 določeno, da se formula za nadzorovanje cen in sistem oblikovanja cen iz člena 30(7) kraljeve uredbe z dne 27. maja 2004 določita tako, da:

- „1. so upoštevani vsi regulirani stroški na podlagi rezultatov modela stroškov ABC;
2. se zagotovi stopnja dobička, ki ustreza donosu na vloženi kapital, da se med drugim zagotovi razvoj letaliških objektov in naprav [...];
3. se uskladijo cene letaliških pristojbin za regulirane dejavnosti na ravni praks oblikovanja cen referenčnih letališč na podlagi rezultatov referenčnega modela oblikovanja cen.“

V členu 43 kraljeve uredbe z dne 21. junija 2004 je določeno, da sistem oblikovanja cen, formulo za nadzorovanje cen in njuno letno spremembo določi družba BAC po posvetovanju z uporabniki letališča za regulativno obdobje, ki traja pet let (od 1. aprila leta „n“ do 31. marca leta „n+5“). Če ni obvestila o utemeljenem nestrinjanju uporabnika letališča s predlogom oblikovanja cen, ki ga pripravi družba BAC, obstaja med stranmi soglasje o sistemu oblikovanja cen in formuli za nadzorovanje cen v skladu s členom 55(1) kraljeve uredbe z dne 21. junija 2004. Če vsaj dve nepovezani družbi, od katerih vsaka predstavlja najmanj 1 % letnih premikov ali 1 % letnih potnikov, skupaj pa predstavljata najmanj 25 % letnih premikov ali 25 % potnikov v zadnjem koledarskem letu pred posvetovanjem z uporabniki letališča, zavrnete formulo za nadzorovanje cen ali sistem oblikovanja cen, lahko vložita obrazloženo pritožbo pri organu za ekonomsko regulacijo. Organ za ekonomsko regulacijo lahko nato potrdi formulo za nadzorovanje cen in sistem oblikovanja cen ali zahteva določene prilagoditve ali spremembe formule za nadzorovanje cen in/ali sistema oblikovanja cen. Formula za nadzorovanje cen in sistem oblikovanja cen sta nato predložena v odločanje ministru, pristojnem za zračni promet, nato pa objavljena v belgijskem uradnem listu *Moniteur belge*. Pristojbina za varovanje iz uvodne izjave 26 se določi po enakem postopku ⁽¹⁰⁾.

- (26) Kot je navedeno v uvodni izjavi 23 pod točko 23(e) tega sklepa, so storitve za zagotavljanje varnosti potnikov in varovanja letaliških objektov in naprav del reguliranih dejavnosti. Za financiranje teh storitev družba BAC letalskim prevoznikom naloži plačilo pristojbine za varovanje (*security charge*) za vsakega potnika, ki odhaja z letališča Bruxelles-National.

Preglednica 4

Znesek pristojbine za varovanje za obdobje 2013–2017

Obdobje	Znesek pristojbine za varovanje (na odhajajočega potnika, v EUR)
1. januar 2013–31. marec 2013	6,39
1. april 2013–31. marec 2014	6,62
1. april 2014–31. marec 2015	6,71
1. april 2015–31. marec 2016	6,73
1. april 2016–31. marec 2017	6,19

- (27) V zadevnem obdobju je bila pristojbina za varovanje, ki jo je uporabljala družba BAC, enoten znesek na odhajajočega potnika, ne glede na vrsto potnika (potnik, ki začenja svojo pot z letalom na letališču Bruxelles-National, transferni potnik ali tranzitni potnik).

⁽⁹⁾ Člen 35(1) kraljeve uredbe z dne 27. maja 2004.

⁽¹⁰⁾ Odgovor z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015 (odgovor na vprašanje 5b).

2.2 Kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014

- (28) Ukrep, ki je predmet tega sklepa, je dodelitev subvencij različnim letalskim prevoznikom na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 ⁽¹¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014), pri čemer te subvencije izhajajo iz sredstev, ki jih je družba BAC prejela od belgijske zvezne vlade in razdelila v skladu s pravili, ki jih določa navedena kraljeva uredba.
- (29) Na podlagi člena 1 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 je družbi BAC dodeljena subvencija v letnem znesku 19 000 000 EUR za podporo infrastrukturi, povezani z varovanjem oziroma vsemi dejavnostmi za zagotavljanje varovanja potnikov in letaliških objektov in naprav, kot je kontrola potnikov in njihove prtljage ob vходу na območje omejenega gibanja na letališču za odkrivanje morebitnih razstreliv ali orožja ali drugih nevarnih predmetov. Ta subvencija je dodeljena za proračunska leta 2014, 2015 in 2016. Letno se izplača na račun družbe BAC najpozneje do 31. marca posameznega leta.
- (30) Na podlagi člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 družba BAC uporabnikom letališča Bruxelles-National ⁽¹²⁾, ki so med 1. januarjem in 31. decembrom 2012 prepeljali več kot 400 000 odhajajočih potnikov, pri čemer tranzitni in transferni potniki niso vključeni, razdeli subvencijo iz člena 1 navedene kraljeve uredbe v znesku, ki ustreza delu zneska, ki so ga ti plačali za storitve za zagotovitev varovanja potnikov in varovanja letaliških objektov in naprav v prejšnjem letu.
- (31) V členu 2(2) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 je določeno, da se znesek, vrnjen posameznemu uporabniku ob upoštevanju pogojev iz člena 2(1) navedene kraljeve uredbe, „izračuna letno na podlagi števila vključenih odhajajočih, tranzitnih in transfernih potnikov za leta 2013, 2014 in 2015; od 400 000. potnika letno je uporabnik za leta 2013, 2014 in 2015 oproščen plačila za storitve za zagotavljanje varovanja potnikov in varovanja letaliških objektov in naprav do največjega letnega zneska devetnajst milijonov evrov (19 000 000 EUR)“.
- (32) V členu 4 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 je določeno, da bo ta proračunski ukrep ovrednoten v letu 2015, da bi ga bilo mogoče prilagoditi, preden se začne novo cenovno obdobje 2016–2021. Cenovno obdobje, omenjeno v navedeni določbi, ustreza petletnemu regulativnemu obdobju oblikovanja cen letaliških pristojbin za letališče Bruxelles-National, kot je predvideno v členu 43 kraljeve uredbe z dne 21. junija 2004.
- (33) V kraljevi uredbi z dne 7. januarja 2014 je določeno, da učinkuje od 1. januarja 2013.

2.3 Plačila, izvedena na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014

- (34) V nasprotju z določbo člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 („[...] družba BAC uporabnikom letališča Bruxelles-National [...] razdeli subvencijo iz člena 1 [...]“) je Belgija plačila letalskim prevoznikom izvedla neposredno in ne prek družbe BAC.
- (35) Po navedbah Belgije je družba BAC v dopisu z dne 8. julija 2014 belgijske organe izrecno prosila, naj zneske izplačajo neposredno na bančne račune upravičenih letalskih prevoznikov za lažje upravnno izvajanje kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014.
- (36) Dne 12. septembra 2014 se je svet ministrov seznanil z željo družbe BAC, kot je bila izražena v njenem dopisu z dne 8. julija 2014, in odobril predlagano poenostavitev postopka, in sicer neposredno izplačilo zadevnih zneskov na bančne račune upravičenih letalskih prevoznikov.
- (37) Dne 22. septembra 2014 so letalski prevozniki, ki so izpolnjevali merila iz kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, in sicer družbe Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium, prejeli 16 779 819 EUR, 2 143 621 EUR oziroma 76 560 EUR za leto 2013.
- (38) Belgija je predložila podrobne podatke o izračunu teh zneskov, s čimer je pojasnila način uporabe kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 ⁽¹³⁾.
- (39) Belgija je najprej ugotovila, da so do ukrepa upravičeni samo trije letalski prevozniki, in sicer Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium, ker noben drug letalski prevoznik ni prepeljal več kot 400 000 potnikov, ki so odšli med 1. januarjem in 31. decembrom 2012, brez upoštevanja tranzitnih in transfernih potnikov.

⁽¹¹⁾ Kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014 o dodelitvi subvencije družbi Brussels Airport Company, imetnici licence za upravljanje letališča Bruxelles National, za podporo infrastrukturi, povezani z varovanjem (Moniteur belge z dne 23. aprila 2014, str. 34506).

⁽¹²⁾ Izraz „uporabniki letališča Bruxelles-National“ v tem okviru pomeni letalske prevoznike, ki letijo s tega letališča.

⁽¹³⁾ Odgovor z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015.

- (40) Zneski, dolgovani vsakemu od teh treh letalskih prevoznikov leta 2014, so bili izračunani glede na število odhajajočih potnikov, ki jih je prepeljal posamezni prevoznik v posameznem mesecu leta 2013, vključno s transfernimi in tranzitnimi potniki. Za vsakega prevoznika sta bila ugotovljena mesec, v katerem je bil presežen prag 400 000 odhajajočih potnikov, prepeljanih od 1. januarja 2013, in pristojbina za varovanje, ki je veljala v tem mesecu. Nato je bil izračunan znesek pristojbine za varovanje, ki ga je posamezni prevoznik dolgoval v posameznem mesecu za vsakega prepeljanega potnika, razen prvih 400 000 potnikov, prepeljanih od 1. januarja 2013. Ta znesek ustreza subvenciji, ki bi se izplačala letalskemu prevozniku na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, če ne bi bilo zgornje proračunske meje.
- (41) Da bi se upoštevala zgornja proračunska meja 19 000 000 EUR letno, je bilo za vsakega od treh tako izračunanih zneskov nato uporabljeno pravilo treh za določitev zneska, ki se dejansko izplača posameznemu letalskemu prevozniku za leto 2013.

2.4 Upravičenci

- (42) V sklepu o začetku postopka je Komisija opredelila letalske prevoznike, ki so izpolnjevali merila iz člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, kot edine potencialne upravičence ukrepa, ki bi lahko pomenil državno pomoč, ki je predmet formalnega postopka preiskave.

2.5 Začasna prekinitve uporabe kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014

- (43) Po začetku formalnega postopka preiskave se je Belgija iz previdnosti in brez poseganja v svoje stališče glede predhodne presoje Komisije v sklepu o začetku postopka odločila začasno prekiniti izvajanje kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 od 3. decembra 2014. Belgija se je zavezala, da do nove odredbe ne bo izvedla nobenega denarnega izplačila na podlagi navedene kraljeve uredbe. Po informacijah, ki so na voljo Komisiji, je Belgija to zavezo izpolnjevala.

2.6 Kraljeva uredba z dne 15. marca 2017

- (44) Dne 15. marca 2017 je bila sprejeta kraljeva uredba ⁽¹⁴⁾ (v nadaljnjem besedilu: kraljeva uredba z dne 15. marca 2017), katere namen je bil odpraviti kraljevo uredbu z dne 7. januarja 2014.
- (45) Poleg tega je treba na podlagi člena 2 kraljeve uredbe z dne 15. marca 2017 subvencije, ki jih je določala odpravljena kraljeva uredba in ki so jih zadevni letalski prevozniki prejeli, ko je bila v veljavi, in sicer od 1. januarja 2013 do 7. januarja 2014, najpozneje do 31. marca 2017 vrniti belgijskim zveznim organom. Navedeni člen določa tudi, da se za zneske, ki jih je treba izterjati, od datuma, ko so bile subvencije dane na razpolago upravičencem, do datuma dejanske izterjave zaračunavajo obresti. Obresti se izračunajo v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽¹⁵⁾. Belgija je Komisiji predložila dokument, ki prikazuje, da so družbe Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium vrnile prejete subvencije v celoti, skupaj z obrestmi, v skladu s členom 2 kraljeve uredbe z dne 15. marca 2017.

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (46) Komisija se je v sklepu o začetku postopka najprej vprašala o obstoju državne pomoči letalskim prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014. Nato je obravnavala vprašanje združljivosti te morebitne pomoči. Nato je preučila vprašanje nezakonitosti te morebitne pomoči in njenega morebitnega vračila.
- (47) V zvezi z obstojem državne pomoči je Komisija naprej analizirala dejavnost upravičencev do zadevnega ukrepa. Ker so uporabniki letališča Bruxelles-National, ki jim mora družba BAC razdeliti subvencijo, letalski prevozniki, je Komisija menila, da je njihova dejavnost gospodarske narave v smislu člena 107(1) PDEU.

⁽¹⁴⁾ Kraljeva uredba z dne 15. marca 2017 o odpravi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 o dodelitvi subvencije družbi Brussels Airport Company, imetnici licence za upravljanje letališča Bruxelles National, za podporo infrastrukturi, povezani z varovanjem (Moniteur belge z dne 24. marca 2017).

⁽¹⁵⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1). Obvestilo Komisije o veljavnih obrestnih merah za vračilo državne pomoči in o referenčnih obrestnih merah/diskontnih stopnjah za 28 držav članic, ki veljajo od 1. januarja 2014 (Objavljeno v skladu s členom 10 Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 (UL L 140, 30.4.2004, str. 1)) (UL C 2, 7.1.2014, str. 7).

- (48) Kar zadeva prisotnost državnih sredstev in pripisljivost ukrepa državi, je Komisija poudarila, da je bila subvencija dodeljena na podlagi kraljeve uredbe in financirana iz proračuna Belgije, natančneje proračuna zvezne javne službe za mobilnost in promet. Poleg tega mora družba BAC na podlagi člena 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 uporabnikom letališča Bruxelles-National, ki so med 1. januarjem in 31. decembrom 2012 prepeljali več kot 400 000 odhajajočih potnikov (pri čemer tranzitni in transferni potniki niso vključeni), razdeliti subvencijo iz člena 1 navedene kraljeve uredbe po pravilih, ki so v celoti opredeljena v navedeni kraljevi uredbi. Komisija je torej menila, da je mogoče ukrep, ki obsega izvedbo plačil določenim letalskim prevoznikom na podlagi člena 2 kraljeve uredbe, pripisati Belgiji in da se financira iz državnih sredstev.
- (49) Komisija je v zvezi z obstojem gospodarske prednosti, omogočene letalskim prevoznikom, poudarila, da na podlagi člena 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 družba BAC ni mogla prosto ohranjati nespremenjenih pristojbin, pobranih od letalskih prevoznikov, ko je prejela subvencijo, dodeljeno z navedeno kraljevo uredbi, temveč je bila obvezana določenim letalskim prevoznikom omogočiti, da so deležni učinkov te subvencije, kar predstavlja gospodarsko prednost v korist navedenim prevoznikom.
- (50) Komisija je zato predhodno ugotovila, da je ukrep selektiven. Koristi samo letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Bruxelles-National in izpolnjujejo nekatere pogoje v zvezi s prometom na tem letališču leta 2012. V skladu s predhodno analizo Komisije upravičenost letalskih prevoznikov do zadevnega ukrepa temelji na diskriminatornih merilih, ki niso povezana s ciljem in naravo ukrepa ter ki dejansko dajejo prednost trem letalskim prevoznikom, pri tem pa brez utemeljenega razloga izključujejo vse druge uporabnike letališča Bruxelles-National.
- (51) Komisija je predhodno ugotovila, da lahko ta selektivna prednost povzroči izkrivljanje konkurence na notranjem trgu in vpliva na trgovino med državami članicami, ker lahko zadevnim letalskim prevoznikom omogoči uporabo agresivnejše cenovne politike ter umetno ohranjanje ali povečanje ponudbe storitev glede na običajne tržne pogoje.
- (52) Komisija je zato predhodno ugotovila, da pomeni subvencija, ki so jo prejeli upravičeni letalski prevozniki, državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.
- (53) Komisija je poleg tega v svojem sklepu o začetku postopka ugotovila, da ni pravne podlage, ki bi Belgijo oproščala priglasitve te pomoči v skladu s členom 108(4) PDEU. Zlasti je opozorila, da za zadevne subvencije ne velja uredba o splošnih skupinskih izjemah ⁽¹⁶⁾, ker ne izpolnjujejo pogojev iz poglavja I navedene uredbe. Zato je menila, da lahko ta ukrep pomeni nezakonito pomoč, saj je kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014 začela veljati, ne da bi bila priglašena Komisiji.
- (54) Nazadnje, Komisija je izrazila dvom glede združljivosti morebitne pomoči z notranjim trgov, zlasti glede na smernice Komisije o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom z dne 4. aprila 2014 (v nadaljnjem besedilu: letališke smernice) ⁽¹⁷⁾, ki ne določajo, da bi lahko bila državna pomoč odobrena letalskim prevoznikom za njihovo dejavnost odhodov z letališč, ki imajo več kot 5 milijonov potnikov letno in ki se ne nahajajo na oddaljenih območjih ⁽¹⁸⁾, kot je letališče Bruxelles-National.

4. PRIPOMBE BELGIJE K SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA

- (55) Belgija je svoje pripombe k sklepu o začetku postopka Komisiji poslala 15. januarja 2015.

4.1 Obstoj državne pomoči

- (56) Belgija naprej opozarja na kumulativne pogoje za to, da se ukrep označi za državno pomoč, zlasti dejstvo, (1) da je upravičenec ali so upravičenci podjetja v smislu člena 107(1) PDEU, (2) da mora biti zadevni ukrep odobren iz državnih sredstev in pripisljiv državi, (3) da mora ukrep upravičencu ali upravičencem omogočiti prednost, ta pa mora biti selektivna, in (4) da mora biti zadevni ukrep tak, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco ter ki lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

⁽¹⁶⁾ Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgov z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) (UL L 214, 9.8.2008, str. 3).

⁽¹⁷⁾ Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

⁽¹⁸⁾ Točka 145 letaliških smernic.

- (57) Belgija nato navaja, da ne izpodbija tega, da bi bilo mogoče zadevni ukrep pripisati državi in da bi lahko vplival na trgovino med državami članicami.
- (58) Vendar Belgija meni, da ne gre za (1) subvencijo, odobreno v korist podjetja, ki opravlja gospodarsko dejavnost, niti za (2) selektivno prednost, kar zadostuje za izključitev, da bi ukrep, vzpostavljen s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014, kakor koli označili za državno pomoč.
- (59) Trditve Belgije v podporo teh dveh ugotovitev so povzete v uvodnih izjavah od 60 do 72.

4.1.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

- (60) Belgija navaja, da pojem podjetje v smislu člena 107 PDEU zajema vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, neodvisno od pravnega statusa tega subjekta in načina njegovega financiranja.
- (61) Zato poudarja, da se dejavnosti, ki se opravljajo v okviru izvajanja pristojnosti javnega organa, ne štejejo za „gospodarske“.
- (62) Na letališkem področju takšne dejavnosti vključujejo zlasti varovanje, kontrolo zračnega prometa in policijo.
- (63) Po mnenju Belgije iz tega izhaja, da dejavnosti v zvezi z varovanjem na letališčih ne pomenijo gospodarske dejavnosti v smislu konkurenčnega prava in da njihovo financiranje zato ne pomeni državne pomoči.
- (64) V zvezi s tem Belgija meni, da je mogoče, da nek subjekt kombinira izvajanje pristojnosti javnega organa z opravljanjem nekaterih gospodarskih dejavnosti ter da za ta subjekt zato pravila, ki se uporabljajo na področju državne pomoči, veljajo samo za njegove gospodarske dejavnosti.
- (65) Belgija meni, da financiranje storitev v zvezi z varovanjem na letališču, kot je določeno v kraljevi uredbi z dne 7. januarja 2014, ne pomeni državne pomoči, ker take dejavnosti spadajo v okvir izvajanja pristojnosti javnega organa.

4.1.2 Obstojele selektivne prednosti

- (66) Belgija poleg tega meni, da zadevni ukrep upravičencem ne daje prednosti v smislu pravil o državni pomoči.
- (67) Natančneje, sklicuje se na to, da je treba obstoj prednosti ugotavljati s primerjavo med obravnavanim položajem in običajnim položajem.
- (68) Zato je treba po mnenju Belgije v obravnavanem primeru za presojo obstoja prednosti v smislu pravil o državni pomoči ukrep, ki je predmet tega postopka, primerjati s primerljivim položajem v Belgiji, da se preveri, ali sporni ukrep upravičencem letalskim prevoznikom daje tako prednost ali ne.
- (69) Belgija navaja, da je do sprejetja zadevnega ukrepa samo letališče Bruxelles-National svojim uporabnikom zaračunavalo pristojbino, ki je pokrivala stroške varovanja, nastale zaradi njihove uporabe letališča, brez javne intervencije. Zaradi tega je položaj letališča Bruxelles-National po mnenju Belgije drugačen od položaja drugih letališč v valonski regiji in flamski regiji, kjer celotne stroške v zvezi s storitvami varovanja in varnosti na letališčih prevzame zadevna regija. Belgija se sklicuje na sklep Komisije z dne 1. oktobra 2014 v zadevi v zvezi z ukrepi, ki jih je Belgija izvedla v korist letališča Charleroi in družbe Ryanair⁽¹⁹⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o letališču Charleroi), in zlasti na njegovi uvodni izjavi 269 in 270.
- (70) Po mnenju Belgije iz tega izhaja, da v Belgiji tržna cena na področju letalskih storitev, zaračunana letalskim prevoznikom, očitno ne vključuje celotnih stroškov v zvezi z varovanjem na letališčih. Glede na to meni, da Komisija v sklepu o letališču Charleroi tega dejstva ni štela za državno pomoč.

⁽¹⁹⁾ Sklep Komisije (EU) 2016/2069 z dne 1. oktobra 2014 o ukrepih SA.14093 (C 76/2002), ki jih je Belgija izvedla v korist družb Brussels South Charleroi Airport in Ryanair (UL L 325, 30.11.2016, str. 63).

4.1.3 Prag 400 000 potnikov letno in njegov vpliv na selektivnost ukrepa

- (71) V zvezi s pragom 400 000 potnikov se Belgija v glavnem sklicuje na svoj dopis z dne 2. aprila 2014, v katerem je pred začetkom formalnega postopka preiskave predstavila svoje trditve v zvezi z utemeljenostjo tega praga, ki so povzete v točkah od 46 do 49 sklepa o začetku postopka. Belgija tem trditvam dodaja, da „je bil cilj spodbuditi letalske prevoznike k razvoju v Bruslju z nadomestilom za znižanje stroškov za varovanje zaradi povečanja števila potnikov“.
- (72) Belgija se poleg tega sklicuje na določbo o obdobjem vrednotenju ukrepa iz člena 4 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 in navaja hipotetično podaljšanje ukrepa za dodatno obdobje treh let *mutatis mutandis*, tj. v korist letalskih prevoznikov, ki bodo leta 2015 prepeljali več kot 400 000 odhajajočih potnikov. Belgija iz tega sklepa, da je mehanizem spodbujevalen, saj povzroči prerazvrstitev seznama upravičencev vsaka tri leta za vse strani, ki so pri triletnem vrednotenju presegle prag 400 000 potnikov.

4.2 Združljivost morebitne pomoči

- (73) Ker Belgija meni, da ukrep, uveden s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014, ni državna pomoč, po njenem mnenju ni pomembno navesti, na kateri pravni podlagi bi bil lahko navedeni ukrep razglašen za združljivega z notranjim trgom, in dokazati, da so pogoji za združljivost izpolnjeni.

4.3 Zakonitost in izterjava morebitne pomoči

- (74) Belgija meni, da preučitev vprašanja, ali je bil zadevni ukrep priglašen Evropski komisiji v skladu s členom 108(3) PDEU, ni upoštevana.
- (75) Meni tudi, da zato niti ni pomembno vprašanje, ali bi moral biti navedeni ukrep predmet izterjave.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH TRETJIH STRANI

5.1 Pripombe družbe Ryanair

- (76) Družba Ryanair je svoje pripombe k sklepu o začetku postopka Komisiji poslala 13. februarja 2015.

5.1.1 Morebitna odredba o začasni ukinitvi pomoči

- (77) Družba Ryanair se strinja s predhodnimi ugotovitvami Komisije glede obstoja državne pomoči in Komisijo poziva, naj Belgiji odredi začasno ukinitve zadevnega ukrepa.
- (78) Po mnenju družbe Ryanair je sam cilj ukrepa očitno preprečevanje konkurence, saj je namen tega ukrepa izkrivljati konkurenco s postavljanjem drugih letalskih prevoznikov, zlasti nizkocenovnih prevoznikov, prisotnih na letališču Bruxelles-National, v slabši položaj.
- (79) Družba Ryanair poleg tega meni, da so upravičenci ukrepa (in sicer Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium) to izkoristili za okrepitev predhodno obstoječega strateškega partnerstva, katerega namen je kljubovati vsem učinkovitim konkurentom, kot sta družbi Ryanair in Vueling, na vozlišču Bruxelles-National.

5.1.2 Struktura ukrepa in njegova narava državne pomoči

- (80) Družba Ryanair najprej izraža strinjanje s predhodnimi ugotovitvami Komisije glede samovoljne narave praga 400 000 potnikov, ki se družbi Ryanair zdi brez ekonomske logike.
- (81) Drugič, družba Ryanair poudarja, da so letalski prevozniki, ki so upravičeni do ukrepa, izbrani na podlagi merila, ki izključuje transferne in tranzitne potnike, medtem ko zneski, ki se izplačajo posameznemu upravičencu, ti kategoriji potnikov vključujejo. Družba Ryanair tu vidi neskladje in predpostavlja, da je mogoče razlike v obravnavi, ki jih ukrep uvaja v zvezi s tranzitnimi in transfernimi potniki, logično pojasniti z željo Belgije, da ostanejo nebelgijske družbe zunaj področja uporabe ukrepa.

- (82) Nazadnje, družba Ryanair se strinja s predhodno analizo Komisije, da je izbira leta 2012 kot referenčnega leta za določitev upravičencev do ukrepa samovoljna. Opozarja, da to ni bilo edino leto, za katero so bili podatki na voljo, saj družba BAC na svojem spletišču vsak mesec objavlja podatke o potniškem prometu za predhodni mesec.

5.1.3 *Nezdružljivost pomoči*

- (83) Družba Ryanair meni, da pomoči ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom, ker krši pravila o svobodi opravljanja storitev. Po mnenju družbe Ryanair pomoč daje prednost storitvam, ki jih ponuja nekaj skrbno izbranih belgijskih letalskih prevoznikov. Družba Ryanair poudarja, da očitno s seznama upravičencev ni izključen noben velik belgijski letalski prevoznik in da je belgijski minister za promet sam priznal, da je bil namen ukrepa podpreti nacionalne letalske prevoznike.
- (84) Poleg tega družba Ryanair poudarja sovražne izjave proti njej, ki prihajajo od belgijske vlade, ki naj bi po mnenju družbe Ryanair nasprotovala njeni uporabi letališča Bruxelles-National in želela s to protikonkurenčno pomočjo odvrniti vse nove ponudbe storitev nizkocenovnih prevoznikov, ki letijo s tega letališča.

5.1.4 *Finančne težave družbe Brussels Airlines*

- (85) Družba Ryanair navaja, da je imela družba Brussels Airlines izgube iz poslovanja vsako leto od leta 2009. Po njenem mnenju bi bila družba Brussels Airlines brez posredovanja Belgije verjetno izključena iz trga v kratkoročnem ali srednjeročnem obdobju. Po mnenju družbe Ryanair je bil položaj tako kritičen, da je družba Brussels Airlines takoj vključila pričakovano pomoč v svoje letne računovodske izkaze za leto 2013, čeprav je bila njena pravica do prejetja tega zneska še negotova.
- (86) Družba Ryanair zahteva, naj Komisija uporabi „vsa svoja pooblastila, ki jih ima na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999“⁽²⁰⁾, ki je bila nadomeščena z Uredbo Sveta (EU) 2015/1589⁽²¹⁾, da zahteva podrobne in posodobljene finančne podatke v zvezi z računovodskimi izkazi družb Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium za leta 2012, 2013 in 2014. Družba Ryanair zahteva tudi, naj Komisija preveri, kako je bila pomoč izražena v računovodskih izkazih upravičencev, da bi ugotovila, ali so navedeni upravičenci podjetja v težavah v smislu različice smernic o pomoči za reševanje in prestrukturiranje, ki se je uporabljala v času dejanskega stanja.

5.2 **Pripombe skupine International Airlines Group (IAG)**

- (87) Skupina IAG je svoje pripombe k sklepu o začetku postopka Komisiji poslala 16. februarja 2015.

5.2.1 *Pripisljivost ukrepa državi*

- (88) Po mnenju skupine IAG je očitno, da je ukrep odobrila Belgija s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014 in da temelji na državnih sredstvih, zlasti proračunu „Service Public fédéral Mobilité et Transport“ (zvezna javna služba za mobilnost in promet). Skupina IAG poudarja tudi, da je vloga družbe BAC pri upravljanju in razdelitvi teh sredstev omejena na uporabo sklepov belgijske države, saj so pravila razdelitve sredstev, ki jih družba BAC prejme od države, v celoti določena z določbami navedene kraljeve uredbe. Po mnenju skupine IAG dejstvo, da je družba BAC zasebni gospodarski subjekt, ne postavlja pod vprašaj prisotnosti državnih sredstev in pripisljivosti ukrepa državi.

5.2.2 *Obstoj selektivne prednosti, dane letalskim prevoznikom*

- (89) Skupina IAG opozarja, da so letalski prevozniki, ki leta 2012 niso poslovali, samodejno izključeni iz kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014. Meni, da je bil ukrep, čeprav je predstavljen, kot da velja na splošno za vse uporabnike letališča Bruxelles-National, zasnovan tako, da se lahko uporablja samo za majhen del letalskih prevoznikov.

5.2.3 *Vidiki v zvezi s tranzitnimi in transfernimi potniki*

- (90) Skupina IAG omenja eno od trditev Belgije v zvezi s selektivnostjo ukrepa, in sicer da v nasprotju z letališčem Bruxelles-National številna evropska letališča tranzitnih in transfernih potnikov ne oproščajo plačila pristojbin za varovanje. Skupina IAG to trditev ublaži z navedbo različnih primerov velikih evropskih letališč.

⁽²⁰⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

⁽²¹⁾ Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

- (91) Skupina IAG poleg tega opozarja, da se je družba Lufthansa zaradi izgub družbe Brussels Airlines v teh zadnjih letih odločila svojo odločitev o nakupu vseh delnic družbe Brussels Airlines preložiti na leto 2017, čeprav je bila ta odločitev prvotno predvidena za leto 2014. Po mnenju skupine IAG se lahko domneva, da bo družba Lufthansa izvedla prevzem družbe Brussels Airlines samo, če bo ta izboljšala svoj izkaz poslovnega izida, in sicer tudi z javnimi sredstvi.

5.3 Pripombe družbe Brussels Airlines

- (92) Družba Brussels Airlines je svoje pripombe k sklepu o začetku postopka Komisiji poslala 23. februarja 2015.
- (93) Družba Brussels Airlines meni, da zadevni ukrep ni državna pomoč, ker se nanaša na financiranje negospodarskih dejavnosti in v nobenem primeru ne daje selektivne prednosti prejemnikom subvencije.
- (94) Podredno družba Brussels Airlines meni, da je ukrep združljiv z notranjim trgov pred začetkom veljavnosti letaliških smernic.

5.3.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

- (95) Družba Brussels Airlines meni, da se subvencija, dodeljena s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014, nanaša na negospodarske dejavnosti, za katere je določeno delno finančno nadomestilo.
- (96) Družba Brussels Airlines se v podporo tej analizi sklicuje na sklep o razširitvi postopka preiskave z dne 21. marca 2012 v zadevi SA.14093 (C76/2002) o ugodnostih, ki sta jih regija Valonija in letališče Brussels South Charleroi Airport priznala letalskemu prevozniku Ryanair ⁽²²⁾.
- (97) Po navedbah družbe Brussels Airlines letalski prevozniki, ki poslujejo na letališču Charleroi, ne plačujejo stroškov za varnost na tem letališču in v skladu z navedenim sklepom Komisije z dne 21. marca 2012 to ne pomeni državne pomoči za navedene prevoznike. Družba Brussels Airlines poleg tega poudarja, da naj bi zgoraj navedeni sklep o letališču Charleroi, s katerim je bil končan formalni postopek preiskave, razširjen s sklepom z dne 21. marca 2012, po mnenju ministra regije Valonije potrdil finančna nadomestila na področju varovanja, ki jih je regija Valonija odobrila letališču Charleroi in s tem, po mnenju družbe Brussels Airlines, njegovim upravljavcem.

5.3.2 Selektivna prednost

- (98) Družba Brussels Airlines omenja točko 44 sklepa o začetku postopka, v kateri je Komisija zaradi treh razlogov ugotovila, da je ukrep selektiven: (1) ukrep koristi samo letalskim prevoznikom in ne drugim načinom prevoza potnikov, (2) ukrep koristi letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Bruxelles-National, in (3) ukrep koristi letalskim prevoznikom, ki izpolnjujejo določene pogoje v zvezi s prometom na letališču Bruxelles-National.
- (99) V zvezi s prvo točko družba Brussels Airlines izraža dvom glede selektivnosti subvencije zaradi tega, ker je odobrena samo letalskim prevoznikom. Meni, da obstajajo objektivni razlogi, ki pojasnjujejo razlikovanje med letalskim prometom in drugimi načini prevoza potnikov, ker ti ne pomenijo takšnih tveganj v zvezi z varnostjo kot zračni promet.
- (100) Kar zadeva drugo točko, se družba Brussels Airlines sklicuje na belgijski pravni red, s katerim je pomoč dodeljena samo prevoznikom, ki letijo prek letališča Bruxelles-National. Belgijske regije so pristojne za opremo in upravljanje letališč in javnih aerodromov, razen letališča Bruxelles-National, ki je v zvezni pristojnosti. Družba Brussels Airlines iz tega sklepa, da lahko zvezna država subvencijo odobri samo letališču Bruxelles-National, ne pa drugim letališčem.
- (101) V zvezi s tretjo točko družba Brussels Airlines Komisijo poziva, naj se obrne na zvezno državo, ki je sprejela kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014. Kljub temu želi pojasniti, da je po njenem mnenju prag, povezan s številom potnikov, upošteven v primeru subvencije za storitve v zvezi varnostjo letališč, saj so tudi stroški za varnost na letališčih povezani s številom potnikov.
- (102) Družba Brussels Airlines meni tudi, da je mogoče uporabo referenčnega leta 2012 pojasniti s tem, da je to zadnje leto, za katero so bili podatki na voljo takrat, ko se je svet ministrov odločil sprejeti ukrep. Družba Brussels Airlines meni, da je izbira referenčne točke očitno vedno v določeni meri samovoljna. Po analizi družbe Brussels Airlines se torej ne zdi, da bi Belgija z izbiro referenčnega leta 2012 presegla svojo diskrecijsko pravico v zvezi s tem.

⁽²²⁾ ULL 325, 30.11.2016, str. 63.

- (103) Družba Brussels Airlines iz tega sklepa, da ukrep ne daje selektivne prednosti.

5.3.3 Združljivost pomoči

- (104) Družba Brussels Airlines želi opozoriti, da če bi Komisija kljub temu sklenila, da pomoč obstaja, je bila ta pomoč združljiva vsaj do 4. aprila 2014, ko so začele veljati letališke smernice. Pri tem se sklicuje na zgoraj navedeni sklep o letališču Charleroi, v katerem se je Komisija strinjala, da je več ukrepov, ki jih je regija Valonija odobrila upravljavcu letališča Charleroi, s katerimi je bila gospodarska dejavnost letališča subvencionirana selektivno in ki so zato pomenili nezakonito državno pomoč, postalo nezdružljivih z notranjim trgovom šele z začetkom veljavnosti letaliških smernic.
- (105) To v skladu z analizo družbe Brussels Airlines pomeni, da subvencij, izplačanih za storitve v zvezi z varnostjo, zagotovljene pred tem datumom, ni nikakor mogoče izterjati od podjetij, ki so jih prejela.

5.3.4 Sklepna ugotovitev

- (106) Družba Brussels Airlines meni, da zadevni ukrep ni državna pomoč, ker z njim ni subvencionirana gospodarska dejavnost, niti ne daje selektivne prednosti. V vsakem primeru ugotavlja, da je treba ukrep šteti za združljiv z notranjim trgovom pred začetkom veljavnosti letaliških smernic.

5.4 Stališče druge zainteresirane strani, ki je želela ostati anonimna

- (107) Še ena zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna (v nadaljnjem besedilu: zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna), je svoje pripombe k sklepu o začetku postopka Komisiji poslala 26. februarja 2015.
- (108) Najprej, zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna, opozarja, da zakon o dolgoročnem programu z dne 30. decembra 2001 ⁽²³⁾ izrecno določa ⁽²⁴⁾, da morajo biti letališke pristojbine, ki jih pobere družba BAC, nediskriminatorne, pregledne in stroškovno usmerjene.
- (109) Nato poudarja, da kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014 ne more pod vprašaj postaviti določb zakona o dolgoročnem programu, saj je ta nadrejen kraljevi uredbi.
- (110) Zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna, opozarja, da je Belgija na podlagi zakona o dolgoročnem programu družbi BAC izdala licenco, ki ji dovoljuje, da upravlja letališče Bruxelles-National. Zato mora Belgija po mnenju zainteresirane strani, ki je želela ostati anonimna, skrbeti za upoštevanje pogojev, pod katerimi je izdana, in torej za nediskriminatorno naravo letaliških pristojbin. Zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna, meni, da če družba BAC teh pogojev ne upošteva, Belgija lahko sprejme in mora sprejeti ukrepe za odpravo kršitev.
- (111) Zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna, se zato sprašuje glede dejstva, da je Belgija želela podpreti zadevne belgijske letalske prevoznike brez poseganja v ekonomsko ureditev iz uvodne izjave 108, in se torej sprašuje, ali bi morala družba BAC vsem letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Bruxelles-National, omogočiti enak popust pri stroških ukrepov varovanja.
- (112) Zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna, poleg tega opozarja, da obstaja petletni sporazum med družbo BAC in letalskimi prevozniki o sistemu oblikovanja cen in načinu nadzorovanja cen. Kakršna koli sprememba veljavnega sporazuma zahteva novo posvetovanje z letalskimi prevozniki.
- (113) Zainteresirana stran, ki je želela ostati anonimna, iz tega sklepa, da Belgija izhaja iz načela, da mora družba BAC vsem letalskim prevoznikom odobriti nediskriminatorni popust (in sicer na splošno znižati stroške v zvezi z ukrepi varovanja). V nasprotnem primeru bi bila nekaterim letalskim prevoznikom dana selektivna prednost ter bi bila kršena člen 15 Čikaške konvencije ⁽²⁵⁾ in Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ Moniteur belge z dne 31. decembra 2001.

⁽²⁴⁾ Zlasti njegov člen 158, odstavki 1, 2 in 4.

⁽²⁵⁾ Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, Chicago, 7. december 1944, Združeni narodi, Zbirka pogodb, zv. 15, št. 102, člen 15.

⁽²⁶⁾ Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

6. STALIŠČA BELGIJE GLEDE PRIPOMB ZAINTERESIRANIH TRETJIH STRANI

6.1 Stališča glede pripomb družbe Ryanair

- (114) Belgija najprej opozarja, da je v svojih pripombah z dne 16. januarja 2015 in odgovoru z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015 podrobno pojasnila, zakaj sporni ukrep ni državna pomoč.
- (115) Poleg tega Belgija meni, da elementi, ki jih navaja družba Ryanair, bolj odražajo njeno poslovno strategijo kot povsem pravno utemeljitev.

6.1.1 Zahteva za začasno ukinitvev pomoči

- (116) Belgija opozarja, da se je po dvomih, ki jih je Komisija izrazila v sklepu o začetku postopka, minister za mobilnost odločil, da iz previdnosti in brez poseganja v svoje stališče glede predhodne presoje Komisije v sklepu o začetku postopka začasno prekine izvajanje kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014.

6.1.2 Obstoje državne pomoči

- (117) Belgija v zvezi s trditvami družbe Ryanair o obstoju državne pomoči, zlasti o domnevno samovoljni naravi praga 400 000 potnikov letno, domnevno nenavadni naravi obravnave transfernih in tranzitnih potnikov za določitev prejemnikov pomoči in izračun zenska pomoči, ter domnevno samovoljni naravi uporabe leta 2012 kot referenčnega leta za izbiro prejemnikov pomoči, Komisijo napotuje na svoje pripombe z dne 16. januarja 2015 in svoj odgovor z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015.
- (118) Pri trditvah v zvezi z letom 2012 kot referenčnim letom družba Ryanair po mnenju Belgije ni navedla, da so podatki o prometu v prejšnjem mesecu res vsak mesec objavljeni na spletišču družbe BAC, vendar so to samo splošni statistični podatki o številu odhajajočih, prihajajočih, tranzitnih in transfernih potnikov, ki niso razčlenjeni po letalskih prevoznikih.
- (119) V zvezi z izjavo nekdanje državne sekretarke za mobilnost, na katero se sklicuje družba Ryanair, Belgija meni, da ta izjava v ničemer ne dokazuje obstoja državne pomoči niti obstoja kakršnega koli drugega načrta belgijske vlade, katerega namen bi bil kljubovati konkurenci, ki jo družba Ryanair pomeni za druge letalske prevoznike.

6.1.3 Združljivost domnevne pomoči z notranjim trgov

- (120) Belgija v zvezi s tem opozarja, da ukrep ni državna pomoč, saj se nanaša na storitve, ki niso gospodarske narave, in – podredno – da upravičencem ne omogoča prednosti.
- (121) Belgija iz tega sklepa, da vprašanje združljivosti domnevne državne pomoči v obravnavanem primeru ni upoštevno.

6.1.4 Zahteva v zvezi s finančnimi informacijami upravičencev

- (122) Belgija v zvezi s tem poudarja, da zadevni ukrep ni državna pomoč in da zato Komisija nima razloga, da bi od družb Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium zahtevala finančne informacije.
- (123) Belgija vsekakor meni, da je treba po potrebi poziv k predložitvi pripomb nasloviti na zadevne tri letalske prevoznike.

6.2 Stališča glede pripomb skupine IAG

- (124) Belgija v svojih stališčih glede pripomb skupine IAG Komisijo napotuje na svoje pripombe z dne 16. januarja 2015 in odgovor z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015, v katerih naj bi podrobno pojasnila, zakaj zadevni ukrep ni državna pomoč.

6.3 Stališča glede pripomb družbe Brussels Airlines

- (125) Belgija je upoštevala pripombe družbe Brussels Airlines, v katerih primarno ugotavlja, da zadevni ukrep ni državna pomoč. Belgija obvešča Komisijo, da se v zvezi s tem strinja z navedeno ugotovitvijo družbe Brussels Airlines.

6.4 Stališča glede pripomb zainteresirane strani, ki je želela ostati anonimna

- (126) Belgija se sklicuje na svoje pripombe z dne 16. januarja 2015 in odgovor z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015, v katerih naj bi podrobno pojasnila, zakaj zadevni ukrep ni državna pomoč.

7. OCENA

7.1 Obstoj državne pomoči

- (127) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.
- (128) Da bi se ukrep opredelil kot državna pomoč, morajo torej biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (1) upravičenci so podjetja v smislu člena 107(1) PDEU, (2) zadevni ukrep je odobren iz državnih sredstev in pripisljiv državi, (3) ukrep daje upravičencem gospodarsko prednost in ta je selektivna ter (4) zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco ter lahko vpliva na trgovino med državami članicami ⁽²⁷⁾.

7.1.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

- (129) V skladu s členom 107(1) PDEU se pravila o državni pomoči uporabljajo le, kadar je prejemnik „podjetje“. Pojem podjetje pomeni vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status in način financiranja ⁽²⁸⁾. Vsaka dejavnost, ki zajema ponujanje blaga in storitev na določenem trgu, se šteje za gospodarsko dejavnost ⁽²⁹⁾. Kot je Komisija opozorila v točki 34 letaliških smernic, je vprašanje, ali je kateri koli subjekt podjetje ali ne, vedno povezano s konkretno dejavnostjo.
- (130) Po navedbah Belgije se s subvencijo, izplačano na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, financirajo storitve za zagotavljanje varovanja potnikov in letaliških objektov in naprav, zato se z njo ne podpirajo dejavnosti gospodarske narave. Belgija se sklicuje na sklep o letališču Charleroi, v katerem je Komisija menila, da financiranje nekaterih dejavnosti v okviru pristojnosti javnega organa na letališču Charleroi, ki ga izvaja regija Valonija, ni državna pomoč, med drugim zaradi negospodarske narave teh dejavnosti. Družba Brussels Airlines je predložila podobne trditve.
- (131) Komisija ne izpodbija tega, da lahko Belgija eventualno odobri nadomestila družbi BAC za dejavnosti varovanja, ki jih izvaja na letališču Bruxelles-National, pri čemer ni nujno, da se taka nadomestila označijo za državno pomoč v korist družbe BAC. Vendar predmet tega postopka ni subvencija družbi BAC, temveč subvencija letalskim prevoznikom.
- (132) V zvezi s tem je treba opozoriti, da kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014 določa, da družba BAC celotno subvencijo, ki jo prejme, prenese na letalske prevoznike, ki so leta 2012 prepeljali več kot 400 000 odhajajočih potnikov. Zato subvencija, določena v kraljevi uredbi z dne 7. januarja 2014, daje prednost letalskim prevoznikom, ki so leta 2012 prepeljali več kot 400 000 odhajajočih potnikov, prek mehanizma razdelitve, določenega v členu 2 navedene kraljeve uredbe.
- (133) Namen subvencij, ki jih letalski prevozniki prejmejo od družbe BAC na podlagi člena 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, je povrniti del pristojbine za varovanje, ki se plača družbi BAC. Pristojbina za varovanje je ena od letaliških pristojbin, s katerimi letalski prevozniki plačajo družbi BAC za dostop do letališke infrastrukture in zagotavljanje letaliških storitev. Gre torej za enega od sestavnih delov cene komercialnih storitev, ki jo določa

⁽²⁷⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 10. januarja 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 129.

⁽²⁸⁾ Glej sodbe Sodišča z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, točka 36; z dne 23. aprila 1991, Höfner in Elser, C-41/90, ECLI:CU:C:1991:161, točka 21; z dne 16. novembra 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, točka 14, in z dne 11. decembra 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, točka 21.

⁽²⁹⁾ Sodbi Sodišča z dne 16. junija 1987, Komisija/Italija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, točka 7, in z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, točka 36.

zasebni gospodarski subjekt, ki te storitve ponuja. Poleg tega je pristojbina za varovanje znesek, ki se zaračuna na odhajajočega potnika, ki ga prepelje letalski prevoznik. Očitno je torej, da se z zadevnimi subvencijami financirajo dejavnosti komercialnega prevoza potnikov, ki so gospodarske dejavnosti, kot je Komisija pojasnila v točki 27 letaliških smernic. V nobenem primeru ne gre za nadomestilo stroškov, ki bi jih morali nositi letalski prevozniki pri izvajanju dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa.

- (134) Komisija je v sklepu o letališču Charleroi preučila financiranje dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa in ki jih je opravljal upravljavec letališča Charleroi. V njem ni preučila mehanizma razdelitve sredstev letalskim prevoznikom, kot je mehanizem, ki je bil uveden s členom 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014. Niti ni ugotovila, da se morebitno financiranje, ki bi ga prejeli letalski prevozniki, ne bi štelo za državno pomoč, ker naj bi bile financirane negospodarske dejavnosti. Sklep o letališču Charleroi torej ni upošteven pri analizi ukrepa, ki je predmet tega sklepa.
- (135) Iz zgoraj navedenega izhaja, da se z obravnavanim ukrepom, in sicer subvencijo v korist letalskih prevoznikov, odobreno s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014, financira gospodarska dejavnost, in sicer komercialni prevoz potnikov. Njeni upravičenci, ki so letalski prevozniki, so očitno podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (136) Subvencija se podeljuje na podlagi kraljeve uredbe, ki jo je sprejel svet ministrov. V členu 6 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 je določeno, da je minister, pristojen za zračni promet, odgovoren za izvajanje uredbe.
- (137) Poleg tega se subvencija financira iz sredstev, ki izvirajo iz proračuna belgijske države. Člen 3 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 namreč določa: „Subvencija iz člena 1 se odšteje od osnovne dodelitve 52.60.31.32.01, ‚Pomoč letalskemu sektorju‘, [...] proračuna zvezne javne službe za mobilnost in promet za proračunsko leto 2014.“
- (138) Poleg tega je v členu 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 določeno, da mora družba BAC razdeliti celotno subvencijo, ki jo prejme od države, določenim letalskim prevoznikom v zneskih, ki so za vsakega letalskega prevoznika določeni po metodi, ki je v celoti določena v kraljevi uredbi. Ta določba ne pušča družbi BAC nobenega manevrskega prostora pri izbiri upravičenih letalskih prevoznikov in zneskih, ki so jim dodeljeni. Zato je treba plačila, ki jih je družba BAC izvedla v korist letalskih prevoznikov na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, šteti za pripisljive državi in financirane iz državnih sredstev, ne da bi na to ugotovitev vplivalo dejstvo, da je BAC družba, v kateri imajo 75 % delnic v lasti zasebni vlagatelji ⁽³⁰⁾.
- (139) Poleg tega je treba opozoriti, da so bila edina plačila, izvedena na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, izplačana, ne da bi se natančno upoštevala podrobna pravila, ki jih je ta izvirno določala. Zneske za plačilo posameznemu letalskemu prevozniku, izračunane v skladu z določbami člena 2 navedene kraljeve uredbe, je namreč država izplačala neposredno prevoznikom, ki so izpolnjevali merila iz člena 2(1) navedene kraljeve uredbe, brez prenosa prek družbe BAC. Tako je 22. septembra 2014 belgijska država letalskim prevoznikom neposredno izplačala naslednje zneske: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Očitno je, da je mogoče ta neposredna plačila pripisati državi in da so financirana iz državnih sredstev.

- (140) Na podlagi teh elementov je treba ugotoviti, da je mogoče mehanizem subvencij v korist letalskih prevoznikov, uveden s členom 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, pripisati državi in da ga je Belgija odobrila iz državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.3 Gospodarska prednost

- (141) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 17. julija 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, točke od 58 do 74.

⁽³¹⁾ Glej med drugim sodbo Sodišča z dne 14. februarja 1990, Francija/Komisija, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, točka 41.

- (142) Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države ⁽³²⁾. Prednost obstaja, kadar se finančni položaj podjetja izboljša zaradi posredovanja države, in sicer pod pogoji, ki so drugačni od običajnih tržnih pogojev ⁽³³⁾. To se oceni tako, da se finančni položaj podjetja po ukrepu primerja z njegovim finančnim položajem, če ukrep ne bi bil uveden ⁽³⁴⁾. Ker je pomemben samo učinek ukrepa na podjetje, je nepomembno, ali je prednost zanj obvezna, ker se ji podjetje ne bi moglo izogniti ali jo zavrniti ⁽³⁵⁾.
- (143) Družba BAC mora na podlagi člena 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 subvencijo, prejeta od države, razdeliti uporabnikom letališča Bruxelles-National, ki so med 1. januarjem in 31. decembrom 2012 prepeljali več kot 400 000 odhajajočih potnikov, pri čemer tranzitni in transferni potniki niso vključeni, po podrobnih pravilih, ki so opredeljena v navedenem členu. Ta plačila so povračilo dela pristojbine za varovanje, ki jo družbi BAC plača vsak zadevni letalski prevoznik, kot prikazuje izračun, predstavljen v uvodnih izjavah od 39 do 41. Pristojbina za varovanje je del letalskih pristojbin, ki jih določi družba BAC in se zaračunajo letalskim prevoznikom za komercialne storitve, med drugim dostop do letališke infrastrukture, ki jo letalski prevozniki potrebujejo za izvajanje svojih storitev zračnega prevoza. Poleg tega je ta pristojbina izražena kot znesek, zaračunan na prepeljanega odhajajočega potnika, in torej izhaja neposredno iz dejavnosti komercialnega prevoza potnikov, ki jih opravljajo letalski prevozniki. Torej je del stroškov, ki jih morajo letalski prevozniki, ki delujejo na letališču Bruxelles-National, nositi v običajnih tržnih razmerah. Zato se z zadevnim ukrepom zadevni letalski prevozniki izognejo stroškom, ki bi običajno bremenili njihova lastna finančna sredstva, in pridobijo prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi imeli.
- (144) Belgija meni, da je treba pri presoji obstoja gospodarske prednosti v obravnavanem primeru primerjati ukrep, ki je predmet tega postopka, in primerljiv položaj v Belgiji. V zvezi s tem poudarja, da je do sprejetja zadevnega ukrepa samo letališče Bruxelles-National svojim uporabnikom zaračunavalo pristojbino, ki je pokrivala stroške varovanja, nastale zaradi njihove uporabe letališča, brez javne intervencije. Zaradi tega je položaj letališča Bruxelles-National po mnenju Belgije drugačen od položaja drugih letališč v valonski regiji in flamski regiji, kjer celotne stroške v zvezi s storitvami varovanja in varnosti na letališčih prevzame zadevna regija. Belgija se v zvezi s tem sklicuje na sklep o letališču Charleroi ter zlasti na njegovi uvodni izjavi 269 in 270. Belgija se opira na točke od 54 do 60 letalskih smernic v zvezi z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za ukrepe, sprejete v korist letalskih prevoznikov, in uporabo metod za primerjavo med letališči za ta namen ter na podlagi tega ugotavlja, da zadevni ukrep zadevnim letalskim prevoznikom ne daje nobene gospodarske prednosti. Družba Brussels Airlines predstavlja podobne trditve, pri čemer poudarja, da se na letališču Charleroi letalskim prevoznikom ne zaračunavajo pristojbine za varovanje.
- (145) Komisija se ne strinja s stališčem Belgije glede metode, ki jo je treba uporabiti za presoso obstoja gospodarske prednosti v tej zadevi. Komisija najprej ugotavlja, da se poglavje letalskih smernic, na katero se sklicuje Belgija, nanaša na analizo ravnanja upravljavca letališča v razmerju do enega ali več letalskih prevoznikov za določitev, ali so pristojbine, ki jih zaračunava ta upravljavec, skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Ukrep, ki je predmet te preiskave, na spada v ta okvir, ker gre za ukrep delnega državnega povračila pristojbin, ki jih je zasebni upravljavec letališča zaračunal trem določenim letalskim prevoznikom, s strani države.
- (146) Poleg tega za letalske prevoznike, ki poslujejo v Belgiji, običajne tržne razmere ustrezajo položaju, v katerem nosijo celotno finančno breme zaradi letalskih pristojbin, ki so jim zaračunane, ne glede na to, kakšne so lahko razlike med temi pristojbinami, katerih višino določajo različni upravljavci letališč glede na več dejavnikov, kot so njihove poslovne politike, njihova višina stroškov, regionalni ali nacionalni regulativni okvir, v katerem morajo te določiti pristojbine, ali obseg, v katerem morajo nositi finančno breme dejavnosti, ki spadajo na področje pristojnosti javnega organa. Običajne tržne razmere ne predpostavljajo enotnih letalskih pristojbin na različnih

⁽³²⁾ Sodba Sodišča z dne 2. julija 1974, Italija/Komisija, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, točka 27.

⁽³³⁾ Izraz „posredovanje države“ se ne nanaša le na pozitivne ukrepe države, ampak vključuje tudi dejstvo, da organi v določenih okoliščinah ne sprejmejo ukrepov, na primer za izterjavo dolgov. Glej na primer sodbo Sodišča z dne 12. oktobra 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, točki 19 in 20.

⁽³⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 2. julija 1974, Italija/Komisija, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, točka 13.

⁽³⁵⁾ Sklep Komisije 2004/339/ES z dne 15. oktobra 2003 o ukrepih, ki jih izvaja Italija za RAI SpA (UL L 119, 23.4.2004, str. 1), uvodna izjava 69; sklepni predlogi generalnega pravobranilca N. Fennellyja z dne 26. novembra 1998 v zadevi Francija/Komisija, C-251/97, ECLI:EU:T:1998:572, točka 26.

belgijskih letališčih, tudi če bi bila ta dovolj primerljiva, da bi se lahko uporabila metoda iz točk od 54 do 60 letaliških smernic, česar Belgija ni poskušala dokazati. Zato se subvencija, katere namen je, da se pristojbine, zaračunane na belgijskem letališču, približajo pristojbinam, zaračunanim na drugih belgijskih letališčih, ne more samo zaradi tega izogniti temu, da je označena kot gospodarska prednost.

- (147) Poleg tega se sklicevanje Belgije na uvodni izjavi 269 in 270 sklepa o letališču Charleroi ne zdi upoštevno. Komisija v navedenih uvodnih izjavah ne zavzema stališča, temveč povzema stališča Belgije glede pripomb, ki so jih predložile zainteresirane tretje strani v okviru formalnega postopka preiskave v zvezi z letališčem Charleroi. Poleg tega se zadevni uvodni izjavi nanašata na izbiro belgijskih javnih organov, da prevzamejo ali ne izvajanje ali financiranje dejavnosti, ki jih opravljajo upravljavci letališča, za katere ti organi menijo, da spadajo na področje pristojnosti javnih organov. To vprašanje ni upoštevno pri analizi ukrepa, ki je predmet te preiskave. Kot je navedeno že v uvodni izjavi 131 tega sklepa, Komisija ne izpodbija možnosti, da zvezna država plača nadomestilo za stroške, ki jih ima družba BAC v zvezi s svojimi dejavnostmi varovanja, temveč želi ugotoviti, ali mehanizem razdelitve subvencije na podlagi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 v korist letalskih prevoznikov tem daje gospodarsko prednost.
- (148) Iz zgoraj navedenega izhaja, da trditve, ki sta jih predstavili Belgija in družba Brussels Airlines, ne postavljajo pod vprašaj ugotovitve, da se s preiskovanim ukrepom zadevni letalski prevozniki izognejo stroškom, ki bi običajno bremenili njihova lastna finančna sredstva v običajnih tržnih razmerah.
- (149) Poleg tega je v primeru, da bi družba BAC prejela subvencijo pod pogoji iz člena 1 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, ne da bi bila ta subvencija povezana s kakršno koli obveznostjo razdelitve letalskim prevoznikom, malo verjetno, da bi družba BAC učinek te subvencije na pristojbino za varovanje, zaračunano letalskim prevoznikom, prenesla na enak način, kot je določeno v členu 2 navedene kraljeve uredbe.
- (150) Najprej, nikjer ni jasno pokazano, da bi v okviru učinka take subvencije družba BAC znižala pristojbino za varovanje ali jo delno povrnila. Družba BAC bi lahko subvencijo namenila financiranju dodatnih naložb na področju varovanja, ki niso bila predvidena v njenem predhodno obstoječem programu naložb. V takem primeru družba BAC ne bi imela razloga za znižanje pristojbine za varovanje ali njeno delno povračilo. Po drugi strani, kot je navedeno v oddelku 2.1.3, družba BAC določi sistem nadzorovanja cen in formulo za nadzorovanje cen za petletno regulativno obdobje. Kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014 je bila sprejeta v regulativnem obdobju 2011–2015. Malo verjetno je, da bi družba BAC v okviru učinka subvencije lahko našla ali da bi našla spodbudo, da bi predlagala znižanje pristojbine za varovanje ali delno povračilo te pristojbine pred koncem tega regulativnega obdobja, kar je skoraj dve leti po sprejetju kraljeve uredbe.
- (151) Poleg tega tudi če bi družba BAC v okviru učinka take subvencije lahko menila in bi menila, da je želeno, da se letalskim prevoznikom omogoči, da so deležni učinka te subvencije z znižanjem pristojbine za varovanje ali z njenim delnim povračilom, je razumno sklepati, da bi to storila enotno za vse uporabnike letališča Bruxelles-National. Pristojbina za varovanje je trenutno namreč v obliki enotnega zneska na odhajajočega potnika, brez razlikovanja glede na vrsto potnikov. Subvencija, ki znižuje stroške družbe BAC za varovanje, bi morala torej po vsej logiki voditi do znižanja tega enotnega zneska, od česar bi imeli korist vsi letalski prevozniki sorazmerno z njihovim številom prepeljanih potnikov, ki odhajajo z letališča Bruxelles-National. Vendar mehanizem, določen v členu 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, vodi do zelo drugačnega rezultata. Predvsem na podlagi tega mehanizma številni uporabniki letališča Bruxelles-National ne prejmejo nobenega delnega povračila pristojbine za varovanje, medtem ko si samo trije letalski prevozniki razdelijo razpoložljivi proračun v višini 19 000 000 EUR letno.
- (152) Zato mehanizem razdelitve spremeni finančna bremena letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče Bruxelles-National, v korist treh letalskih prevoznikov, ki so upravičeni do tega mehanizma, v primerjavi s hipotetičnim položajem, v katerem bi družba BAC prejela subvencijo pod pogoji iz člena 1 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, ne da bi bila ta subvencija povezana s kakršno koli obveznostjo razdelitve letalskim prevoznikom.
- (153) Poleg tega ukrepa ni mogoče šteti za finančno nadomestilo, ki bi ga država odobrila zadevnim letalskim prevoznikom za zagotavljanje neke storitve splošnega gospodarskega pomena, saj se Belgija ne sklicuje na obstoj take storitve splošnega gospodarskega pomena, ki bi bila zaupana zadevnim letalskim prevoznikom. Za ukrep torej ni mogoče šteti, da ne vključuje gospodarske prednosti na podlagi sodbe Altmark ⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003, Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točke od 87 do 93.

- (154) Iz zgoraj navedenega izhaja, da zadevni ukrep daje gospodarsko prednost letalskim prevoznikom.
- (155) Komisija poudarja, da je bilo 26. avgusta 2014 na spletišču Melchiorja Watheleta, tedanjega podpredsednika vlade in nekdanjega državnega sekretarja za okolje, energijo, mobilnost in institucionalne reforme, navedeno, da „se je ožji odbor ministrov decembra 2012 odločil odobriti sredstva v višini 20 000 000 EUR letno za podporo belgijskim letalskim prevoznikom [...]“. Catherine Fonck, tedanja državna sekretarka za mobilnost, je 27. avgusta 2014 navedla: „Vlada je sprejela odločitev in ta je zelo jasna. Subvencije letalskim prevoznikom prek družbe Brussels Airport je treba izplačati.“ Te ministrske izjave osvetljujejo ugotovitev, da mehanizem razdelitve, uveden s členom 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, daje gospodarsko prednost zadevnim letalskim prevoznikom, in celo nakazuje, da je bila odobritev take prednosti tem letalskim prevoznikom morda glavni cilj navedene kraljeve uredbe.
- (156) Treba je še ugotoviti, ali je gospodarska prednost, ugotovljena v uvodnih izjavah od 141 do 154, selektivna.

7.1.4 Selektivnost

- (157) V skladu s členom 107(1) PDEU se pomoč, ki jo odobri država, šteje za državno pomoč, kadar med drugim daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato lahko samo tisti ukrepi, ki dajejo selektivno prednost posameznim podjetjem ali kategorijam podjetij ali posameznim gospodarskim sektorjem, pomenijo državno pomoč.
- (158) Komisija naprej opozarja, da lahko ukrep v skladu s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014 koristi samo trem letalskim prevoznikom, ki so leta 2012 prepeljali več kot 400 000 potnikov, odhajajočih z letališča Bruxelles National, in sicer družbam Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium, kar je podskupina letalskih prevoznikov, ki trenutno ali potencialno prevažajo potnike, ki odhajajo z letališča Bruxelles-National. Tako so bili ob sprejetju kraljeve uredbe edini mogoči upravičenci do ukrepa povsem ugotovljivi in so predstavljali zaprto podskupino letalskih prevoznikov, ki so prevažali potnike z letališča Bruxelles-National, določeno izključno glede na podatke za leto 2012, ki so bili na voljo ob sprejetju kraljeve uredbe. Gospodarska prednost, odobrena zaprti skupini podjetij, ki so ob odobritvi povsem ugotovljiva, je nujno selektivna tako *de jure* kot *de facto*.
- (159) Ukrep, ki je predmet te preiskave, daje torej letalskim prevoznikom, ki so do njega upravičeni, selektivno prednost. Te ugotovitve ni mogoče izpodbijati z utemeljevanjem Sodišča v sodbi z dne 21. decembra 2016 v zadevi Hansesstadt Lübeck ⁽³⁷⁾ zaradi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 161 in 162.
- (160) V navedeni sodbi je Sodišče preučilo pogoje, pod katerimi lahko uredba, ki določa znesek letaliških pristojbin na letališču Lübeck, pomeni selektivno prednost. Menilo je, da je upošteveni referenčni okvir za analizo merila selektivnosti zadevne uredbe okvir ureditve letaliških pristojbin, ki se uporabljajo za letališče Lübeck ⁽³⁸⁾. Tako je treba v okviru skupine trenutnih in potencialnih uporabnikov letališča Lübeck preučiti, ali zadevna uredba daje prednost nekaterim podjetjem pred drugimi, in po potrebi ugotoviti, ali je odobritev te prednosti utemeljena z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep.
- (161) Ukrep, ki je predmet te preiskave, se razlikuje od ukrepa, obravnavanega v zadevi Hansesstadt Lübeck, v tem, da ne ureja letaliških pristojbin, ki se uporabljajo za vse uporabnike letališča Bruxelles-National, ki so odprta skupina, temveč podeljuje subvencijo zaprti podskupini te celotne skupine. Konkretno, iz upravičenosti do ukrepa so izključeni vsi letalski prevozniki, ki so leta 2012 prepeljali manj kot 400 000 potnikov, odhajajočih z letališča Bruxelles-National, in to ne glede na število in vrsto potnikov, ki jih prepeljejo v obdobju uporabe ukrepa. Model analize selektivnosti, ki ga je Sodišče uporabilo v zadevi Hansesstadt Lübeck, torej ni uporaben za ukrep, ki je predmet te preiskave.

⁽³⁷⁾ Sodba Sodišča z dne 21. decembra 2016, Komisija/Hansesstadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

⁽³⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 21. decembra 2016, Komisija/Hansesstadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, točka 62.

- (162) Vendar tudi ob predpostavki, da je mogoče mehanizem razdelitve, uveden s členom 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, enačiti z ukrepom, ki se nanaša na določitev letaliških pristojbin na letališču Bruxelles-National, ter da je treba morebitno selektivnost ukrepa preučiti tako, da se za referenco vzame skupina, ki jo sestavljajo trenutni in potencialni uporabniki letališča Bruxelles-National, ukrep ne bi bil nič manj selektiven, kot bo prikazano v uvodnih izjavah od 163 do 192.
- (163) V predpostavki, navedeni v uvodni izjavi 162, bi bilo treba šteti, da je upoštevni referenčni okvir za presojo morebitne selektivnosti zadevnega ukrepa sistem letaliških pristojbin, ki velja na letališču Bruxelles-National, in sistem financiranja dejavnosti varovanja na tem letališču. Poleg tega bi bilo treba obstoj razlik v obravnavi zaradi preučevanega ukrepa in njihovo morebitno utemeljitev preučiti v okviru skupine, ki jo sestavljajo trenutni in potencialni uporabniki letališča Bruxelles-National. To je pristop, ki ga v postopku – vsaj implicitno – uporablja Belgija. Navedla je namreč različne utemeljitve za nekatere vidike ukrepa, ki vodijo do različne obravnave trenutnih in potencialnih uporabnikov letališča Bruxelles-National, zlasti prag 400 000 potnikov in uporabo podatkov za leto 2012 za določitev upravičenih podjetij. Iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 161, Komisija meni, da te metode v obravnavanem primeru ni mogoče uporabiti. Poleg tega bi, kot je prikazano v uvodnih izjavah od 164 do 192, uporaba te metode privedla do ugotovitve, da je ukrep selektiven.
- (164) Če uporabimo metodo, opisano v uvodni izjavi 162, in je referenčni okvir določen, kot je navedeno v uvodni izjavi 163, je treba ugotoviti, da ukrep daje prednost posameznim podjetjem pred drugimi, ki so v primerljivem dejanskem in pravnem položaju. Vsi letalski prevozniki, ki letijo z letališča Bruxelles-National, so namreč v primerljivem dejanskem in pravnem položaju, saj se zanje med drugim uporablja isti sistem letaliških pristojbin in zlasti pristojbina za varovanje, ki je izražena kot enotni znesek, zaračunan na odhajajočega potnika, brez razlikovanja glede na vrsto ali število potnikov. Medtem ko so nekateri uporabniki upravičeni do delnega povračila pristojbine za varovanje, in sicer v obravnavanem primeru tisti, ki izpolnjujejo merilo, opredeljeno v členu 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, drugi niso upravičeni do nobenega povračila.
- (165) Treba je še ugotoviti, ali je ta različna obravnava utemeljena z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep. V zvezi s tem je treba opozoriti na cilj kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, s katero je bil zadevni ukrep uveden. Glede na samo besedilo navedene uredbe gre za ukrep podpore za infrastrukturo, povezani z varovanjem na letališču Bruxelles-National. Opozoriti je treba tudi, da je v skladu z veljavno ureditvijo družba BAC pristojna za določitev višine letaliških pristojbin v okviru omejitev regulativnega okvira, opisanega v oddelku 2.1.3. V skladu z določbami, navedenimi v uvodni izjavi 25, družba BAC namreč po posvetovanju z uporabniki letališča določi sistem oblikovanja cen in formulo za nadzorovanje cen, ki se štejeta za dogovorjena med stranmi, če ni obvestila o utemeljenem nestrinjanju uporabnika. Organ za ekonomsko regulacijo lahko zahteva nekatere prilagoditve ali spremembe formule za nadzorovanje cen ali sistema oblikovanja cen v primeru nestrinjanja med stranmi v skladu s členom 55(4) kraljeve uredbe z dne 21. junija 2004. Formula za nadzorovanje cen in kakršna koli sprememba te formule, ki jo zahteva organ za ekonomsko regulacijo, ter sistem oblikovanja cen so nato predloženi v odobritev ministru, pristojnemu za zračni promet. Nazadnje, Komisija ugotavlja, da je družba BAC uvedla pristojbino za varovanje za financiranje – vsaj do uvedbe subvencije s členom 1 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 – dejavnosti varovanja, ki jih izvaja družba BAC. Elementi, omenjeni v tej uvodni izjavi, so del narave in splošne sheme sistema, v katerega spada zadevni ukrep.
- (166) Pristojbina za varovanje je izražena kot enotni znesek, zaračunan na odhajajočega potnika, ne glede na vrsto prepeljanega potnika. Ukrep javnega financiranja dejavnosti varovanja bi moral torej po vsej logiki družbo BAC voditi do tega, da bi enotno znižala pristojbino za varovanje, če že ne bi celotne subvencije uporabila za financiranje dodatnih stroškov varovanja. Tako bi vsi uporabniki letališča Bruxelles-National imeli korist od učinkov tega financiranja glede na število odhajajočih potnikov, ki jih prepeljejo. Vendar zadevni ukrep vodi do precej drugačnega rezultata, že zato ker številni uporabniki ne morejo prejeti nobenega povračila v skladu s členom 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014. Ukrep torej brez objektivnega razloga odstopa od splošne sheme sistema letaliških pristojbin, in to v več pogledih. Najprej, izhaja iz enostranske odločitve zvezne vlade, ki nima pristojnosti za določanje letaliških pristojbin. Vloga zvezne vlade je namreč omejena na odobritev ali

neodobritev formule za nadzorovanje cen in sistema oblikovanja cen po koncu postopka, opisanega v oddelku 2.1.3, ki pri sprejetju zadevnega ukrepa ni nikakor bil uporabljen. Poleg tega ukrep ni skladen s strukturo pristojbine za varovanje, ki je v obliki zneska na odhajajočega potnika in ne razlikuje med vrsto ali številom prepeljanih potnikov. Tako razlik v obravnavi zaradi ukrepa ni mogoče utemeljiti z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep.

- (167) V nadaljevanju tega sklepa bo Komisija kljub temu še dodatno preučila utemeljitve, ki so jih navedle Belgija ⁽³⁹⁾ in nekatere tretje strani v zvezi s parametri, ki določajo upravičence do ukrepa.

Omejitev števila upravičencev glede na prag 400 000 potnikov letno v letu 2012, brez vključitve tranzitnih in transfernih potnikov

- (168) Po navedbah Belgije je osnovni namen ukrepa upoštevati postopno padanje mejnih stroškov na potnika v stroških za varovanje in se s tem izogniti oškodovanju uporabnikov, ki prispevajo največ k razvoju potniškega prometa na letališču.

- (169) Belgija v zvezi z izbiro praga 400 000 potnikov letno, brez vključitve tranzitnih in transfernih potnikov, za določitev upravičencev pojasnjuje, da je bil ta prag določen na podlagi naslednjih analiz:

- 41 % stroškov varovanja je fiksnih, 59 % pa je variabilnih,
- transfer potnikov ni izvzet iz stroškov varovanja, kar je znatna razlika v primerjavi s številnimi evropskimi letališči,
- način oblikovanja cen za stroške varovanja na letališču Bruxelles-National ne odraža postopnega padanja stroškov varovanja in dejanski stroški upravljanja potnikov naj zato ne bi bili izraženi s to prakso oblikovanja cen,
- letalski prevozniki potnikov prispevajo več k stroškom varovanja kot prevozniki tovora, ker pristojbine temeljijo na številu potnikov, čeprav pomemben del stroškov varovanja izhaja iz upravljanja varovanja za te prevoznike tovora.

- (170) Po mnenju Belgije ta analiza vodi k ugotovitvi, da so bili prevoznikom potnikov zaračunani previsoki zneski in da je bilo treba uvesti korektivne ukrepe, saj je za razvoj letališča treba predvsem povečati število potnikov, odhajajočih z letališča Bruxelles-National.

- (171) Ob predstavitvi teh utemeljitev Belgija dodaja, da gre za stabiliziranje poslovanja glavnih prevoznikov z jasno in objektivizirano spodbudo. Po mnenju Belgije spodbuda lahko učinkuje po tem, ko je dosežen prag 400 000 odhajajočih potnikov. Belgija meni, da bi pri nižji vrednosti ukrep zvedenel, saj subvencionira le tretjino stroškov letališkega varovanja, pri višji vrednosti pa bi bil cilj nedosegljiv za letalske prevoznike, ki se želijo razviti na letališču Bruxelles-National.

- (172) Nazadnje, Belgija je v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka dodala: „cilj je bil spodbuditi letalske prevoznike k razvoju v Bruslju z nadomestilom za znižanje stroškov za varovanje zaradi povečanja števila potnikov“ ⁽⁴⁰⁾.

- (173) Komisija najprej ugotavlja, da s pripombami Belgije glede prevoznikov tovora ni mogoče utemeljiti razlik, ki jih uvaja ukrep med prevozniki potnikov in ki so predmet te analize.

- (174) Z drugimi trditvami Belgije, kot so povzete v uvodnih izjavah od 169 do 172, ni mogoče utemeljiti ne obstoja praga 400 000 potnikov letno ne njegove višine niti tega, da se nanaša na pretekle podatke za leto 2012. Te trditve je namreč mogoče povzeti z dvema glavnima točkama. Prvič, prag naj bi bil utemeljen z željo, da se spodbudi ali razvije promet na letališču, zlasti s stabiliziranjem prometa gospodarskih subjektov, ki prepeljejo največ potnikov. Drugič, utemeljen naj bi bil z namenom, da se popravijo učinki sedanje pristojbine za varovanje, ki naj ne bi pravilno izražala dejanskih stroškov varovanja, ki nastanejo s potniškim prometom posameznega letalskega prevoznika.

⁽³⁹⁾ Trditve, ki jih je predložila Belgija v zvezi s tem, so bile v bistvu predložene v njenem odgovoru z dne 2. aprila 2014 na zahtevo po informacijah z dne 11. februarja 2014, v njenih pripombah k sklepu o začetku postopka in v njenem odgovoru z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015.

⁽⁴⁰⁾ Pripombe Belgije k sklepu o začetku postopka (dopis z dne 15. januarja 2015).

- (175) Komisija v zvezi s prvo točko ugotavlja, da cilj stabilizirati ali razviti promet na letališču Bruxelles-National ni nikakor povezan z razglašenim ciljem kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, da se financira infrastruktura za varovanje. Poleg tega cilj stabilizirati ali razviti promet v resnici spada v okvir strategije in poslovne politike družbe BAC. V zvezi s tem je treba opozoriti, da v sistemu letaliških pristojbin na letališču Bruxelles-National ni nikakor predvideno, da bi lahko zvezna vlada nadomestila družbo BAC pri izvajanju finančnih spodbud za spodbujanje prometa. Kot je že bilo navedeno, je v skladu z veljavno ureditvijo družba BAC pristojna za določitev višine letaliških pristojbin v okviru omejitev regulativnega okvira, opisanega v oddelku 2.1.3. Poleg tega, če je cilj Belgije povečati promet na letališču Bruxelles-National, so razlogi, zakaj bi morale biti finančne spodbude omejene na prevoznike, ki so prepeljali več kot 400 000 potnikov leta 2012, tj. je pred začetkom veljavnosti navedene kraljeve uredbe, nejasni. Zlasti so letalski prevozniki, ki leta 2012 niso dosegli tega praga prometa, izključeni iz področja uporabe ukrepa, čeprav bi lahko v naslednjih letih znatno povečali svoj promet, če bi le prejeli ustrezne spodbude.
- (176) Edini kvantitativni elementi, ki jih Belgija navaja za utemeljitev praga 400 000 potnikov letno, so podatki v zvezi s številom odhajajočih potnikov, ki so jih leta 2012 in leta 2013 prepeljali letalski prevozniki, ki so v enem od teh dveh let prepeljali več kot 100 000 odhajajočih potnikov, pri čemer se razlikuje med transfernimi potniki, tranzitnimi potniki in drugimi odhajajočimi potniki ⁽⁴¹⁾. Belgija te podatke komentira tako: „Analiza podatkov, povzetih v prilogi 2, za leto 2012 kaže, da se stopnja rasti – naklon krivulje, ki izhaja iz teh podatkov – znatno povečuje od praga 400 000 odhajajočih potnikov. Zato lahko spodbuda učinkuje od te vrednosti naprej.“ ⁽⁴²⁾ Ker pa ti podatki prikazujejo samo gibanje števila prepeljanih potnikov med letoma 2012 in 2013 in ne razmerij med letališkimi pristojbinami, zlasti pristojbino za varovanje, in številom prepeljanih potnikov, na njihovi podlagi ni mogoče *a priori* ovrednotiti spodbujevalnih učinkov predvidenega ukrepa na promet na letališču Bruxelles-National.
- (177) Komisija torej meni, da prva glavna točka trditev Belgije, kot je povzeta v uvodni izjavi 174, ne omogoča utemeljitve praga 400 000 odhajajočih potnikov letno, ki se upošteva v členu 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014.
- (178) V zvezi z drugo glavno točko, navedeno v uvodni izjavi 174, Komisija ugotavlja, da skrb, da se popravi način, na katerega družba BAC prenaša svoje stroške varovanja na različne letalske prevoznike, kar se Belgiji zdi potrebno, da bi se upoštevali dejanski stroški, ki jih povzročijo različni letalski prevozniki, ni povezana s ciljem ukrepa, da se podpre infrastruktura, povezana z varovanjem. Če je namreč namen odobritve subvencije družbi BAC za znižanje njene stroškovne strukture na področju varovanja ⁽⁴³⁾, da se potencialno podpre infrastruktura za varovanje, se zdi, da način, na katerega družba BAC med različne letalske prevoznike razdeli del te subvencije, ki jo prejmejo, nima učinka na ta cilj. Poleg tega je treba opozoriti, da je družba BAC tista, ki predlaga sistem oblikovanja cen in formulo za nadzorovanje cen, ki odražata dejanske stroške. Organ za ekonomsko regulacijo lahko samo v nekaterih okoliščinah in po postopku posvetovanja, ki vključuje uporabnike letališča Bruxelles-National, sprejme dokončno odločitev. Zvezna vlada se je z enostranskim posegom z zadevnim ukrepom, da bi dejansko popravila strukturo pristojbine za varovanje, brez objektivnega razloga oddaljila od splošnega sistema določanja letaliških pristojbin.
- (179) Poleg tega tudi ob predpostavki, da bi lahko zvezna vlada legitimno izvedla tak popravek, da bi bili izraženi dejanski stroški varovanja, ki jih povzročijo različni letalski prevozniki, izključitev letalskih prevoznikov, ki so leta 2012 prepeljali manj kot 400 000 odhajajočih potnikov, brez upoštevanja tranzitnih in transfernih potnikov, ne omogoča doseganja tega cilja. Čeprav ni mogoče izključiti, da mejni stroški na potnika v stroških za varovanje postopno padajo, elementi, ki jih je predložila Belgija, v ničemer ne nakazujejo, da je treba ta učinek postopnega padanja upoštevati samo od 400 000. potnika in da letalski prevozniki, ki prepeljejo manjše število potnikov, ne morejo imeti koristi od tega, da država prevzame del stroškov varovanja družbe BAC. Belgija ni v zvezi s tem predložila nobene kvalitativne ali kvantitativne utemeljitve. Treba je opozoriti, da je lahko v nekem letu uporabe ukrepa upravičenemu letalskemu prevozniku povrnjena celotna pristojbina za varovanje, ki se plača za vsakega

⁽⁴¹⁾ Priloga 2 k odgovoru z dne 2. aprila 2014 na zahtevo po informacijah z dne 11. februarja 2014.

⁽⁴²⁾ Odgovor z dne 2. aprila 2014 na vprašanje 14 iz zahteve po informacijah z dne 11. februarja 2014.

⁽⁴³⁾ Glej tretjo uvodno izjavo kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, v kateri je naveden ta cilj.

odhajajočega potnika po 400 000. potniku, če to omogoča proračun v višini 19 milijonov EUR. Vendar je po mnenju Belgije pomemben del stroškov varovanja družbe BAC (59 %) variabilen. Iz tega izhaja, da vsak dodatni potnik, vključno s tistimi po 400 000. potniku, povzroči nezanemarljive dodatne stroške varovanja. Zadevni ukrep torej ne more ustrezno izražati dejanskih stroškov varovanja, ki jih povzročijo različni uporabniki letališča Bruxelles-National.

- (180) Družba Brussels Airlines je menila, da je prag, povezan s številom potnikov, upošteven v primeru subvencije za storitve v zvezi z varnostjo letališč, saj so tudi stroški za varnost na letališčih povezani s številom potnikov. Vendar ni pojasnila, v čem način, kako se stroški varovanja spreminjajo natančno glede na število potnikov, utemeljuje izbiro praga, izraženega v številu potnikov, pri čemer je že na začetku izključena cela kategorija letalskih prevoznikov. Družba Brussels Airlines poleg tega ni predložila nobene utemeljitve glede uporabljene višine praga.
- (181) Poleg tega letalski prevoznik, ki bi leta 2013, 2014 ali 2015 prepeljal več kot 400 000 odhajajočih potnikov letno, brez upoštevanja transfernih in tranzitnih potnikov, za zadevno leto ne bi prejel nobenega delnega povračila pristojbine za varovanje na podlagi člena 2 kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, če ni dosegel praga 400 000 potnikov leta 2012, in bi bil še naprej oškodovan zaradi strukture pristojbine za varovanje, ki po mnenju Belgije ne izraža dovolj postopnega padanja stroškov varovanja. Zato vnaprejšnja izključitev prevoznikov, ki so leta 2012 prepeljali manj kot 400 000 odhajajočih potnikov, iz področja uporabe ukrepa, brez upoštevanja tranzitnih in transfernih potnikov, ni v skladu s ciljem, da se v pristojbini za varovanje bolje upoštevajo dejanski stroški varovanja.
- (182) Nazadnje, Belgija je v svojih utemeljitvah poudarila, da transfer potnikov ni izvzet iz stroškov varovanja na letališču Bruxelles-National, kar ne odraža postopnega padanja stroškov varovanja. Če ta trditev drži, ni v skladu z dejstvom, da transferni in tranzitni potniki niso upoštevani za namen določitve letalskih prevoznikov, ki presegajo prag 400 000 odhajajočih potnikov, prepeljanih leta 2012, in so zato upravičeni do povračila v okviru zadevnega ukrepa.
- (183) Glede na zgoraj navedeno druga glavna točka trditev Belgije, kot je navedena v uvodni izjavi 174, ne omogoča utemeljitve praga 400 000 odhajajočih potnikov letno, ki se upošteva v členu 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014.
- (184) Nadalje, medtem ko so na podlagi člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 transferni in tranzitni potniki izključeni iz števila potnikov, ki se upošteva za določitev upravičenih letalskih prevoznikov, so ti potniki vključeni pri izračunu zneskov, ki se povrnejo posameznemu upravičenemu letalskemu prevozniku na podlagi člena 2(2) navedene kraljeve uredbe. Način izračuna subvencij bi moral biti skladen z merilom, uporabljenim za določitev upravičencev, sicer ne more biti skladen s cilji, na katerih temelji izbira merila za izbor upravičencev.
- (185) Družba Ryanair je v svojih stališčih omenila to neskladje. Belgija se je v svojih pripombah na stališča družbe Ryanair v zvezi s tem omejila na sklicevanje na svoja prejšnja sporočila. Vendar navedena sporočila ne vsebujejo pojasnila glede različne obravnave transfernih in tranzitnih potnikov pri opredelitvi merila za izbor upravičencev in pri načinu izračuna subvencije.
- (186) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da bi bila v primeru vključitve tranzitnih in transfernih potnikov v število potnikov na podlagi člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 do ukrepa *a priori* upravičena dva dodatna letalska prevoznika, in sicer Lufthansa in Jet Airways ⁽⁴⁴⁾.
- (187) Glede na vse zgoraj navedeno se zdi, da omejitev števila upravičencev samo na letalske prevoznike, ki so leta 2012 prepeljali več kot 400 000 potnikov, odhajajočih z letališča Bruxelles-National, brez upoštevanja tranzitnih in transfernih potnikov, ni objektivno utemeljena z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep.

Izbira leta 2012

- (188) Po navedbah Belgije ⁽⁴⁵⁾ je bilo leto 2012 izbrano za referenčno leto, ker je to zadnje leto, za katero so bili podatki na voljo takrat, ko se je svet ministrov odločil sprejeti ukrep. Po mnenju Belgije upoštevanje podatkov za leto 2012 omogoča zagotoviti določeno pravno varnost upravičenim podjetjem.

⁽⁴⁴⁾ Odgovor Belgije z dne 12. marca 2015 na vprašanje 2 iz zahteve Komisije po informacijah z dne 10. februarja 2015.

⁽⁴⁵⁾ Odgovor z dne 2. aprila 2014 na zahtevo po informacijah z dne 11. februarja 2014 in odgovor z dne 12. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015.

- (189) Vendar Komisija meni, da ta trditev ne drži. V členu 2(2) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 je določeno, da se subvencije, ki jih prejmejo letalski prevozniki, izračunajo za določeno leto (2013, 2014 ali 2015) ob upoštevanju števila odhajajočih potnikov (vključno s tranzitnimi in transfernimi potniki) v tistem letu. Torej ni nobenega objektivnega razloga, da se s seznama upravičencev *a priori* izključijo nekateri letalski prevozniki glede na podatke za leto 2012. V resnici je pri merilu iz člena 2(1) navedene kraljeve uredbe gotovo edino to, da so iz ukrepa izključeni letalski prevozniki, ki ga ne izpolnjujejo. Trditev Belgije v zvezi s pravno varnostjo je torej brezpredmetna.
- (190) Družba Brussels Airlines, ki se pri tem pridružuje Belgiji, meni, da je mogoče uporabo referenčnega leta 2012 pojasniti s tem, da je to zadnje leto, za katero so bili podatki na voljo takrat, ko se je svet ministrov odločil sprejeti ukrep. Družba Brussels Airlines meni, da je izbira referenčne točke očitno vedno v določeni meri samovoljna, vendar z izbiro referenčnega leta 2012 Belgija ni preseгла svoje diskrecijske pravice. Vendar te trditve implicitno temeljijo na predpostavki, da je bilo treba *a priori* omejiti število upravičencev izmed vseh uporabnikov letališča Bruxelles-National glede na podatke za določeno preteklo referenčno leto. Komisija iz zgoraj navedenih razlogov meni, da je ta predpostavka napačna, zaradi česar je trditev družbe Brussels Airlines brezpredmetna.
- (191) Po mnenju Belgije ukrep omogoča novo določitev upravičenih letalskih prevoznikov na podlagi števila potnikov, prepeljanih leta 2015, za proračunsko obdobje 2016, 2017 in 2018, s čimer bodo lahko do ukrepa upravičeni še drugi letalski prevozniki ali izključen en ali več sedanjih upravičencev. Belgija tako meni, da je mehanizem spodbujevalen, saj povzroči prerazvrstitev seznama upravičencev vsaka tri leta ⁽⁴⁶⁾. Komisija v zvezi s tem opozarja, da je ukrep vzpostavljen samo za leta 2013, 2014 in 2015. Njegovo podaljšanje je torej hipotetično.
- (192) Glede na zgoraj navedeno omejitev števila upravičencev glede na podatke o prometu za leto 2012 ni objektivno utemeljena z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep.

Sklepna ugotovitev

- (193) Ukrep daje prednost trem konkretnim uporabnikom letališča Bruxelles-National pred drugimi in ta prednost ni utemeljena z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep. Ta ugotovitev potrjuje selektivnost ukrepa.
- (194) Poleg tega iz zgoraj navedenega izhaja, da so vsi drugi uporabniki letališča Bruxelles-National izključeni iz ukrepa in zato ne prejmejo nobene subvencije, ne da bi bila ta izključitev utemeljena z naravo in splošno shemo sistema, v katerega spada zadevni ukrep. Zato celotna subvencija, ki jo prejmejo upravičenci do ukrepa, pomeni selektivno gospodarsko prednost.

7.1.5 Vpliv na trgovino med državami članicami in konkurenco

- (195) Javna podpora podjetjem v skladu s členom 107(1) PDEU pomeni državno pomoč samo, če „izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“, in le „kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (196) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč. Glede na sodno prakso ⁽⁴⁷⁾ za opredelitev, da ukrep lahko izkrivlja konkurenco, zadostuje, da prejemnik pomoči neposredno konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

⁽⁴⁶⁾ Odgovor z dne 14. marca 2015 na zahtevo po informacijah z dne 10. februarja 2015.

⁽⁴⁷⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 30. aprila 1998, Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, točke 46 in od 49 do 53.

- (197) V zvezi z vplivom na trgovino ni treba ugotavljati, ali pomoč dejansko vpliva na trgovino med državami članicami, temveč samo, ali bi pomoč lahko vplivala na navedeno trgovino ⁽⁴⁸⁾. Sodišči Unije sta zlasti odločili, da se, kadar finančna pomoč države članice okrepi položaj enega podjetja v razmerju do drugih konkurenčnih podjetij v trgovini znotraj Unije, šteje, da pomoč vpliva na ta zadnja podjetja ⁽⁴⁹⁾.
- (198) Zadevni ukrep upravičnim letalskim prevoznikom omogoča uporabo agresivnejše cenovne politike in umetno ohranjanje ali povečanje ponudbe storitev glede na običajne tržne pogoje ter s tem izkrivljanje konkurence v razmerju do drugih prevoznikov, ki niso upravičeni do ukrepa. Ukrep lahko torej okrepi položaj upravičenih podjetij v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki, dejavnimi na trgu letalskega prevoza potnikov znotraj Unije. Vendar je bil ta trg z zakonodajo Unije povsem liberaliziran in odprt za vse letalske prevoznike v Uniji.
- (199) Iz tega izhaja, da lahko ta ukrep z izkrivljanjem konkurence med letalskimi prevozniki, ki poslujejo na notranjem trgu, izkrivlja tudi trgovino med državami članicami.

7.1.6 Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči letalskim prevoznikom

- (200) Obravnavani ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU v korist letalskih prevoznikov, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014.

7.2 Zakonitost pomoči

- (201) V skladu s členom 108(3) Pogodbe „mora biti [Komisija] obveščena o vseh načrtih za dodelitev ali spremembo pomoči dovolj zgodaj, da lahko predloži pripombe[...] Zadevna država članica ne sme izvajati svojih predlaganih ukrepov, dokler v tem postopku ni sprejet dokončen sklep.“
- (202) V obravnavanem primeru se je zadevni ukrep že začel izvajati, saj je kraljeva uredba z dne 7. januarja 2014 začela veljati, ne da bi bil ukrep priglašen Komisiji. Poznejša začasna odprava navedene kraljeve uredbe ne vpliva na nezakonitost pomoči.
- (203) Komisija ni našla pravne podlage, ki bi Belgijo oproščala obveznosti priglasitve navedene pomoči. Za odobreno subvencijo namreč ne velja ne Uredba (ES) št. 800/2008 ne Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 ⁽⁵⁰⁾, katere člen 58(1) določa, da se „[t]a uredba [...] uporablja za individualno pomoč, dodeljeno pred njenim začetkom veljavnosti, če pomoč izpolnjuje vse pogoje iz te uredbe, z izjemo člena 9“. Poleg tega je izključena iz področja uporabe Sklepa Komisije 2012/21/EU ⁽⁵¹⁾ že zato, ker obseg prometa na letališču Bruxelles-National presega prag 200 000 potnikov letno, ki je določen v členu 2(1)(e) navedenega sklepa.
- (204) Obravnavani ukrep torej pomeni nezakonito pomoč.

7.3 Združljivost pomoči

- (205) Ker navedena subvencija pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba preučiti njeno združljivost z notranjim trgovom. Ker je Belgija menila, da ukrep ni državna pomoč, ni navedla pravne podlage ali utemeljitve, na podlagi katerih bi bil ukrep lahko razglašen za združljivega z notranjim trgovom, če bi se štel za državno pomoč.

⁽⁴⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 14. januarja 2015, Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, točka 65; sodba Sodišča z dne 8. maja 2013, Libert in drugi, združeni zadevi C-197/11 in C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, točka 76.

⁽⁴⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 14. januarja 2015, Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, točka 66; sodba Sodišča z dne 8. maja 2013, Libert in drugi, združeni zadevi C-197/11 in C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, točka 77; sodba Splošnega sodišča z dne 4. aprila 2001, Friuli Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, točka 41.

⁽⁵⁰⁾ Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgovom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1).

⁽⁵¹⁾ Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

- (206) Družba Brussels Airlines je trdila, da če bi Komisija ugotovila, da državna pomoč obstaja, bi bilo treba to pomoč razglasiti za združljivo vsaj do 4. aprila 2014, ko so začele veljati nove letališke smernice. Pri tem se sklicuje na sklep o letališču Charleroi, v katerem je Komisija menila, da je bilo več ukrepov, ki jih je odobrila regija Valonija, združljivih z notranjim trgovom do 4. aprila 2014.
- (207) Vendar so bili ukrepi, obravnavani v sklepu o letališču Charleroi, na katere se sklicuje družba Brussels Airlines, ukrepi pomoči upravljavcu letališča Charleroi, ki so bili razglašeni za delno združljive z notranjim trgovom na podlagi oddelka 5.1.2 letaliških smernic v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje v korist letališč. Ker je obravnavani ukrep pomoč letalskim prevoznikom in ne upravljavcem letališč, trditev družbe Brussels Airlines ni upoštevana.
- (208) Komisija je kljub temu, da Belgija ni navedla argumentov za utemeljitev združljivosti pomoči z notranjim trgovom, preučila morebitno združljivost pomoči glede na člen 107(3)(c) PDEU, v skladu s katerim se lahko za združljivo z notranjim trgovom šteje „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“.
- (209) Zdi se namreč, da pomoči ni mogoče razglasiti za združljivo na nobeni drugi pravni podlagi. Zlasti ukrepa ni mogoče šteti za nadomestilo, ki bi bilo odobreno letalskim prevoznikom za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Zato ukrepa ni mogoče razglasiti za združljivega z notranjim trgovom na podlagi člena 106(2) PDEU.
- (210) Letališke smernice so splošni okvir za oceno združljivosti pomoči letalskim prevoznikom glede na člen 107(3)(c) PDEU.
- (211) Razen pomoči socialnega značaja, ki jo prejme končni potrošnik v zvezi z ruto, kamor zadevni ukrep očitno ne spada, je zagonska pomoč edina, ki je lahko letalskim prevoznikom odobrena na podlagi letaliških smernic.
- (212) V skladu s točko 174 letaliških smernic bo Komisija za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. Kraljeva uredba je bila sprejeta 7. januarja 2014, kar je pred 4. aprilom 2014. Na ta datum so za zagonsko pomoč letalskim prevoznikom veljale Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005).
- (213) V skladu s točko 79(c) smernic iz leta 2005 se zagonska pomoč dodeljuje le za odprtje novih rut ali novih frekvenc, ki vodijo v povečanje neto števila potnikov. Zadevni ukrep tega pogoja ne izpolnjuje, saj potniki, na podlagi katerih nastane pravica do povračila iz člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, niso nujno potniki, ki uporabljajo nove rute ali rute, ki so predmet novih frekvenc, ki vodijo v povečanje števila potnikov.
- (214) Nadalje, medtem ko točka 15 smernic iz leta 2005 razlikuje med štirimi kategorijami letališč, in sicer A, B, C in D, točka 79(b) navedenih smernic določa, da se zagonska pomoč izplača za rute, ki regionalno letališče kategorije C ali D povezuje z drugim letališčem Unije, pri čemer je mogoče pomoč za rute med nacionalnimi letališči (kategorija B) predvideti samo izjemoma. Točka 79(b) ne določa, da bi bila lahko zagonska pomoč odobrena za rute med letališčem kategorije A in letališčem kategorije A ali B ali letališčem zunaj Unije. Letališče Bruxelles-National ima več kot deset milijonov potnikov letno in torej spada v kategorijo A. Ker ukrep ni povezan z nobenim pogojem glede namembnega letališča na rutah, ki jih uporabljajo potniki, na podlagi katerih nastane pravica do povračila pristojbine za varovanje v skladu s členom 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, pogoj iz točke 79(b) navedenih smernic ni izpolnjen.
- (215) Pomoč torej ne izpolnjuje meril za združljivost, ki jih smernice iz leta 2005 določajo za zagonsko pomoč.
- (216) Glede na zgoraj navedeno pomoč ni združljiva z notranjim trgovom.

⁽²⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

8. VRAČILO

- (217) Komisija je v skladu z določbami PDEU in ustaljeno sodno prakso Sodišča pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica odpraviti ali spremeniti pomoč, za katero je ugotovila, da ni združljiva z notranjim trgov. Sodišče prav tako dosledno meni, da je namen obveznosti države članice, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgov, ponovna vzpostavitev prejšnjih razmer.
- (218) Sodišče je v okviru tega menilo, da je ta cilj dosežen, če je upravičenec vrnil zneske nezakonito odobrene pomoči. S tem vračilom upravičenec izgubi prednost, ki jo je imel pred konkurenti na trgu, in se ponovno vzpostavijo razmere pred plačilom pomoči.
- (219) V skladu z navedeno sodno prakso je v členu 16(1) Uredbe (EU) 2015/1589 določeno, da „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč [...]“.
- (220) Ker so bili zadevni ukrepi izvedeni v nasprotju s členom 108(3) PDEU in niso združljivi z notranjim trgov, je torej treba zadevno pomoč vrniti, da se ponovno vzpostavi stanje na trgu, kot je bilo pred njeno dodelitvijo. Vračilo mora vključevati obdobje od takrat, ko je bila ugodnost odobrena upravičencem, tj. od takrat, ko je bila pomoč dana na voljo upravičencem, do njenega dejanskega vračila. Zneskom, ki jih je treba vrniti, je treba torej prišteti obresti do datuma njihovega dejanskega vračila.
- (221) Belgija je z dopisom z dne 20. marca 2017 Komisijo obvestila o odpravi kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014 s kraljevo uredbo z dne 15. marca 2017. Belgija je torej odpravila ukrep pomoči, ki v prihodnosti ne bo več imel učinkov.
- (222) Poleg tega je Belgija z dopisom z dne 16. maja 2017 predložila vsa potrebna dokazila o tem, da so letalski prevozniki Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium in Thomas Cook Airlines Belgium v skladu s kraljevo uredbo z dne 15. marca 2017 vrnili prejete zneske pomoči in obresti, obračunane od 22. septembra 2014 na podlagi obrestnoobrestnega računa v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008⁽⁵³⁾ o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004, in sicer 16 779 819 EUR pomoči in 543 546,30 EUR obresti, 2 143 621 EUR pomoči in 69 438,01 EUR obresti oziroma 76 560 EUR in 2 480 EUR obresti.
- (223) Glede na te elemente in ob upoštevanju vračila zneskov prejete pomoči in pripadajočih obresti Komisija meni, da so upravičenci izgubili prednost, ki so jo imeli pred konkurenti na trgu, in da so bile ponovno vzpostavljene konkurenčne razmere, kot so obstajale pred plačilom pomoči.
- (224) Glede na zgoraj navedeno Belgiji ni treba naložiti, naj odpravi ukrep in od upravičencev izterja nezdružljivo pomoč, saj je te ukrepe izvedla že sama.

9. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (225) Komisija ugotavlja, da je Belgija nezakonito izvedla državno pomoč v korist letalskih prevoznikov, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 2(1) kraljeve uredbe z dne 7. januarja 2014, in s tem kršila člen 108(3) PDEU. Ker ni mogoče opredeliti nobenih razlogov za združljivost zadevne sheme, je ugotovljeno, da je nezdružljiva z notranjim trgov.
- (226) Ker pa je Belgija odpravila kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014 ter izterjala pomoč in pripadajoče obresti, je bil položaj, ki je prevladoval pred odobritvijo te nezakonite in nezdružljive državne pomoči, ponovno vzpostavljen. Zato ni treba odrediti odprave ukrepa in vračila zadevne pomoči –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Subvencija, odobrena s kraljevo uredbo z dne 7. januarja 2014, v korist nekaterih letalskih prevoznikov je državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

⁽⁵³⁾ Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

2. Pomoč iz odstavka 1, ki jo je Kraljevina Belgija izvedla nezakonito in v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, je nezdružljiva z notranjim trgov.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Belgijo.

V Bruslju, 18. julija 2017

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2018/1538**z dne 11. oktobra 2018****o harmonizaciji radijskega spektra za uporabo naprav kratkega dosega v frekvenčnih pasovih 874–876 MHz in 915–921 MHz***(notificirano pod dokumentarno številko C(2018) 6535)***(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Odločbe Evropskega parlamenta in Sveta 676/2002/ES z dne 7. marca 2002 o pravnem okviru za politiko radijskega spektra v Evropski skupnosti (Odločba o radijskem spektru) ⁽¹⁾ ter zlasti člena 4(3) in (4) Odločbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Naprave kratkega dosega so običajno izdelki množičnega trga (široke potrošnje) in/ali prenosni izdelki, ki jih je mogoče enostavno vzeti s sabo in čezmejno uporabljati. Razlike v pogojih dostopa do spektra lahko preprečujejo njihov prosti pretok, povečujejo proizvodne stroške ter povzročajo tveganje za škodljivo motenje drugih radiofrekvenčnih uporab in storitev zaradi nedovoljene uporabe. Z Odločbo Komisije 2006/771/ES ⁽²⁾ so bili harmonizirani tehnični pogoji za uporabo spektra za raznovrstne naprave kratkega dosega.
- (2) Sklep št. 243/2012/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ določa, da države članice v sodelovanju s Komisijo po potrebi spodbujajo skupinsko uporabo in souporabo spektra za boljšo učinkovitost in prožnost ter si prizadevajo za razpoložljivost spektra za „internet stvari“, vključno z radiofrekvenčno identifikacijo (RFID). Tehnične pogoje za uporabo frekvenčnega pasu 863–870 MHz za internet stvari, vključno z radiofrekvenčno identifikacijo, ureja Odločba 2006/771/ES, ki določa splošne harmonizirane tehnične pogoje za uporabo raznovrstnih naprav kratkega dosega, za katere posledično velja samo splošna odobritev po nacionalnem pravu. Vendar okolje za skupno uporabo v pasovih 874–876 MHz in 915–921 MHz za naprave kratkega dosega odstopa od tega pristopa k spektru in je zato potrebna posebna regulativna ureditev.
- (3) Na podlagi stalnega mandata, izdanega julija 2006 Evropski konferenci poštnih in telekomunikacijskih uprav (CEPT) v skladu s členom 4(2) Odločbe 676/2002/ES za posodobitev Priloge k Odločbi 2006/771/ES glede na tehnološki in tržni razvoj pri napravah kratkega dosega, je Komisija v svojem usmerjevalnem dopisu za zadevni šesti cikel posodobitev (RSCOM 13-78rev2) iz julija 2014 izrecno pozvala CEPT, naj preuči možnost uvedbe naprav kratkega dosega v pasovih 870–876 MHz in 915–921 MHz, pri čemer se nacionalnim upravam omogoči nekaj prožnosti ter zaščiti obstoječa uporaba spektra za namene javnega reda in obrambe (kot so brezpilotna aeronavtična in kopenska vozila, daljinsko upravljanje in telemetrija, taktični relejni prenos radijskih signalov, taktični komunikacijski sistemi in podatkovne povezave) ter železnice.
- (4) CEPT je v odgovoru 6. marca 2017 predložil Dodatek (RSCOM17-07) k svojemu poročilu št. 59 z dne 17. julija 2016, ki vsebuje ugotovitve o možnosti tehnično harmonizirane uporabe pasov 870–876 MHz in 915–921 MHz zaradi uvedbe tehnično naprednih rešitev RFID in novih naprav kratkega dosega, ki omogočajo nove vrste komunikacij stroj-stroj in uporab interneta stvari. Take komunikacije stroj-stroj in uporabe interneta stvari temeljijo na omrežnih napravah kratkega dosega pod nadzorom dostopnih točk do omrežja, ki kot fiksne omrežne točke dostopa v podatkovno omrežje delujejo za druge naprave kratkega dosega v takem omrežju kot povezovalna točka s storitvenimi platformami zunaj omrežja, tako da prenašajo podatke, zbrane z vozlišč terminalov pod svojim nadzorom. Te možnosti za harmonizacijo upoštevajo tudi nove priložnosti v pasu 863–868 MHz, ki je že harmoniziran za naprave kratkega dosega.

⁽¹⁾ UL L 108, 24.4.2002, str. 1.⁽²⁾ Odločba Komisije 2006/771/ES z dne 9. novembra 2006 o uskladitvi radijskega spektra za uporabo naprav kratkega dosega (UL L 312, 11.11.2006, str. 66).⁽³⁾ Sklep št. 243/2012/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2012 o vzpostavitvi večletnega programa politike radijskega spektra (UL L 81, 21.3.2012, str. 7).

- (5) Naprave radiofrekvenčne identifikacije, ki uporabljajo spekter v nižjem območju 900 MHz, so na voljo skoraj povsod po svetu. Zagotavljanje njihove polne razpoložljivosti tudi v Uniji bi ustvarilo nove priložnosti za globalno uporabo, kar bi koristilo podjetjem v Uniji. Na enak način bi naprave kratkega dosega, ki omogočajo širok razpon uporab interneta stvari, vključno z nizkocenovnim internetom stvari, lahko imele korist od tega globalnega potenciala za harmonizacijo in bi lahko tudi omogočale uporabe, kot je globalno sledenje predmetom, ali inovativnim razvijalcem naprav za pametni dom iz Unije pomagale razširiti tržni domet. Te nove naprave so zato pomembna, hitro rastoča panoga z velikim inovacijskim potencialom. Z zagotovitvijo harmonizacije tehničnih pogojev za uporabo spektra v frekvenčnem pasu 874–876 MHz in 915–921 MHz v vseh državah članicah bi Unija morala imeti koristi od skoraj globalne razpoložljivosti takih naprav in ustreznih uporab ter od posledično pomembne ekonomije obsega in manjših stroškov.
- (6) Harmonizirani tehnični pogoji uporabe vzpostavljajo predvidljivo okolje skupne uporabe za posamezne kategorije naprav kratkega dosega v frekvenčnem pasu z navedbo oddajne moči, poljske jakosti ali omejitev gostote moči ter nekaterih dodatnih parametrov in omejitev uporabe, ki temeljijo na osnovnih študijah združljivosti. Taki pogoji bi morali taki, da se z njimi lahko prepreči škodljivo motenje, spodbuja zanesljivo in učinkovito uporabo frekvenčnih pasov ter poskrbi za prožnost pri različnih uporabah. Zato bi morali omogočiti, da večina naprav kratkega dosega v večini držav članic lahko deluje na neizključni in deljeni podlagi in da zanje velja splošna ureditev z odobritvami po nacionalnem pravu podobno kot za naprave kratkega dosega po Odločbi 2006/771/ES. To ne posega v člen 5 Direktive 2002/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, člen 9(3) in (4) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/21/ES ⁽²⁾ ter člen 7 Direktive 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ glede možnosti uvedbe dodatnih zahtev za deljeno neizključno uporabo navedenih pasov iz nekaterih razlogov, kadar harmonizirani tehnični pogoji ali splošni pogoji za odobritev ne zadostujejo za zagotovitev ustrezne kakovosti storitve.
- (7) Čprav pasova 873–876 in 918–921 MHz po pravu Unije ali sklepu Evropskega odbora za komunikacije (ECC) nista harmonizirana za uporabo GSM-R, se lahko za ta namen uporabljata na nacionalni ravni z nacionalno odločitvijo, ki je v skladu s Pravilnikom o radijskih komunikacijah Mednarodne telekomunikacijske zveze (Pravilnik o radijskih komunikacijah ITU). Kadar harmonizirani tehnični pogoji na podlagi splošnih odobritev ne bi zadostovali za zaščito take uporabe pasov 873–876 MHz in 918–921 MHz za nacionalno razširitev GSM za železnice (E-GSM-R), bi zadevne države članice morale imeti možnost, da za uporabo naprav kratkega dosega veljajo posamezne neizključne odobritve ali posebne zahteve za namestitve ali delovanje, geografske omejitve ali posebne tehnike za ublažitev motenj, ki ne bi vplivale na harmonizirane tehnične pogoje za dostop do spektra za naprave kratkega dosega znotraj pasov. Kadar bi bile take omejitve v kateri državi članici potrebne, bi se z njimi lahko zagotovilo zlasti usklajevanje, ki bi omogočilo geografsko skupno uporabo med E-GSM-R na eni strani ter med napravami RFID in omrežnimi napravami kratkega dosega na drugi strani.
- (8) Ker države članice ohranjajo pravico do organizacije in uporabe svojega radijskega spektra za namene javnega reda in javne varnosti ter obrambe, bi morale poleg tega v skladu s členom 1(4) Odločbe 676/2002/ES še naprej imeti možnost, da zaščitijo obstoječo in prihodnjo uporabo navedenih in sosednjih pasov za vojaške namene in druge namene javnega reda ob prizadevanju, da dajo na razpolago harmonizirane minimalne osrednje pasove za omrežne naprave kratkega dosega pod tehničnimi pogoji iz tega sklepa.
- (9) Leta 2012 je Skupnost evropskih železnic začela izvajati projekt prihodnjega sistema mobilnih železniških komunikacij, da bi pripravila uvajanje naslednika GSM-R. Ker projekt do priprave Dodatka (RSCOM17-07) k poročilu št. 59 ni dovolj napredoval, v Dodatku tak prihodnji sistem ni upoštevan. To je bilo priznано na 59. sestanku odbora za radijski spekter 15. in 16. marca 2017, ki je Komisijo pozval k pripravi rešitve, ki bi upoštevala morebitne prihodnje potrebe sistema mobilnih železniških komunikacij. V ta namen je 19. junija 2017 Komisija organizirala delavnico zainteresiranih strani o „učinkoviti uporabi spektra v pasovih 870–876 in 915–921 MHz v internetu stvari in železnicah“.

(1) Direktiva 2002/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. marca 2002 o odobritvi elektronskih komunikacijskih omrežij in storitev (Direktiva o odobritvi) (UL L 108, 24.4.2002, str. 21).

(2) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/21/ES z dne 7. marca 2002 o skupnem regulativnem okviru za elektronska komunikacijska omrežja in storitve (okvirna direktiva) (UL L 108, 24.4.2002, str. 33).

(3) Direktiva 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z dostopnostjo radijske opreme na trgu in razveljavitvi Direktive 1999/5/ES (UL L 153, 22.5.2014, str. 62).

- (10) Na delavnici so vse zainteresirane strani (železnica, radiofrekvenčna identifikacija in skupnosti interneta stvari), ki so bile prisotne, odločno pozvale k harmonizaciji prihodnje uporabe pasov 870–876 in 915–921 MHz. Na podlagi njihovih dodatnih prispevkov in dodatnih prispevkov CEPT (RSCOM18-14) po delavnici ter ob upoštevanju mnenja Odbora za radijski spekter bi bilo podpasova 874,4–876 in 919,4–921 MHz treba pridržati za morebitno prihodnjo železniško uporabo. Poleg tega bi bilo treba dati na voljo ustrezen spekter za radiofrekvenčno identifikacijo in internet stvari, da bi lahko prinašala glavne koristi in bi se po vsej Uniji dosegel harmoniziran pristop. Zato je potrebno odstopanje od Dodatka k Poročilu CEPT št. 59. Vendar odstopanje kljub prilagoditvi položaja in velikosti frekvenčnih pasov ostaja v mejah tehničnih pogojev, kot jih je predlagal CEPT.
- (11) Pridržanje pasov 874,4–876 in 919,4–921 MHz za sistem mobilnih železniških komunikacij je predmet nadaljnjih študij in lahko v prihodnje zahteva pregled tega sklepa glede teh pasov.
- (12) Čeprav ta sklep omogoča večjo prožnost pri izvajanju v primerjavi z Odločbo 2006/771/ES in zaščita obstoječe uporabe pasov za namene javnega reda in javne varnosti ter obrambe in železnic lahko povzroči omejitve ali celo delno ali popolno nerazpoložljivost spektra v nekaterih državah članicah, bi moral preprečiti vsakršno nadaljnjo razdrobljenost v pasovih in omogočiti uporabo storitev interneta stvari, vključno s sistemom mobilnih železniških komunikacij, v harmoniziranih minimalnih osrednjih pasovih po vsej Uniji.
- (13) V skladu s členom 5 in 10 Odločbe 676/2002/ES in zahtevami Odločbe Komisije 2007/344/ES ⁽¹⁾ o usklajeni dostopnosti informacij glede uporabe spektra v Skupnosti bi morale države članice Komisiji poročati o izvajanju tega sklepa.
- (14) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem Odbora za radijski spekter –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

S tem sklepom se harmonizirajo frekvenčni pasovi in z njimi povezani tehnični pogoji za razpoložljivost in učinkovito uporabo spektra za naprave kratkega dosega v frekvenčnih pasovih 874–876 MHz in 915–921 MHz.

Člen 2

V tem sklepu se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „naprave kratkega dosega“ pomenijo radijske oddajnike, ki zagotavljajo enosmerno ali dvosmerno komunikacijo in oddajajo na kratki razdalji z majhno močjo;
- (2) „omrežna naprava kratkega dosega“ pomeni napravo kratkega dosega v podatkovnem omrežju, ki potencialno lahko pokriva tudi širša območja; omrežne naprave kratkega dosega so pod nadzorom dostopovnih točk do omrežja;
- (3) „dostopovna točka do omrežja“ pomeni fiksno prizemno napravo kratkega dosega v podatkovnem omrežju, ki deluje kot povezovalna točka za druge naprave kratkega dosega v podatkovnem omrežju s storitvenimi platformami, ki se nahajajo zunaj podatkovnega omrežja;
- (4) „podatkovno omrežje“ pomeni več omrežnih naprav kratkega dosega, vključno z dostopno točko do omrežja, kot elementov omrežja in brezžičnih povezav med njimi;
- (5) „brez motenja in zaščite“ pomeni, da ne sme za druge radiokomunikacijske storitve nastati nikakršno škodljivo motenje in da ni mogoče vložiti zahteve za zaščito teh naprav pred škodljivim motenjem, ki prihaja od radiokomunikacijskih storitev v istem pasu;
- (6) „kategorija naprav kratkega dosega“ pomeni skupino naprav kratkega dosega ali omrežnih naprav, ki uporabljajo spekter s podobnimi tehničnimi mehanizmi za dostop do spektra ali na podlagi scenarijev skupne uporabe.

⁽¹⁾ Odločba Komisije 2007/344/ES z dne 16. maja 2007 o usklajeni dostopnosti informacij glede uporabe spektra v Skupnosti (UL L 129, 17.5.2007, str. 67).

Člen 3

1. Države članice na neizključni podlagi ter brez motenja in zaščite določijo in dajo na voljo frekvenčne pasove za vrste naprav kratkega dosega in omrežnih naprav kratkega dosega ob upoštevanju harmoniziranih tehničnih pogojev in v rokih za izvedbo iz Priloge.
2. Države članice lahko sprejmejo ustrezne ukrepe za zaščito obstoječe uporabe v pasovih spektra 874–876 MHz in 915–921 MHz v potrebnem obsegu, in kadar ni mogoče najti nobenih alternativnih zaščitnih rešitev z usklajevanjem različnih vrst uporabe v navedenih pasovih. To lahko vključuje uvedbo dodatnih tehničnih, geografskih ali operativnih zahtev za uporabo pasu, ki so v skladu s harmoniziranimi tehničnimi pogoji za dostop do spektra iz Priloge.
3. Države članice lahko dovolijo uporabo frekvenčnih pasov iz Priloge pod manj strogimi pogoji ali naprav kratkega dosega, ki niso vključene v harmonizirano kategorijo. To velja, če to ne preprečuje ali zmanjšuje možnosti, da se naprave kratkega dosega iz harmonizirane kategorije opirajo na ustrezen niz harmoniziranih tehničnih pogojev, ki omogočajo skupno uporabo določenega dela spektra na neizključni podlagi in za različne namene s strani naprav kratkega dosega iste kategorije.
4. Države članice se vzdržijo uvajanja novih uporab v podpasovih 874,4–876 MHz in 919,4–921 MHz, dokler se v skladu z Odločbo 676/2002/ES zanju ne sprejmejo harmonizirani pogoji.

Člen 4

Države članice spremljajo uporabo frekvenčnih pasov 874–876 MHz in 915–921 MHz, vključno z morebitno uporabo podpasov 874,4–876 MHz in 919,4–921 MHz za prihodnji sistem mobilnih železniških komunikacij (FRMCS), in o svojih ugotovitvah poročajo Komisiji na njeno zahtevo ali na lastno pobudo, da se omogoči red in pravočasen pregled sklepa.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju, 11. oktobra 2018

Za Komisijo
Mariya GABRIEL
Članica Komisije

Frekvenčni pasovi z ustreznimi harmoniziranimi tehničnimi pogoji in roki izvajanja za naprave kratkega dosega

Spodnja tabela podrobno določa različne kombinacije frekvenčnega pasu in kategorije naprav kratkega dosega (kakor je določeno v členu 2(6)) ter harmonizirane tehnične pogoje za dostop do spektra in rokov za izvedbo, ki se uporabljajo zanje.

Splošni tehnični pogoji, ki se uporabljajo za vse pasove in naprave kratkega dosega, ki spadajo na področje uporabe tega sklepa:

- države članice morajo dovoliti uporabo spektra **do vrednosti za oddajno moč, poljsko jakost in gostoto moči** iz te tabele. V skladu s členom 3(3) lahko določijo manj stroge pogoje, tj. dovolijo uporabo spektra z večjo oddajno močjo, poljsko jakostjo ali gostoto moči, če to ne zmanjša ali ogroža ustreznega soobstoja naprav kratkega dosega v pasovih, harmoniziranih s tem sklepom.
- države članice lahko določijo samo „**dodatne parametre** (predpisi za razporeditev kanalov in/ali dostop do spektra ter zasedenost)“ iz tabele in ne smejo dodati drugih parametrov ali zahtev za dostop do spektra in ublažitev motenj. Ker lahko države članice v skladu s členom 3(3) določijo manj stroge pogoje, lahko v posameznem polju v celoti izpustijo „dodatne parametre (predpisi za razporeditev kanalov in/ali dostop do spektra ter zasedenost)“ ali dovolijo višje vrednosti, če to ne ogroža ustreznega okolja skupne uporabe v harmoniziranem pasu.
- države članice lahko uvedejo samo „**druge omejitve uporabe**“ iz tabele in ne smejo dodati dodatnih omejitev uporabe, razen če se uporabljajo pogoji iz člena 3(2). Ker lahko države članice v skladu s členom 3(3) določijo manj stroge pogoje, lahko eno od omejitev ali vse izpustijo, če to ne ogroža ustreznega okolja skupne uporabe v harmoniziranem pasu.

Uporabljeni izrazi:

„**obratovalni cikel**“ pomeni razmerje, izraženo v odstotkih, $\Sigma(\text{Ton})/(\text{Tobs})$, pri čemer je Ton aktivno obdobje enega oddajnika in Tobs obdobje opazovanja. Ton se meri v opazovalnem frekvenčnem pasu (Fobs). Če ni v tej tehnični prilogi drugače določeno, je Tobs neprekinjeno enourno obdobje in Fobs frekvenčni pas, ki se uporablja v tej tehnični prilogi. Ker se lahko določijo manj strogi pogoji v smislu člena 3(3), lahko države članice za „obratovalni cikel“ dovolijo višjo vrednost.

Pas št.	Frekvenčni pas	Kategorija naprav kratkega dosega	Omejitev oddajne moči/poljske jakosti/gostote moči	Dodatni parametri (predpisi za razporeditev kanalov in/ali dostop ter zasedenost)	Druge omejitve uporabe	Rok za izvedbo
1	874–874,4 MHz ⁽⁸⁾	Nespecifične naprave kratkega dosega ⁽¹⁾	500 mW e.r.p. Zahtevajo se prilagajanje moči (APC) ali alternativno druge tehnike za ublažitev motenj, s katerimi se doseže najmanj enakovredna raven združljivosti spektra.	Uporabljajo se tehnike za dostop do spektra in ublažitev motenj, ki zagotavljajo ustrezno raven uspešnosti za usklajitev z bistvenimi zahtevami Direktive 2014/53/EU. Če so ustrezne tehnike opisane v harmoniziranih standardih ali njihovih delih, na katere so bili objavljeni sklici v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> na podlagi Direktive 2014/53/EU, se zagotovi najmanj enakovredna uspešnost teh tehnik. Pasovna širina: ≤ 200 kHz Obratovalni cikel: ≤ 10 % za dostopovne točke do omrežja ⁽⁴⁾ Obratovalni cikel: 2,5 % v drugih primerih	Ta niz pogojev uporabe je na voljo samo za podatkovna omrežja. Vse naprave v podatkovnem omrežju so pod nadzorom dostopovnih točk do omrežja ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ .	1. februar 2019

Pas št.	Frekvenčni pas	Kategorija naprav kratkega dosega	Omejitev oddajne moči/poljske jakosti/gostote moči	Dodatni parametri (predpisi za razporeditev kanalov in/ali dostop ter zasedenost)	Druge omejitve uporabe	Rok za izvedbo
2	917,4–919,4 MHz ⁽⁹⁾	Naprave za širokopasovni prenos podatkov ⁽³⁾	25 mW e.r.p.	Uporabljajo se tehnike za dostop do spektra in ublažitev motenj, ki zagotavljajo ustrezno raven uspešnosti za uskladitev z bistvenimi zahtevami Direktive 2014/53/EU. Če so ustrezne tehnike opisane v harmoniziranih standardih ali njihovih delih, na katere so bili objavljeni sklici v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> na podlagi Direktive 2014/53/EU, se zagotovi najmanj enakovredna uspešnost teh tehnik. Pasovna širina: ≤ 1 MHz Obratovalni cikel: ≤ 10 % za dostopovne točke do omrežja ⁽⁴⁾ Obratovalni cikel: sicer ≤ 2,8 %	Ta niz pogojev uporabe je na voljo samo za širokopasovne naprave kratkega dosega v podatkovnih omrežjih. Vse naprave v podatkovnem omrežju so pod nadzorom dostopovnih točk do omrežja ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ .	1. februar 2019
3	916,1–918,9 MHz ⁽¹⁰⁾	Naprave za radiofrekvenčno identifikacijo (RFID) ⁽²⁾	Prenosi čitalnika pri 4 W e.r.p. so dovoljeni le pri srednjih frekvencah 916,3 MHz, 917,5 MHz, 918,7 MHz.	Uporabljajo se tehnike za dostop do spektra in ublažitev motenj, ki zagotavljajo ustrezno raven uspešnosti za uskladitev z bistvenimi zahtevami Direktive 2014/53/EU. Če so ustrezne tehnike opisane v harmoniziranih standardih ali njihovih delih, na katere so bili objavljeni sklici v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> na podlagi Direktive 2014/53/EU, se zagotovi najmanj enakovredna uspešnost teh tehnik. Pasovna širina: ≤ 400 kHz	⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1. februar 2019
4	917,3–918,9 MHz	Nespecifične naprave kratkega dosega ⁽¹⁾	500 mW e.r.p. Oddajanja so dovoljena samo v frekvenčnem območju 917,3–917,7 MHz, 918,5–918,9 MHz. Zahtevajo se prilagajanje moči (APC) ali alternativno druge tehnike za ublažitev motenj, s katerimi se doseže najmanj enakovredna raven združljivosti spektra.	Uporabljajo se tehnike za dostop do spektra in ublažitev motenj, ki zagotavljajo ustrezno raven uspešnosti za uskladitev z bistvenimi zahtevami Direktive 2014/53/EU. Če so ustrezne tehnike opisane v harmoniziranih standardih ali njihovih delih, na katere so bili objavljeni sklici v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> na podlagi Direktive 2014/53/EU, se zagotovi najmanj enakovredna uspešnost teh tehnik. Pasovna širina: ≤ 200 kHz Obratovalni cikel: ≤ 10 % za dostopovne točke do omrežja ⁽⁴⁾ Obratovalni cikel: sicer ≤ 2,5 %	Ta niz pogojev uporabe je na voljo samo za podatkovna omrežja. Vse naprave v podatkovnem omrežju so pod nadzorom dostopovnih točk do omrežja. ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾	1. februar 2019

Pas št.	Frekvenčni pas	Kategorija naprav kratkega dosega	Omejitev oddajne moči/poljske jakosti/gostote moči	Dodatni parametri (predpisi za razporeditev kanalov in/ali dostop ter zasedenost)	Druge omejitve uporabe	Rok za izvedbo
5	917,4–919,4 MHz ⁽⁹⁾	Nespecifične naprave kratkega dosega ⁽¹⁾	25 mW e.r.p.	Uporabljajo se tehnike za dostop do spektra in ublažitev motenj, ki zagotavljajo ustrezno raven uspešnosti za uskladitev z bistvenimi zahtevami Direktive 2014/53/EU. Če so ustrezne tehnike opisane v harmoniziranih standardih ali njihovih delih, na katere so bili objavljeni sklici v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> na podlagi Direktive 2014/53/EU, se zagotovi najmanj enakovredna uspešnost teh tehnik. Pasovna širina: ≤ 600 kHz Obratovalni cikel: ≤ 1 %	Ta niz pogojev uporabe je na voljo samo za naprave kratkega dosega podatkovnih omrežjih. Vse naprave v podatkovnem omrežju so pod nadzorom dostopovnih točk do omrežja ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ .	1. februar 2019

- ⁽¹⁾ V kategorijo nespecifičnih naprav kratkega dosega spadajo vse vrste radijskih naprav, ne glede na uporabo ali namen, ki izpolnjujejo tehnične pogoje za posamezni frekvenčni pas. Značilne uporabe so telemetrija, daljinsko upravljanje, alarmi, splošni prenosi podatkov in uporaba in druge namene.
- ⁽²⁾ V kategorijo naprav za radiofrekvenčno identifikacijo (RFID) spadajo radiokomunikacijski sistemi, ki temeljijo na priponkah/čitalnikih in so sestavljeni iz radijskih naprav (priponk), pripetih na žive osebkke ali nežive stvari in iz oddajnih/sprejemnih enot (čitalnikov), ki aktivirajo priponke in sprejemajo povratne podatke. Značilne uporabe vključujejo sledenje in identifikacijo predmetov, npr. za elektronski nadzor artiklov (EAS), ter zbiranje in prenos podatkov o predmetih, na katere so pripete priponke, ki so lahko brez baterij, baterijsko podprte ali baterijsko napajane. Odgovore, prejete od priponke, preverja njen čitalnik in jih posreduje gostiteljskemu sistemu.
- ⁽³⁾ V kategorijo naprav za širokopasovni prenos podatkov spadajo radijske naprave, ki uporabljajo tehnike širokopasovne modulacije za dostop do spektra. Značilne uporabe vključujejo brezžične dostopovne sisteme, kot so radijska lokalna omrežja (WAS/RLAN) ali širokopasovne naprave kratkega dosega v podatkovnih omrežjih.
- ⁽⁴⁾ Dostopovna točka do omrežja v podatkovnem omrežju je fiksna prizemna naprava kratkega dosega, ki deluje kot povezovalna točka za druge naprave kratkega dosega v podatkovnem omrežju s storitvenimi platformami, ki se nahajajo zunaj tega podatkovnega omrežja. Izraz podatkovno omrežje se nanaša na več naprav kratkega dosega, vključno z dostopovno točko do omrežja, kot elementov omrežja in brezžičnih povezav med njimi.
- ⁽⁵⁾ V skladu s členom 3(1) se frekvenčni pasovi določijo in dajo na voljo na neizključni in deljeni osnovi. Harmonizirani tehnični pogoji bi morali omogočati, da za delovanje večine naprav kratkega dosega v večini držav članic velja splošna ureditev z odobritvami po nacionalnem pravu. Brez poseganja v člen 5 Direktive 2002/20/ES, člen 9(3) in (4) Direktive 2002/21/ES, člen 7 Direktive 2014/53/EU in člen 3(2) lahko države članice omejijo uporabo tega vnosa tako, da namestitve in upravljanje lahko izvajajo samo poklicni uporabniki, ter lahko razmislijo o posamičnih odobritvah, npr. za upravljanje geografske skupne uporabe, in/ali uporabi ublažitvenih tehnik za zaščito radijskih storitev.
- ⁽⁶⁾ Države članice, v katerih se vsi deli tega frekvenčnega pasu ali ves pas uporabljajo za namene javnega reda in javne varnosti ter obrambe in usklajevanje ni mogoče, se lahko odločijo, da tega vnosa delno ali v celoti ne izvedejo v skladu s členom 1(4) Odločbe 676/2002/ES in člena 3(2) tega sklepa.
- ⁽⁷⁾ Potrebna so lahko tudi nacionalna pravila, npr. za lokalno usklajevanje, da se prepreči motenje radijskih storitev, ki potekajo v sosednjih pasovih, na primer zaradi intermodulacije ali blokiranja.
- ⁽⁸⁾ Ta frekvenčni pas 874–874,4 MHz je harmonizirani minimalni osrednji pas.
- ⁽⁹⁾ Ta frekvenčni pas 917,4–919,4 MHz je harmonizirani minimalni osrednji pas.
- ⁽¹⁰⁾ Oznake RFID se odzivajo pri zelo nizki ravni moči (– 10 dBm e.r.p.) v frekvenčnem pasu okrog čitalniških kanalov RFID in morajo biti v skladu z bistvenimi zahtevami Direktive 2014/53/EU.

POPRAVKI

Popravek Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/317 z dne 2. marca 2018 o uvedbi odstopanja od Uredbe Sveta (ES) št. 1967/2006 glede najmanjše oddaljenosti od obale in najmanjše morske globine za potegalke odprtega morja za ribolov belega glavača (*Aphia minuta*) v nekaterih teritorialnih vodah Italije

(Uradni list Evropske unije L 62 z dne 5. marca 2018)

Stran 2, uvodna izjava 18:

besedilo: „marca“

se glasi: „maja“.

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL