

# Официален вестник

# C 213

## на Европейския съюз

Година 50

Издание на български език

Информация и известия

12 септември 2007 г.

Известие №	Съдържание	Страница
	II Известия	
	ИЗВЕСТИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	
	<b>Комисия</b>	
2007/C 213/01	Разрешение за отпускане на държавни помощи по силата на разпоредбите на членове 87 и 88 от Договора за ЕО — Случаи, в които Комисията няма възражения <sup>(1)</sup> .....	1
	IV Информация	
	ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	
	<b>Комисия</b>	
2007/C 213/02	Обменен курс на еурото .....	6
	ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ	
2007/C 213/03	Национална процедура за отпускане на ограничени права за въздушен трафик в Румъния .....	7
2007/C 213/04	Национална процедура на Нидерландия за отпускане на ограничени права за въздушен трафик .....	12
	V Обявления	
	АДМИНИСТРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ	
	<b>Комисия</b>	
2007/C 213/05	F-Париж: Обслужване на редовни въздушни линии — Обслужване на редовни въздушни линии между Страсбург, от една страна, и Прага и Виена, от друга страна — Обява за публичен конкурс, отправена от Франция съгласно член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета, за възлагане на обществена услуга .....	20



## ПРОЦЕДУРИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА НА КОНКУРЕНЦИЯ

**Комисия**

2007/C 213/06	Държавна помощ — Дания — Държавна помощ С 22/07 (ex N 43/07) — Разширяване, свързано с някои дейности на режима за освобождаване на датски компании за морски транспорт от данък върху дохода и социални застраховки за мореплаващи лица — Покана за представяне на мнения съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО <sup>(1)</sup> .....	22
2007/C 213/07	Държавна помощ — Германия — Държавна помощ С 18/07 (ex N 874/06) — Помощ за обучение за DHL Leipzig — Покана за представяне на мнения съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО <sup>(1)</sup> .....	28
2007/C 213/08	Предварително уведомление за концентрация (Дело COMP/M.4753 — Antalis/MAP) <sup>(1)</sup> .....	35



<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП

## II

(Известия)

## ИЗВЕСТИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

## КОМИСИЯ

**Разрешение за отпускане на държавни помощи по силата на разпоредбите на членове 87 и 88 от Договора за ЕО**

**Случаи, в които Комисията няма възражения**

(текст от значение за ЕИП)

(2007/С 213/01)

Дата на приемане на решението	19.7.2007 г.
Помощ №	N 360/06
Държава-членка	Словакия
Регион	—
Название/Титла (и/или име на бенефициера)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Правно основание	Zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení zákona č. 667/2004 Z. z. a zákona č. 223/2006 Z. z. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 246/2006 Z. z. o minimálnom množstve pohonných látok vyrobených z obnoviteľných zdrojov v motorových benzínach a motorovej naftě uvedených na trh Slovenskej republiky
Вид мерки	Схема за предоставяне на помощ
Цел	Опазване на околната среда
Вид на помощта	Намаляване на данъчния процент
Бюджет	Общ бюджет: 2 933 млн. SKK
Интензитет	—
Времетраене	1.5.2006 г.-30.4.2012 г.
Икономически отрасли	Химическа и фармацевтична промишленост

Название и адрес на предоставящия орган	Ministerstvo financií SR
Други сведения	—

Текстът на решението, който не съдържа поверителна информация, е публикуван на автентичната или на автентичните езикови версии на сайта:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Дата на приемане на решението	13.6.2007 г.
Помощ №	N 549/06
Държава-членка	Италия
Регион	Sicilia
Название/Титла (и/или име на бенефициера)	Atlantica Invest AG
Правно основание	— Legge 19 dicembre 1992, n. 488: «disciplina intervento straordinario nel Mezzogiorno» — Articolo 60 legge finanziaria 2003: «creazione Fondo aree sottosviluppate» — Decreto Min. Att. Prod. 12.11.2003: «modalità di accesso ai contratti di programma» — Delibera CIPE (progetto pilota di localizzazione) n. 12 del 4.4.2006
Вид мерки	Индивидуална помощ
Цел	Регионално развитие
Вид на помощта	Директен грант
Бюджет	Общ бюджет: 97,48 млн. EUR
Интензитет	12,2 %
Времетраене	31.12.2009 г.
Икономически отрасли	Отдых, култура, спорт
Название и адрес на предоставящия орган	Ministero dello Sviluppo economico
Други сведения	—

Текстът на решението, който не съдържа поверителна информация, е публикуван на автентичната или на автентичните езикови версии на сайта:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Дата на приемане на решението	4.5.2007 г.
Номер на помощта	N 755/06
Държава-членка	Чешка република
Регион	—
Наименование	Компенсиране за щетите, причинени от наводненията на дигите и рибарниците в периода от май до юли 2006 г.
Правно основание	1) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) (§ 102). 2) Pravidla České republiky – Ministerstva zemědělství pro poskytování a čerpání přímých dotací vodnímu hospodářství na úhradu odstranění škod po povodních z května až července 2006 na hrázích a objektech rybníků a způsobu kontroly jejich použití
Вид на мярката	Схема за помощ
Цел	Компенсиране за щетите, причинени от наводнение през лятото на 2006 г.
Вид помощ	Пряка помощ
Бюджет	Общо 3 000 000 CZK
Интензитет	Максимално 70 % от строителните разходи
Продължителност	1.1.2007 г.-31.12.2008 г.
Икономически сектори	Рибарство
Наименование и адрес на органа, предоставящ помощта	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Други данни	—

Текстът на решението, който не съдържа поверителна информация, е публикуван на автентичната или на автентичните езикови версии на сайта:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Дата на приемане на решението	4.5.2007 г.
Номер на помощта	N 914/06
Държава-членка	Чешка република
Регион	—
Наименование	Ограничаване на щетите върху рибните ресурси в рибарници, причинени от наводненията в периода от 28 май до 2 юли 2006 г.

Правно основание	1) Usnesení vlády ČR ze dne 1. 11. 2006 č. 1246 o finančním řešení zmírnění škod způsobených na zem. majetku, vodohospodářské infrastruktuře, korytech vodních toků a rybnících v důsledku povodní v období od 28. 5. do 2. 7. 2006, 2) Usnesení vlády ČR ze dne 3. 7. 2006 č. 845 k povodňové situaci v ČR a následkům povodňových škod v období od 28. 5. do 2. 7. 2006, 3) Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, 4) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, 5) Zákon č. 99/2004 Sb., o rybářství, 6) Vyhláška č. 197/2004
Вид на мярката	Схема за помощ
Цел	Ограничаване на щетите върху рибните ресурси в рибарници, причинени от наводненията в периода от 28 май до 2 юли
Вид помощ	Пряка помощ
Бюджет	Общо 10 000 000 CZK
Интензитет	50 % от щетите върху рибата
Продължителност	1.12.2006 г.-31.12.2007 г.
Икономически сектори	Рибарство
Наименование и адрес на органа, предоставящ помощта	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Други данни	—

Текстът на решението, който не съдържа поверителна информация, е публикуван на автентичната или на автентичните езикови версии на сайта:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Дата на приемане на решението	14.5.2007 г.
Референтен номер на помощта	N 135/07
Държава-членка	Нидерландия
Регион	—
Наименование (и/или име на бенефициера)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Правно основание	Verordening financiering vispromotie 2007
Вид на мярката	Схема за помощ
Цел	Подпомагане на сектора на рибарството
Вид помощ	Индивидуални грантове
Бюджет	Приблизително 1 381 000 EUR годишно
Интензитет	Максимум 100 %

Продължителност	Неограничена
Икономически сектори	Сектора на рибарството
Име и адрес на предоставящия орган	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Други данни	Годишен доклад

Текстът на решението, който не съдържа поверителна информация, е публикуван на автентичната или на автентичните езикови версии на сайта:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

---

## IV

(Информация)

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА  
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

## КОМИСИЯ

Обменен курс на еурото <sup>(1)</sup>

11 септември 2007 г.

(2007/C 213/02)

1 евро =

Валута	Обменен курс	Валута	Обменен курс		
USD	щатски долар	1,3824	RON	румънска лея	3,3163
JPY	японска йена	157,31	SKK	словашка крона	33,637
DKK	датска крона	7,4473	TRY	турска лира	1,7790
GBP	лира стерлинг	0,68020	AUD	австралийски долар	1,6715
SEK	шведска крона	9,3200	CAD	канадски долар	1,4467
CHF	швейцарски франк	1,6401	HKD	хонконгски долар	10,7610
ISK	исландска крона	89,86	NZD	новозеландски долар	1,9819
NOK	норвежка крона	7,8515	SGD	сингапурски долар	2,1049
BGN	български лев	1,9558	KRW	южнокорейски вон	1 294,48
CYP	кипърска лира	0,5842	ZAR	южноафрикански ранд	9,9094
CZK	чешка крона	27,630	CNY	китайски юан рен-мин-би	10,4001
EER	естонска крона	15,6466	HRK	хърватска куна	7,3237
HUF	унгарски форинт	254,58	IDR	индонезийска рупия	13 049,86
LTL	литовски лит	3,4528	MYR	малайзийски рингит	4,8584
LVL	латвийски лат	0,7004	PHP	филипинско песо	65,056
MTL	малтийска лира	0,4293	RUB	руска рубла	35,2250
PLN	полска злота	3,7895	THB	тайландски бат	44,709

<sup>(1)</sup> Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.



## ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

### Национална процедура за отпускане на ограничени права за въздушен трафик в Румъния

(2007/C 213/03)

В съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 847/2004 на Европейския парламент и на Съвета за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни Европейската комисия публикува следната национална процедура относно разпределението на правата за въздушен трафик между отговарящите на условията въздушни превозвачи на Общността, когато тези права са ограничени по силата на международни споразумения за въздухоплавателни услуги.

#### „Министерство на транспорта

**Постановление за одобрение на наредба относно определянето на въздушни превозвачи на Общността с цел осъществяване на въздухоплавателни услуги в съответствие с разпоредбите на споразуменията за въздухоплавателни услуги, сключени между Румъния и държави, които не са членки на Европейския съюз**

№ 269 от 28.5.2007 г.

по силата на правомощията на Министерството на транспорта в областта на транспорта,

по силата на член 4, букви б) и х) и член 50, параграф 3 от Правителствено постановление № 29/1997 относно публикувания повторно изменен и допълнен кодекс за гражданското въздухоплаване, член 5 от Регламент (ЕО) № 847/2004 на Европейския парламент и на Съвета за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни, както и на член 5, параграф 4 от Решение на правителството № 367/2007 относно организацията и функционирането на Министерството на транспорта,

Министерството на транспорта

#### ПОСТАНОВИ СЛЕДНОТО:

##### Член 1

Наредбата относно определянето на въздушни превозвачи на Общността с цел осъществяване на въздухоплавателни услуги в съответствие с разпоредбите на споразуменията за въздухоплавателни услуги, сключени между Румъния и държави, които не са членки на Европейския съюз, която е неделима част от настоящото постановление и е приложена към него, се приема.

##### Член 2

1. Настоящото постановление се публикува в Официален вестник на Република Румъния, част I.
2. На датата на влизане в сила на настоящото постановление, Постановление на Министерството на транспорта № 546/1999 относно условията за определяне на румънските въздушни превозвачи с оглед осъществяването на обществени въздушни превози по редовни връзки, публикувано в Държавен вестник на Република Румъния № 539, част I от 4 ноември 1999 г., се отменя.

##### Член 3

Генералната дирекция „Гражданско въздухоплаване“ на Министерство на транспорта ще вземе необходимите мерки за прилагане на настоящото постановление.

Министър на транспорта

Ludovic ORBAN

**Приложение към ПМТ № 269/2007****Наредба относно определянето на въздушни превозвачи на Общността с цел осъществяване на въздухоплавателни услуги в съответствие с разпоредбите на споразуменията за въздухоплавателни услуги, сключени между Румъния и държави, които не са членки на Европейския съюз****Член 1**

1. Настоящата наредба установява условията, при които въздушните превозвачи на Общността могат да бъдат определени за извършване на въздухоплавателни услуги по трасета, които са включени в споразуменията за въздухоплавателни услуги, сключени между Румъния и държави, които не са членки на Европейския съюз, и към които не се прилага Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността, наричан по-долу Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета.

2. За целите на настоящата наредба:

- *въздушен превозвач на Общността* означава всеки въздушен превозвач, установен в Румъния съгласно законодателството на Общността, който притежава оперативен лиценз, издаден в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета относно лицензирането на въздушни превозвачи,
- *трасе с ограничени права за трафик* означава трасе, за което не се прилага Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета и което е предмет на ограничени права за трафик в съответствие с разпоредбите на споразумение за въздухоплавателни услуги, сключено между Румъния и държава, която не е членка на Европейския съюз.

**Член 2**

1. Информация относно правата за трафик и разпределянето им по трасета между Румъния и държави, които не са членки на Европейския съюз, и с които Румъния е сключила споразумения за въздухоплавателни услуги, можете да намерите на интернет страницата на Министерството на транспорта ([www.mt.ro](http://www.mt.ro)).

2. Програмата за предвидените преговори за двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги също ще бъде публикувана на интернет страницата на Министерството на транспорта.

3. Всеки въздушен превозвач на Общността, който проявява интерес за извършване на въздухоплавателни услуги по трасе между Румъния и държава, която не е членка на Европейския съюз, и с която Румъния не сключила споразумение за въздухоплавателни услуги, може да информира Министерството на транспорта относно намерението и изискванията си. Информацията, получена от Министерството на транспорта, ще бъде взета под внимание в случай на провеждане на преговори за споразумение за въздухоплавателни услуги с тази държава.

**Член 3**

1. Всеки въздушен превозвач на Общността, който проявява интерес за извършване на въздухоплавателни услуги по трасета, включени в споразуменията за въздухоплавателни услуги, сключени между Румъния и държави, които не са членки на Европейския съюз и за които не се прилага Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета, подава писмена кандидатура за съответното определяне до Генерална дирекция „Гражданско въздухоплаване“, наричана по-долу ГДГВ, на Министерството на транспорта.

2. В случай че кандидатурата е подадена за трасе с ограничени права за трафик (включително ограничение на капацитета и честотата или на броя на въздушните превозвачи, на които е разрешено да оперират по това трасе), информацията относно кандидатурата ще се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта, придружена от съобщение, чрез което всички други въздушни превозвачи от Общността са поканени да кандидатстват да бъдат определени за опериране по това трасе в срок от петнадесет дни от публикуването на съобщението.

3. Всички кандидатури, получени, след като е отправена поканата, посочена в параграф 2, ще бъдат публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта.

4. Всички кандидатури, получени след изтичане на срока, посочен в параграф 2, няма да се вземат под внимание и кандидатите ще бъдат надлежно информирани от ГДГВ.

5. Кандидатурите, посочени в параграфи 1 и 3, трябва да бъдат написани на румънски език и да съдържат следната информация:
- а) копие от лиценза за опериране на въздушния превозвач;
  - б) описание на предвидените услуги (трасета, график на полетите, вид на въздухоплавателното средство и обозначителния им знак, и т.н.);
  - в) предвидената начална дата за осъществяване на въздухоплавателни услуги;
  - г) евентуални търговски споразумения с други въздушни превозвачи;
  - д) свързани услуги, ако има такива;
  - е) достъпността на услугите и оказването на съдействие на потребителите (мрежа за продажба на билети, услуги по интернет и т.н.);
  - ж) ценовата политика за трасето;
  - з) елементите и гаранциите, които позволяват да се направи оценка на оперативните и финансовите възможности на кандидатстващия въздушен превозвач за осъществяване на предвидените въздухоплавателни услуги, които обхващат най-малко първите две години от оперативната дейност (бизнес план за трасето, който трябва да съдържа най-малко следната информация: за състоянието на предвиденото въздухоплавателно средство, за оперативната възможност за осигуряване на друго въздухоплавателно средство, в случай че предвиденото не може да се използва поради непредвидени обстоятелства, за финансовите възможности за започване и поддържане на дейността дори при много нисък трафик, за включването на новата въздухоплавателна услуга в услугите, които вече се осъществяват, за прогнозираното въздействие на въздухоплавателната услуга върху различните категории пътници).
6. ГДГВ може да поиска от кандидатите да предоставят допълнителна информация, необходима в процеса на оценяване на кандидатурата.

#### Член 4

1. В случай на трасе без ограничение на правата за трафик, определянето ще се направи от Министерството на транспорта след получаване на кандидатурата и информацията, посочена в член 3, в съответствие с разпоредбите на съответното споразумение за въздухоплавателни услуги.
2. Конкурентните кандидатури за неизползван капацитет по трасе с ограничени права за трафик се оценяват от ГДГВ въз основа на следните критерии:
  - а) задоволяване на търсенето в областта на въздушните превози (предлагана честота и капацитет на услугите, преки или непреки услуги, дни, в които ще се извършват, и т.н.);
  - б) наличието на гаранции по отношение на устойчивостта на услугата за период от най-малко 2 години;
  - в) предложени начална дата и оперативен период;
  - г) достъпност на потребителите до предлаганите услуги (мрежа за продажба на билети, услуги по интернет и т.н.);
  - д) ценова политика, включително цени на билетите;
  - е) връзки между предлаганите услуги и съществуващата мрежа от трасета, ако има такава;
  - ж) екологични показатели на въздухоплавателния съд, включително шумово замърсяване.
3. Положението, в което се намира въздушния превозвач във връзка с плащанията на румънските летища и въздушните такси също могат да бъдат взети под внимание като критерий за избор.

#### Член 5

1. Министерството на транспорта взема решение относно кандидатурите за определяне (на въздушен превозвач) за извършване на въздухоплавателни услуги на трасе с ограничени права за трафик в срок от 60 дни след публикуването на съобщението, посочено в член 3, параграф 2.
2. Права за трафик се отпускат за неопределен период.

3. Решението, посочено в параграф 1, ще се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта и ще бъде съобщено писмено от ГДГВ на всички кандидати. След като се публикува решението, Министерството на транспорта определя въздушния превозвач за осъществяване на въздухоплавателни услуги по трасето.
4. Правата за трафик, отпуснати за осъществяване на въздухоплавателни услуги по трасета, които не са включени в Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета, не могат да се преотстъпват от един въздушен превозвач на друг.
5. Ако след като Министерството на транспорта определи въздушен превозвач в съответствие с член 4, параграф 1 или член 5, параграф 2, компетентен орган на трета държава, която не е членка на ЕС, не отпусне на определения въздушен превозвач съответния лиценз за опериране по това трасе или отмени такъв лиценз, въздушният превозвач незабавно информира писмено Министерството на транспорта.

#### Член 6

1. ГДГВ следи за това дали въздушният превозвач на Общността, определен за осъществяване на въздухоплавателни услуги, осъществява такива услуги в съответствие с неговата кандидатура и съгласно окончателното решение, посочено в член 5.
2. Всеки въздушен превозвач на Общността има право да оспори ефикасното използване на правата за трафик по трасе с ограничени права за трафик и да се кандидатира да бъде определен за осъществяване на въздухоплавателни услуги по това трасе, тъй като предлага по-добри оперативни условия от въздушния превозвач, който вече е определен.
3. В случая, посочен в параграф 2, ГДГВ прави повторна оценка на първоначално определения въздушен превозвач. Такава повторна оценка обаче не може да се прави в срок от пет години от момента на това определяне или от предишна повторна оценка.
4. Определеният въздушен превозвач се информира за всяко решение за повторна оценка. Решението се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта. Процесът на повторно оценяване следва процедурата, посочена в членове 3-5.

#### Член 7

1. Министерството на транспорта оттегля определяне, направено в съответствие с член 5, параграф 3, ако:
  - а) въздушният превозвач не започне да извършва въздухоплавателни услуги по посоченото трасе в срок от шест месеца от датата, на която е бил определен за това;
  - б) въздухоплавателната услуга е прекъсната и не се възобнови в срок от шест месеца, освен ако прекъсването не се дължи на обстоятелства, които са извън контрола на определения въздушен превозвач;
  - в) компетентният орган на чужда държава не отпусне съответния лиценз за опериране на определения въздушен превозвач или отмени такъв лиценз;
  - г) въздушният превозвач уведоми ГДГВ за намерението си да престане да оперира по посоченото трасе.
2. Министерството на транспорта може също така да отмени определянето, ако:
  - а) въздушният превозвач не спазва ангажиментите по отношение на честотата на полетите, капацитета, цените и разпространението на билетите, на основание на които Министерството на транспорта е взело решението за определяне;
  - б) въздушният превозвач често е задлъжнявал към румънските летища и доставчиците на въздухоплавателни услуги.
3. ГДГВ уведомява писмено съответния въздушен превозвач за намерението си да отмени определянето, което е направила за дадено трасе, и за причините, на основание на които е взето това решение. Такова уведомление се изпраща и до всички въздушни превозвачи на Общността, кандидатствали да бъдат определени за извършване на въздухоплавателни услуги по съответното трасе, съгласно разпоредбите на член 3, и им дава възможност да посочат своите наблюдения и коментари.

4. В срок от 15 дни след получаване на предвиденото в параграф 3 уведомление определеният въздушен превозвач на Общността има право да изпрати на ГДГВ коментарите си по обявените причини, както и новите си ангажименти за извършване на въздухоплавателни услуги по посоченото трасе.
5. В срок от 30 дни след срока, посочен в параграф 4, Министерството на транспорта взема решение относно отмяната на определянето. В случай че определянето се отмени, въпросното решение влиза в сила след изтичане на 3 месеца от момента, в който съответният въздушен превозвач е бил уведомен за това. По отношение на новото определяне се прилага процедурата, посочена в членове 3-5.

#### Член 8

Действие срещу решението на Министерството на транспорта за това да не се определя въздушен превозвач на Общността за извършване на въздухоплавателни услуги по трасе, включено в споразумение за въздухоплавателни услуги между Румъния и държава, която не е членка на Европейския съюз, за което не се прилага Регламент (ЕИО) № 2408/92, или за това да се отмени направеното определяне, се привежда в съответствие със Закон за административните спорове № 554/2004.“

---

**Национална процедура на Нидерландия за отпускане на ограничени права за въздушен трафик**

(2007/C 213/04)

В съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 847/2004 на Европейския парламент и на Съвета за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни, Европейската комисия публикува следната национална процедура относно разпределението на правата за въздушен трафик между отговарящите на условията въздушни превозвачи на Общността, когато тези права са ограничени по силата на споразумения за въздухоплавателни услуги с трети държави.

**„Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Luchtvaart****Меморандум относно политиката за лицензирането на маршрути**

(с оглед на измененията, внесени с декрета от 7 май 2007 г. (VENW/DGTL-2007/7827))

Datum  
20 augustus 2004

Ons kenmerk  
DGL/04.U01454

**Въведение**

Решението на Съда на Европейските общности по така наречените дела „Открито небе“ от 5 ноември 2002 г. <sup>(1)</sup> показва, че ако европейски въздушен превозвач желае да установи седалището си в Нидерландия, трябва да му бъде дадена възможност по равноправен и прозрачен начин да упражни правата си в съответствие с нидерландските двустранни договори в областта на въздухоплаването. Този аспект е разработен в регламента за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни (ЕО № 847/2004). В този контекст, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ (*Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart*, DGTL) е решила да приведе политиката по лицензирането на маршрути и нейното прилагане в съответствие с тези развития в областта на европейското законодателство, а също така с оглед на прозрачността, да разработи в настоящия меморандум необходимите за постигането на тези цели изменения.

Освен методологията, която се използва за издаването на лицензии за маршрути, ще бъде променен и форматът на самата лицензия. Например, лицензията за маршрут ще бъде съставена по такъв начин, че по принцип да позволява на всеки въздушен превозвач от Общността, установен в Нидерландия, да може извършва транспортни услуги до всяка точка на света. За да може да бъде използван конкретен маршрут обаче, той трябва да бъде включен в одобрен от министъра и изготвен в съответствие с лицензията списък от маршрути, които ще бъдат обслужвани на практика.

ГД „Транспорт и въздухоплаване“ също подкрепя спазването на настоящата методология, доколкото това е възможно и когато това не води до противоречие с регламентите на ЕС. С оглед на това, клаузите, отнасящи се до собствеността и контрола, базирани на национален принцип, ще бъдат приведени в съответствие с изискванията на член 43 ЕО (местонахождение на бизнеса) съгласно решението на Съда на европейските общности по договорите „Открито небе“ със САЩ.

Преди да даде съгласието си, ГД „Транспорт и въздухоплаване“, в случай на ограничен брой права за кацане, определя по прозрачен и равноправен начин на кои въздушни превозвачи ще бъде дадено разрешение да летят по дадени маршрути. При извършването на това, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ ще се базира на съществуващата политика, разработена в меморандума относно лицензирането на маршрути от 1994 г., а така също и на новите допълнения, които се внасят с настоящия меморандум относно политиката за лицензирането на маршрути. Методът на оценка ще се ръководи и основава на процедурите по Закона за общото административно право (*Algemene Wet Bestuursrecht*, Awb).

**Приложно поле**

Всеки въздушен превозвач от Общността, който желае да обслужва маршрути от, до и през трети държави от Нидерландия, за да може да защитава правото си да упражнява двустранните права, които нидерландското правителство е придобило, трябва първо да установи седалището си в Нидерландия и да кандидатства за лицензия за маршрут, а ако не се касае за редовни полети, да кандидатства за лицензия за чартър.

Валидността на лицензията за маршрута зависи от това дали въздушният превозвач притежава, и ще продължи да притежава, валиден оперативен лиценз съгласно член 16а от Закона за въздухоплаването (*Luchtvaartwet*).

(<sup>1</sup>) Дела C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98.

Издаването на оперативния лиценз и неговата валидност винаги зависят от това дали компанията притежава свидетелство за авиационен оператор (АОС), в което са конкретизирани дейностите по оперативния лиценз (член 9, Регламент (ЕИО) № 2407/92). Полетите трябва се извършват в съответствие с издаденото свидетелство за авиационен оператор.

Ако въздушен превозвач, който притежава нидерландска лицензия за маршрут, е прекратил статута си на превозвач от Общността, установен в Нидерландия, министърът може да реши да оттегли тази лицензия.

Издаването на лицензия за маршрут не означава, че неговият притежател е освободен от изискването да съблюдава изискванията, които му се налагат от други разпоредби, като например правила, изготвени от властите на трети държави, към които операторът извършва полети или пък наличността на слотове.

## Правна рамка

### Национална правна рамка

Лицензията за маршрут или разрешителното за чартър се издават на базата на член 16b от Закона за въздухоплаването, в който се дава възможност да бъде издадена лицензия, както това е посочено в член 16, без да тя да бъде съобразена с изискванията на член 16a относно оперативния лиценз. Това дава основание на властите да постановят настоящото правило относно политиката по лицензиране.

Лицензията може да бъде издадена за период от максимум пет години. Оценката, която се прави преди издаването на лицензията, се извършва в съответствие с настоящия меморандум с оглед на изменението на политиката за лицензирането на маршрути и на Меморандума за политиката за лицензиране. В случай, че настоящият меморандум се отклонява от Меморандума за политиката за лицензиране, тогава Меморандумът за политиката за лицензиране ще има предимство. Освен това, когато се касае за чартърни полети, се прилага Декретът за полети извън редовното разписание (BOL [Besluit ongeregeld luchtvervoer], Декрет от 2 май 1975 г./Бюлетин с актове и декрети 1975, 227), а когато се касае за туристически пакетни услуги се прилага Декретът за ваканционните пакети [Besluit IT-reizen] (Регламент от 5 февруари 1981 г./№ LV/L 20478/Нидерландска администрация за гражданско въздухоплаване [Rijksluchtvaartdienst]/Държавен вестник 1981, 33).

В допълнение към изискванията на Декрета за ваканционни пакетни услуги и в съответствие с член 7 на Декрета за полети извън редовното разписание, с Декрета за превоз и други видове полети [Besluit Vracht- en overige vluchten] (Регламент от 5 февруари 1981 г./№ LV/L 20477, Нидерландска администрация за гражданско въздухоплаване [Rijksluchtvaartdienst]/Държавен вестник 1981, 33), Декрета, съдържащ разпоредби за транспорт по въздух на групи с предварителна резервация [Beschikking ABC-vluchten] (Декрет от 11 юни 1979 г./№ LV/L 22952/Държавен вестник 1979, 131) и с Декрета за транспортиране на частни групи [Beschikking vervoer besloten groepen] (Регламент от 29 юли 1975 г./№ POL/L 23676/Държавен вестник 1975, 150) са въведени допълнителни правила за транспорт извън редовното разписание.

### Европейска правна рамка

На 5 ноември 2002 г. Съдът на европейските общности произнесе решението си по делата, заведени от Комисията относно договорите „Открито небе“ със САЩ<sup>(2)</sup>. Европейският съд е на мнение, че в определени области Общността има изключителна компетентност. Освен това, Европейският съд постанови, че клаузите, отнасящи се до националната собственост и контрол в споразуменията в областта на въздухоплаването съставляват нарушение на правото на установяване съгласно член 43 от Договора за ЕО. Както Съдът, така и Комисията<sup>(3)</sup> призовава държавите-членки да прекратят това нарушаване на ДЕО.

В светлината на решенията на Европейския съд и съгласно член 10 от Договора за ЕО, Нидерландия следва да предприеме подходящи мерки, за да гарантира спазване на задълженията, произтичащи от Договора или от дейностите на институциите на Общността. В следствие на решението на Съда, Комисията определи задълженията в областта на правата, касаещи въздушния трафик в „Съобщение на Комисията за отношенията на Общността с трети държави в сферата на въздушния транспорт“ (СОМ(2003) 94), а след това бе приет и Регламентът за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети държави (ЕО № 847/2004). По-конкретно член 5 от този регламент засяга политиката за лицензиране на маршрути.

## Видове лицензии за разпределение на маршрутите

### Освобождаване от изискването за лицензия за разпределяне на маршрути

На базата на Регламент (ЕИО) № 2408/92<sup>(4)</sup> относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността, въздушните превозвачи, които притежават оперативен лиценз, издаден от една от държавите-членки имат право да извършват полети в рамките на ЕО. За извършването на полети по определени маршрути в някои държави-членки може да се изисква получаването на разрешение от съответната държава-членка.

<sup>(2)</sup> Виж бележка под линия 1.

<sup>(3)</sup> „Съобщение на Комисията относно последиците от решенията на Апелативния съд от 5 ноември 2002 г. по отношение на Европейската политика в областта на въздухоплаването“ (СОМ(2002) 649).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността да вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 33).

В Нидерландия, обаче, разрешителното се дава автоматично, без административни процедури, с изключение на случаите, когато се докладва директно на летището или на звеното за ръководство на въздушното движение в момента, в който полетът ще бъде извършен в действителност. От 1 април 1997 г. Регламентът позволява на въздушни превозвачи от Общността да извършват полети от и до летища на територията на една държава-членка (cabotage). Извършването на полети извън ЕО подлежи на издаване на лицензия за маршрут или на разрешително за чартър.

#### *Лицензия за маршрут*

Маршрутите извън територията на Европейската общност са в по-голямата си част предмет на двустранни спогодби. Всяка двустранна спогодба има специфичен характер. В зависимост от разнообразни политически и икономически фактори, като например пазарната позиция на въздушния превозвач в страната, с която е сключена спогодбата, правата, които се дават, са с отворен или рестриктивен характер. Следователно издаването и оценката на лицензиите за маршрут се отнася само за полети в рамките на Европейския съюз.

Най-либералното споразумение в областта на въздухоплаването засега е споразумението „Открито небе“ със САЩ. При подобен отворен режим, на няколко нидерландски въздушни превозвача е разрешено да летят от която и да е точка в Нидерландия до която и да е точка в страната, участваща в споразумението, като също така те имат и правото да минават през която и да е междинна точка и да извършват полети от крайната дестинация нагатак. При този доста либерален режим не съществуват ограничения относно честотата на извършване на полетите. При тези обстоятелства издаването на лицензия за маршрут, по който ще се извършват пътнически и карго полети, а така също и на разрешителни за чартър, ще си извършва почти автоматично.

Ако двустранното споразумение е от рестриктивен тип, то тогава в него се определя конкретно, освен всичко друго, броят на въздушните превозвачи, имащи право да извършват редовни полети по определени маршрути, а така също и честотата на полетите. В някои случаи третата държава, с оглед на договореностите в рамките на споразумението, изисква също и регистриране на тарифите. Тези тарифи могат да подлежат на получаване на съгласие от въпросната трета държава.

И при отворените, и при рестриктивните споразумения във въздухоплаването обикновено се изисква въздушните превозвачи, които се обект на споразумението, да бъдат предимно нидерландска собственост и под ефективен нидерландски контрол. Споразуменията във въздухоплаването касаят главно редовните полети. Поради тази причина нидерландското правителство е включило изискването за нидерландска собственост и контрол при издаването на лицензии за маршрути по отношение на редовните полети. Това изискване, касаещо нидерландската собственост и контрол ще бъде преобразувано в изискване въздушният превозвач, на който се издава лицензия за маршрут, да бъде превозвач от Общността, установен в Нидерландия. Чартърните полети и еднократните полети обикновено се разглеждат извън рамките на споразуменията във въздухоплаването, като всеки отделен случай се разглежда поотделно в контекста на двустранните отношения. За тази цел се издава разрешително за чартър.

#### *Разрешително за чартър*

Както вече бе споменато, една голяма част от чартърните полети и еднократни полети са извън рамките на двустранния режим. Полетите извън Европа са урегулирани чрез режим за чартърните полети и се прилага Регламент (ЕИО) № 2408/92. По принцип, когато се касае за чартърни полети, не се прави разлика между нидерландските въздушни превозвачи и другите превозвачи при условие, че нидерландските превозвачи се ползват от еднакъв достъп за целите на извършването на чартърни полети в държавата, в която е установен въздушният превозвач, който не е нидерландски.

Следователно проблемът с националната принадлежност играе по-малка роля, когато става въпрос за извършване на чартърни полети. При все това, процедурата и за тези полети трябва бъде прозрачна и да не води до дискриминация. Разрешителното за чартър може да бъде дадено за извършване на чартърни и еднократни полети чрез подаване на молба, като то се издава за извършването на известен брой чартърни полети за конкретен период. При разглеждането на молбата се спазват същите принципи, както когато се разглеждат молбите за лицензии за маршрут. Процедурата по консултиране и взимане на решение е също така идентична. Освен това се прилагат указанията и процедурите за даване на разрешение съгласно Декрета за полети извън редовното разписание (BOL [Besluit ongeregeld luchtvervoer], Декрет от 2 май 1975 г./Биюлетин с актове и декрети 1975, 227), а така също и допълнителните правила, които се основават на него (например когато се касае за туристически пакетни услуги се прилага Декретът за ваканционните пакети [Besluit IT-reizen] (Регламент от 5 февруари 1981 г./№ LV/L 2047/8/Нидерландска администрация за гражданско въздухоплаване [Rijksluchtvaartdienst]/Държавен вестник 1981, 33)).

С оглед на факта, че по отношение на политиката за лицензиране, се придава особено значение на укрепването на мрежата от редовни въздушни връзки, въпросът дали извършването на даден чартърен полет ще има отражение върху икономическата основа на дадена редовна въздухоплавателна услуга, като по този начин бъде засегната и политиката в областта на въздухоплаването, ще играе важна роля при вземането на решение за издаване на разрешително за чартърни полети. Ако даден чартърен въздушен превозвач възнамерява да извършва редовни полети, то той ще бъде задължен да предприеме необходимите стъпки за съответното изменение на оперативния си лиценз и на свидетелството си за авиационен оператор, като спазва съществуващите за тази цел процедури съгласно Регламент (ЕИО) № 2407/92 и JAROPS.



## Лицензия за маршрут

### *Преговори в областта на въздухоплавателната политика*

При воденето на преговори в областта на въздухоплавателната политика интересите на националните превозвачи играят значителна роля. Съвременната практика показва, че често преговорите за права, касаещи въздушния трафик, се водят с оглед на нови възможности, представляващи интерес за един или няколко въздушни превозвачи. Предварително се обръща внимание на въпроса дали молбата, подадена от даден въздушен превозвач, отговаря на принципите на Меморандума за политиката за лицензиране и дали въпросният превозвач отговаря на всички изисквания. Нещо повече, правят се консултации с други заинтересовани страни, като им се дава възможност да присъстват на преговорите. Ако крайният резултат от преговорите е такъв, че само ограничен брой въздушни превозвачи могат да бъдат определени като годни да се възползват от правата за трафика, то в съответствие с принципите на Меморандума за политиката за лицензиране се изпраща заповед за определяне до съответния двустранен партньор по дипломатически канали. Настоящите заповеди за определяне и определените маршрути трябва да бъдат спазвани, като се съблюдават разпоредбите и ограниченията, наложени от лицензията за маршрута.

В резултат на решението на Съда на европейските общности, интересите на въздушните превозвачи от Общността, установени в Нидерландия, също следва да бъдат взети предвид. Процедурата през интервенционния период от датата на преговорите до момента на сключване на споразумението следва да бъде прозрачна и равнопоставена и за въздушните превозвачи от Общността, които не са национален превозвач.

### *Процедура*

Воздушните превозвачи от Общността, установени в Нидерландия, трябва да представят молба от свое име, за да могат да упражняват правата, които са придобили или да използват маршрутите, които вече не се използват от друг въздушен превозвач и са свободни. Ако въздушен превозвач подаде молба за лицензия за маршрут в писмен вид, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ първо проверява дали въздухоплавателните връзки, касаещи въпросния маршрут, предоставят възможност за одобряването на тази молба.

Обработката на молбата за лицензия за маршрут подлежи на обичайните процедурни разпоредби по глава 3, 4 и 6 на Закона за общото административно право [*Algemene wet bestuursrecht, Awb*]. В съответствие с тези разпоредби, решението се взема по принцип в рамките на достатъчен срок от 8 седмици след получаването на молбата. В съответствие с тези разпоредби, на кандидата също така ще бъде изслушан, ако молбата му е отхвърлена напълно или частично. Съгласно Закона за общото административно право, на заинтересованите трети страни също се дава възможността да бъдат изслушани, ако се очаква, че те могат да изразят възражения относно удовлетворяването на молбата. След като решението бъде взето, различните заинтересовани страни също могат да обжалват решението.

При новата система, лицензията за маршрут е валидна за период от 5 години. За разлика от използваните в миналото системи, по новата система не се предвиждат отделни крайни срокове, свързани с маршрутите. Маршрутите, които ще бъдат използвани и свързани с тях брой полети се включват в определен от министъра списък от маршрути, които на практика се използват. Списъкът, който се изготвя в съответствие с лицензията, се прилага за целия период, през който лицензията е в сила. Списъкът може да бъде изменен в съответствие с разпоредбите и ограниченията, наложени съгласно лицензията за маршрут. Например, списъкът може да бъде изменен в съответствие с член 3 от лицензията за маршрут, в случай че позволеният метод за упражняване на наличните права е продължен. На министъра също ще бъде позволено да изменя списъка, ако се окаже, че получилият лиценза оператор не е успял да извърши полети по дадения маршрут, за който е получил разрешение в съответствие с лицензията за маршрут за период от една година или повече (принцип — „или ползваш, или губиш“).

### *„Или ползваш, или губиш“*

Разпоредбите на члена от лицензията за маршрут, които определят възможността маршрутите, които не са били използвани за период от повече от една година, да бъдат оттеглени, остават в пълна сила и се прилагат активно с оглед на потенциалното нарастване на броя на молбите в тези райони, където броят на правата, които се разпределят, е ограничен. С цел преминаване към този по-активен метод, бе взето решение, че възможността за оттегляне на маршрути ще се използва не по-рано от една година от датата на издаване на измененото решение, главно поради факта, че тази разпоредба не е била използвана през последните години.

Ако след изтичането на периода от една година след даването на разрешение за извършване на полети по определени маршрути се установи, че даден въздушен превозвач е извършил по-малко от 80 % от разрешените брой полети за тази година, министърът може да оттегли разрешението за въпросния маршрут чрез изваждане на маршрута от списъка с маршрути, които действително се използват. Това се извършва като се съблюдават принципите, които са описани по-долу.

За маршрутите, които са определени със заповед през настоящата година в съответствие с лицензията за маршрут, получилият лицензията може да извършва полети само по маршрутите в рамките на получените права, както това е определено в въздухоплавателните споразумения на 22 август 2004 г.

В случаите, когато се касае за определените маршрути, разрешеният брой полети ще бъде зададен в административна система, която ще се ползва за целите на оценката. За тази цел, след консултации с въздушните превозвачи от Общността, установени в Нидерландия, ще бъде изготвен списък, в който освен всичко друго се заявява и честота на полетите по съответно разпределените маршрути.

Ако даден въздушен превозвач е единственият превозвач, определен чрез въздухоплавателното споразумение и други превозвачи не могат да бъдат определени (единично определяне), може да бъде оттеглено разрешението за всички полети по дадения маршрут. Ако няколко въздушни превозвача са били определени или могат да бъдат определени (многократно определяне), ще се разглежда възможността за оттегляне на разрешението по отношение на неизползваната част от разпределените полети. Обаче в случай, че ограниченото възползване от маршрутите не съответства на целите, свързани с изложените по-долу принципи на политиката, с които е съобразено разпределянето на ограничените права за трафик, оттеглянето и преразпределянето на всички разпределени полети може също да бъде разгледано като възможност при ситуация на многократно разпределяне.

Министърът няма да оттегля дадено разрешение, ако въздушният превозвач е в състояние да демонстрира, че невъзможността да извърши всички разрешени полети е в резултат на особени обстоятелства, които не е могъл да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки. Тук могат да бъдат включени както ситуации от рода на терористичен акт или епидемия от САРС, така и необходими ограничения от съображения, свързани с тактически преговори или други проблеми, касаещи въздухоплавателната политика. Могат да бъдат включени и ситуации, при които извършването на полети в рамките на режима код-шеър е строго ограничено по силата на рестриктивни споразумения.

По отношение на преразпределянето на маршрути, които са били оттеглени, всички въздушни превозвачи от Общността, установени в Нидерландия, в това число и въздушният превозвач, на когото първоначално е било разрешено да ползва тези маршрути до момента на тяхното оттегляне, отговарят на изискванията за участие в процедурата по разпределяне. За тази цел, въздушните превозвачи трябва достатъчно рано да заявят своя интерес към извършването на полети по даден маршрут като подадат молба в писмен вид (не по-късно от 3 месеца от началото на сезона, през който въздушният превозвач желае да започне извършването на полети в случай, че дадените маршрути/честота на полети са на разположение.) На базата на молбата и с оглед на наличността на права, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ взема решение, като съблюдава приложимите административни разпоредби.

Министърът може да реши, обаче, да не оттегли даден маршрут дори когато не са били извършени всички разрешени полети, ако например въздушният превозвач, получил разрешението, уведоми навреме, че ще увеличи броя на полетите, които ще извърши през идната година, за да може да се възползва от правото да извърши всички разрешени полети, и ако няма друг въздушен превозвач, изразил интерес към извършването на тези полети.

### Принципи на политиката

Принципите, които ГД „Транспорт и въздухоплаване“ използва при преценката дали молбата за упражняване на права за трафик ще бъде удовлетворена, са отчасти включени в Меморандума за политиката за лицензиране, а също така и в общата политика на Министерството на транспорта, публичните проекти и управление на водните ресурси [Verkeer en Waterstaat], и в бюджета в съответствие с бюджетната методология „Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording“ (VBTV, „От бюджет до отчет“) <sup>(5)</sup>. За да се гарантира яснота, принципите на политиката са отново изложени накратко по-долу. ГД „Транспорт и въздухоплаване“ разглежда всяка молба с оглед на нейния принос и в съответствие с принципите на политиката, съобразявайки се с последствията за политиката на решението на Съда на европейските общности, което е цитирано по-долу. Понеже въздухоплавателните споразумения варират в голяма степен, тежестта на отделните принципи също варира.

#### Въздухоплавателна политика

Една от основните цели на общата политика на Министерството на транспорта, публичните проекти и управлението на водните ресурси е „да гарантира ефективната работа на въздухоплавателната система чрез своя принос към изграждането и стабилността на един добре функциониращ авиационен пазар“ <sup>(6)</sup>. В този контекст, Нидерландия допринася за изграждането на отворен и свободен пазар на транспортни услуги. Целта на договарянето на авиационни споразумения следователно трябва да се състои в това тези споразумения да бъдат колкото се може по-отворени. Нещо повече, за да се постигне тази цел, трябва да се вземат предвид някои тактически съображения в областта на въздухоплавателната политика, когато се водят преговори относно правата за трафик и тяхното разпределение.

<sup>(5)</sup> Глава XII на националния бюджет за 2003 г., Долна камара, сесия за 2002-2003 г., 28 600 XII, № 2.

<sup>(6)</sup> Виж бележка под линия 5, член 11.

С оглед на заявеното по-горе в настоящия меморандум по отношение на разпоредбите относно националността, ГД „Транспорт и въздухоплаване“, след консултация със своите двустранни партньори, ще се стреми да измени клаузите в различните въздухоплавателни споразумения по такъв начин, че и други въздушни превозвачи от Общността да могат да се възползват от правата за трафик, получени в рамките на съответните национални процедури, при условие, че тези превозвачи са установени в Нидерландия. В случай, че съответният партньор, имащ отношение към въздухоплавателната политика, се придържа към клаузата за националност, то тогава за всеки отделен случай ще се наложи да се разгледат възможностите как да се реагира и какви ще бъдат последиците за правата за трафик и съответните решения, касаещи дадените маршрути.

Методът на работа следва да бъде изменен за целите на бъдещи преговори в областта на въздухоплавателната политика, за да може процедурата да бъде прозрачна и да се гарантира равен достъп до получените права. Това следва да извършва при пълно съблюдаване на разпоредбите на Регламента за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни (ЕО № 847/2004) <sup>(7)</sup>. Преговорите ще се водят от името на всички въздушни превозвачи от Общността, след което, при приключване на преговорите, всички въздушни превозвачи от Общността, установени в Нидерландия, ще бъдат нотифицирани и тогава те могат да подават молби за упражняване на придобитите права.

По отношение на превоза на карго, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ ще направи всичко възможно за установяване на отделен карго-режим със своя двустранен партньор, за да гарантира възможно най-ефективно представяне на интересите на въздушните превозвачи. При положение, че не е възможно договаряне на отделен карго-режим, ГД „Транспорт и въздухоплаване“, въз основа на принципите в настоящия меморандум и на тези от Меморандума за политиката за лицензиране, ще прецени за всеки отделен случай как придобитите права да бъдат разпределени между пътническите и карго-превозвачите.

Процесът, който се извършва между датата на преговорите по отношение на въздухоплавателната политика и датата, от която придобитите права се упражняват, се съобразява с изискванията на приложимите национални и европейски правила и съответната съдебна практика. По отношение на режима код-шеър по принцип ще бъде необходимо правителството да определи само въздушния превозвач, който ще извършва полетите от, до и през Нидерландия. Някои страни налагат изискването превозвачът, който продава билети за полета при код-шеър, също да бъде определен във въздухоплавателното споразумение, а понякога се изисква и лицензия за извършване на полети. В случай на единично определяне, това би могло да означава, че няма да има възможност да бъде определен друг въздушен превозвач от Общността, установен в Нидерландия. При многократно определяне, това би могло да означава, че броят на полетите, извършвани от името на превозвача, продаващ билети за тях в режим код-шеър, може да доведе до ограничаване на останалия брой полети в рамките на въздухоплавателното споразумение. При подобни случаи, по молба на превозвача, продаващ билети в режим код-шеър, ще бъде разгледана възможността дали това може да даде основание на министъра да издаде заповед за определяне и/или разрешение в съответствие с лицензията за маршрута.

Що се отнася до полетите, извършвани в режим код-шеър, за които вече е получено разрешение съобразно различни въздухоплавателни споразумения, въздушните превозвачи ще запазят правата си, като същевременно съблюдават условията и допълнителните договорености, наложени от лицензията за маршрута.

Ако даден въздушен превозвач, получил разрешение да извършва полети по определени маршрути, възнамерява да престане да извършва тези полети пряко и да прехвърли това право чрез код-шеър, то от този превозвач ще се изисква да уведоми ГД „Транспорт и въздухоплаване“ за това свое намерение. Ако е необходимо да се водят преговори, касаещи въздухоплавателната политика, за да може да се извърши горепосочената промяна във вида на услугата или за целите на нови полети в режим код-шеър, и тези преговори доведат до промени в пакета от права, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ ще преразгледа начина, по който са разпределени правата като спазва принципите на политиката.

#### *Качество на маршрутната мрежа*

Както е заявено в Меморандума за политиката за лицензиране, въздействието върху мрежата от въздушни връзки от, до и през Нидерландия играе важна роля при вземането на решение дали да се разреши на един въздушен превозвач да извършва полети по маршрут извън Европейската общност. Например, в меморандума се предлага да не се дава разрешение на въздушни превозвачи да извършват редовни полети по маршрути в случаите, когато това би засегнало основните маршрути по глобалната мрежа от полети, излитащи от Нидерландия. Този принцип би могъл да послужи при прилагането на политиката, касаеща укрепването на мрежата от въздушни връзки през Нидерландия. В контекста на VTB 2002-2006, целта на политиката може да бъде обобщена по следния начин: „подържане и укрепване на въздушните връзки между Нидерландия и глобалната въздухоплавателна мрежа в рамките на отворения и конкурентен международен пазар на транспортни услуги“ <sup>(8)</sup>. С оглед на това, целта е летище „Schiphol“ да продължава да бъде едно от водещите европейски летища по направление север-запад по отношение на качеството на неговата мрежа.

<sup>(7)</sup> Виж също и „Съобщение на Комисията за отношенията на Общността с трети държави в областта на въздушния транспорт“ (COM(2003) 94).

<sup>(8)</sup> Виж бележка под линия 5, член 11 от националния бюджет за Министерство на транспорта, публичните проекти и управление на водните ресурси.

Преценката за това дали се допринася достатъчно за качеството на мрежата от маршрути ще се извършва с оглед на броя на пристигащите и заминаващите пътници от една страна, както и с оглед на броя на прекачващите се пътници <sup>(9)</sup>, от друга. В случаите, когато става дума за пристигащи и заминаващи пътници, се касае за „качеството на достъпа“ до Нидерландия по въздух (в този случай летище „Schiphol“). В случаите, когато става дума за пътници, прекачващи се на друг полет, това засяга също така „качеството на връзката“, за да се продължи с друг полет през Нидерландия (в този случай летище „Schiphol“).

Критериите за оценка за качеството на мрежата от маршрути обръщат особено внимание на вида и качеството на предлаганата въздухоплавателна услуга. ГД „Транспорт и въздухоплаване“ базира това на следната информация:

- описание на въздухоплавателната услуга (например, желаният маршрут),
- честотата на полетите и предлагания капацитет,
- вид и конфигурация на въздухоплавателното средство,
- директни полети или полети с прекачване,
- начало на извършване на услугата,
- продължителност на услугата,
- вид на услугата (превоз на пътници, карго, др.),
- достъпност на услугата за клиентите,
- извършване на връзки,
- степен на конкуренция по маршрута.

#### *Безопасност*

Основна цел на политиката на ГДТВ е „да насърчава безопасността на транспорта в областта на въздухоплаването“ <sup>(10)</sup>. С оглед на това, от въздушния превозвач се изисква да притежава валидно свидетелство за авиационен оператор (АОС). Той може да извършва полети само в рамките на наложените от неговото свидетелство ограничения и при спазване на приложимите национални и международни изисквания за безопасност.

Дали изискуемият във връзка с лицензията за маршрут и разрешението за чартър оперативен лиценз ще бъде издаден или считан за валиден винаги ще зависи от това дали въздушният превозвач притежава свидетелство за авиационен оператор, в което са включени дейностите по този лиценз (член 9, Регламент (ЕИО) № 2407/92).

#### *Околна среда*

Основният принцип в политиката, касаещ околната среда се състои в това „да се реализира и поддържа устойчивото развитие на въздухоплаването“ <sup>(11)</sup>. Техническите характеристики, касаещи шумовото замърсяване и емисиите, на въздухоплавателното средство, което ще се използва за извършване на полети по даден маршрут, също могат да играят определена роля.

#### *Местонахождение*

Съгласно разпоредбите на член 43 от Договора за ЕО е забранено налагането както на ограничения върху свободата на установяване на гражданите (или компаниите, вж. Член 48 ДЕО), така и ограничения, свързани с установяването на агенции, клонове или филиали от страна на гражданите на държава-членка.

Член 43 дава правото на гражданите/компаниите в дадена държава-членка да извършват дейности в друга държава-членка в съответствие с националното законодателство, което важи за всички граждани в страната, в която гражданинът/компанията е установен. Съдът на европейските общности е на мнение, че всеки въздушен превозвач, установен в дадена държава-членка, следва да бъде третиран по същия начин както националните превозвачи в тази държава-членка. Изискването за национална собственост и контрол, което е част от въздухоплавателните споразумения, съставлява нарушение на правото на установяване.

Общото правило и съдебната практика на Апелационния съд показват, че европейските изисквания по отношение на правото на установяване се свеждат до действителното и ефективно извършване на дейности в областта на въздухоплаването в дългосрочен план, поради което юридическият статут на компанията не може да бъде считан за решаващ. Това е заявено и в съображение 10 от „Регламента за преговорите и прилагането на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни“ (ЕИО № 2407/92).

<sup>(9)</sup> Когато в текста пише „пристигащи и заминаващи пътници“, това също се отнася и за „превозвачи, които внасят или изнасят карго“. Когато в текста пише „пътници, прекачващи се на друг полет“, това също се отнася и за „превозвачи, които прехвърлят транзитирани стоки“.

<sup>(10)</sup> Виж бележка под линия 5, член 9 от националния бюджет за Министерство на транспорта, публичните проекти и управление на водните ресурси.

<sup>(11)</sup> Виж бележка под линия 5, член 12 от националния бюджет за Министерство на транспорта, публичните проекти и управление на водните ресурси.

Ако въздушен превозвач от Общността желае да упражни правата си за извършване на въздушен транспорт, придобити с посредничеството на Нидерландия в рамките на двустранни преговори, ГД „Транспорт и въздухоплаване“ ще провери дали той в действителност е установен в Нидерландия. Критериите, произтичащи от съдебната практика на Съда на европейските общности и касаещи фактическото интегриране в националната икономика и постоянното присъствие в Нидерландия, ще играят основна роля. Освен това, въздушен превозвач от Общността, който регистрира седалището си в Нидерландия, трябва да спазва нидерландските разпоредби, които се прилагат към нидерландските въздушни превозвачи, в това число и изискването за притежаване на разрешително съгласно членове 16, 16a и 16b от Закона за въздухоплаването, който е базиран предимно на разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92.

Обикновено въздушни превозвачи от ЕС, идващи от друга държава-членка, не подлежат на ограничения, наложени от изискването за АОС, тъй като първоначалният лиценз, издаден от държавата-членка, от която идват, трябва да бъде признат на базата на хармонизираните принципи на Регламент (ЕИО) № 2407/92. По отношение на това следва да се има предвид, че настоящите изисквания за безопасност не са напълно хармонизирани. Междувременно това може да даде основание за съобразяване на изискванията за безопасност с националното законодателство<sup>(12)</sup>. Член 16a, параграф 4 предоставя отправни точки за подобни действия, като определя, че министърът може да отнеме лицензия, която попада в обхвата на Регламент (ЕИО) № 2407/92, в резултат на извършване на полети, които са в разрез с изискванията, наложени от този закон или поради неспазване на изискванията, свързани с лицензията.

В цитираното по-горе съображение 10 е определено, че превозвач със седалища в няколко държави-членки е длъжен да съблюдава изискванията, произтичащи от националното законодателство, при положение, че то е в съответствие с европейското право. Следователно, освен разпоредбите на Закона за въздухоплаването, националните разпоредби, например в областта на трудовото законодателство и законодателството за защита на потребителите, също са приложими при условие, че това става по равноправен начин.

#### *Собственост и контрол*

Съдът на европейските общности заключи, че всяка разпоредба по отношение на националността в рамките на въздухоплавателните споразумения, която гласи, че не всички въздушни превозвачи от Общността, установени в дадена страна, имат достъп до придобитите права за трафик, съставлява нарушение на правото за установяване.

Изискването, наложено по силата на лицензията за маршрут, за това мажоритарната собственост и действителният контрол над превозвача да са и да останат в нидерландски ръце, ще бъде заместено. Въз основа на член 4, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 2407/92<sup>(13)</sup>, изискването ще бъде формулирано по такъв начин, че въздушният превозвач трябва да бъде превозвач от Общността, установен в Нидерландия. Въз основа на Регламент (ЕИО) № 2407/92, въздушният превозвач от Общността трябва понастоящем да отговаря на изискването да бъде превозвач, чийто мажоритарен дял и действителен контрол е в ръцете на една или няколко държави-членки на ЕС и/или граждани на държавите-членки. В съответствие с гореспоменатия регламент, статутът на превозвач от Общността може да бъде доказан чрез оперативен лиценз. Следователно от превозвачите ще се изисква да притежават оперативен лиценз съгласно Регламент (ЕИО) № 2407/92.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
namens deze,  
de waarnemend directeur-generaal Luchtvaart,  
J. Tammenoms Bakker“

<sup>(12)</sup> Виж изявленията относно външните отношения, направени на Съвета по транспорт от 5 юни 2003 г.

<sup>(13)</sup> Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1).

## V

(Обявления)

## АДМИНИСТРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

## КОМИСИЯ

## F-Париж: Обслужване на редовни въздушни линии

Обслужване на редовни въздушни линии между Страсбург, от една страна, и Прага и Виена, от друга страна

Обява за публичен конкурс, отправена от Франция съгласно член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета, за възлагане на обществена услуга

(2007/С 213/05)

1. **Въведение:** В приложение на разпоредбите на член 4, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕИО) № 2408/92 от 23.7.1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността, Франция възложи задължения за обществена услуга за редовните въздушни линии, поддържани между Страсбург, от една страна, и Прага и Виена, от друга страна, като изискваните стандарти за обществената услуга бяха публикувани в Официален вестник на Европейския съюз от 11.9.2007 г., с означения съответно С 212.

Обявяват се независимо две тържни покани, съответно за всяка от линиите Страсбург — Прага и Страсбург — Виена.

При условие за всяка от гореспоменатите въздушни линии, че никой превозвач не е започнал на 29.2.2008 г., или не е почти готов да започне, обслужване на съответната въздушна линия, съгласно възложените задължения за обществена услуга, без да е поискал финансова компенсация за това, Франция реши, в рамките на процедурата съгласно член 4, параграф 1, буква г) на гореспоменатия регламент, да ограничи достъпа до всяка от двете линии само за един превозвач и да предостави концесия, след тържна процедура, за правото на обслужване на тези въздушни линии, считано от 30.3.2008 г. първи ден на летния летателен сезон на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) за 2008 г., до 27.3.2010 г. последен ден преди началото на летния летателен сезон на IATA за 2010 г.

Оферентите могат да подадат оферти за обслужване и на двете гореспоменати линии, по-специално ако такова комбиниране дава възможност за общо намаление на исканата компенсация. Но, от друга страна, оферентите следва ясно да посочат колко е исканата компенсация за всяка от линиите, с евентуални варианти в зависимост от различните възможни хипотези за приемане на техните оферти — в

случай че бъдат избрани само част от техните оферти за съответните въздушни линии.

2. **Предмет на всяка от тържните покани:** За всяка от въздушните линии, посочени в параграф 1, да бъде предоставено обслужване на редовни въздушни линии, считано от 30.3.2008 г., в съответствие със съответните задължения за обществена услуга, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз от 11.9.2007 г., с означения: С 212.

3. **Участие в търговете:** Могат да участват всички въздушни превозвачи от Общността, които притежават валиден оперативен лиценз, издаден в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23.7.1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи.

4. **Тържна процедура:** Всяка от тържните покани попада под разпоредбите на член 4, параграф 1, букви г), д), е), ж), з) и и) от Регламент (ЕИО) № 2408/92.

5. **Тържна документация:** Пълната тържна документация, включваща специфичните тържни правила и споразумението за възлагане на обществена услуга, както и техническото приложение (записка за демографското и обществено-икономическото положение в района, обслужван от летище Страсбург, записка за летище Страсбург, пазарно проучване, записка за Европейския парламент, както и текста на задълженията за обществена услуга, публикуван в Официален вестник на Европейския съюз), може да бъде получена безплатно от:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. телефон: (33) 143 17 66 42 et (33) 143 17 77 99. факс: (33) 143 17 77 69. електронна поща: jean-louis.girodet@diplomatie.gouv.fr et jean-claude.formose@diplomatie.gouv.fr.

6. **Финансова компенсация:** В офертите, представени от участниците в търга, следва изрично да бъде посочена исканата сума като компенсация за обслужването на всяка от въздушните линии за предвидения срок на договора (с разпределение на сумата съответно за първи период — от 30.3.2008 г. до 28.3.2009 г., и за втори период — от 29.3.2009 г. до 27.3.2010 г.). Установената впоследствие точна сума на компенсацията ще бъде определяна за всеки период „ex-post“, в зависимост от действително реализираните и доказани приходи и разходи за услугата, в границите на посочената в офертата сума.
7. **Тарифи:** Оферентите следва да уточнят в своите оферти предвижданите тарифи, както и условията за тяхното променяне във времето.
8. **Продължителност, изменение и прекратяване на договора:** Срокът на договора започва на 30.3.2008 г. Той ще приключи с настъпването на летния летателен сезон на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) за 2010 г., т.е. на 27.3.2010 г. Изпълнението на договора ще бъде предмет на съвместна проверка с превозвача, след изтичане на всеки от двата периода, определени в член 6. В случай на непредвидена промяна в условията за обслужване на въздушните линии, сумата на компенсацията би могло да бъде ревизирана.
- Съгласно задълженията за обществени услуги, посочени в параграф 2, услугите могат да бъдат преустановени от превозвача единствено след предизвестие от минимум шест месеца.
- В случай на сериозни нарушения на договорните задължения се счита, че превозвачът е прекратил договора без предизвестие, ако същият не е възобновил обслужването съгласно тези задължения в едномесечен срок след получаване на официално предупреждение.
9. **Санкции:** Неспазването от страна на превозвача на срока за предизвестие, посочен в член 8, се санкционира с административна глоба, в съответствие с член R. 330-20 от

Кодекса за гражданската авиация, или с глоба, изчислена въз основа на броя месеци неизпълнение и действителното отсъствие на полети по линията през въпросната година, но без да се надвишава споменатата в член 6 максимална финансова компенсация.

В случай на ограничени нарушения на задълженията за обществена услуга се прилагат намаления на максималната компенсация, предвидена в член 6, без да се засяга прилагането на разпоредбите на член R. 330-20 от Кодекса за гражданската авиация.

При тези намаления се отчита броят на седмиците, през които предложеният капацитет е бил по-малък от минимално изисквания капацитет, или е имало несъответствие на честотата на полетите и разписанията с изискванията за задълженията за обществена услуга.

10. **Подаване на тръжните оферти:** Тръжните оферти трябва да бъдат получени преди 17:00 часа (местно време) на следния адрес:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, не по-късно от 5 седмици, считано от деня на публикуване на настоящата тръжна обява в Официален вестник на Европейския съюз, чрез препоръчано писмо с обратна разписка, като в такъв случай за удостоверение служи датата на обратната разписка, или чрез доставка на място срещу разписка.

11. **Валидност на тръжните покани:** Съгласно посоченото в първото изречение на член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕИО) № 2408/92, валидността на всяка от тръжните покани се запазва при условие, че никой въздушен превозвач от Общността не представи, преди 29.2.2008 г., програма за обслужване на въпросната линия след 30.3.2008 г., в съответствие с възложените изисквания за обществена услуга и без да иска никаква финансова компенсация

## ПРОЦЕДУРИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА НА КОНКУРЕНЦИЯ

### КОМИСИЯ

#### ДЪРЖАВНА ПОМОЩ — ДАНИЯ

Държавна помощ C 22/07 (ex N 43/07) — Разширяване, свързано с някои дейности на режима за освобождаване на датски компании за морски транспорт от данък върху дохода и социални застраховки за мореплаващи лица

Покана за представяне на мнения съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО

(текст от значение за ЕИП)

(2007/C 213/06)

С писмо от 10 юли 2007 г., представено на автентичния език на страниците след това резюме, Комисията уведоми Кралство Дания за решението си да започне процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, относно горепосочената помощ.

Заинтересованите страни могат да представят мненията си в срок от един месец от датата на публикуване на настоящото обобщение и приложеното писмо, адресирани до:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Directorate A — Unit 4  
B-1049 Brussels  
Факс (32-2) 296 41 04

Тези становища ще бъдат съобщени на Кралство Дания. Спазването на поверителност относно идентичността на заинтересованата страна, представяща мнение, може да бъде поискано писмено, като се посочат причините за това.

#### РЕЗЮМЕ

##### 1. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

###### 1.1. Название

1. Разширяване на режима DIS за дейности, свързани с полагането на кабели и драгиране

###### 1.2. Описание на предвиденото изменение на режима

2. Основната цел на предвиденото изменение е да се разшири обхватът на така наречения режим DIS за екипажите на борда на кораби за полагане на кабели и драгиране. Режимът освобождава собствениците на кораби от плащането на социални вноски и данък върху дохода за техния морски персонал, работещ на кораби, които са регистрирани в *Dansk Internationalt Skibsregister*, датския международен регистър по корабоплаване, наричан по-надолу „регистър DIS“, когато корабите се използват за търговски цели, свързани с превозването на пътници и стоки.

3. Мерките, които се разглеждат, не засягат данъчния режим в зависимост от тонажа. Досега те са били ограничени в рамките на режима DIS.

4. По отношение на корабите за полагане на кабели, досега техните дейности не са попадали под съществуващия режим в полза на морския транспорт, т.е. под данъчния режим в зависимост от тонажа и режима DIS, въпреки че корабите за полагане на кабели са имали право на регистриране в регистъра DIS. Тези дейности са попадали под редовното корпоративно облагане с данъци и редовните социални вноски. Дания желае от сега нататък да предоставя на корабите за полагане на кабели всички преимущества, свързани с режима DIS.

5. Допълнително, Дания информира за Изпълнителна заповед, за която досега Комисията не е била уведомена, и която предвижда важни правила за прилагане на режима DIS. Въпросната заповед е Изпълнителна заповед за облагането с данъци на мореплаващи лица в приложение на раздел 12 от Акт № 386 от 27 май 2005 г. относно облагането с данъци на мореплаващи лица.



6. По отношение на корабите за драгиране, въпросната заповед определя кои от дейностите по драгиране могат да бъдат считани за морски транспорт с оглед на установяването на правила за допустимост на дейностите по драгиране.
7. В съответствие с раздел 13 от тази заповед за морски транспорт по драгиране се считат следните дейности:
  1. плаване между пристанището и мястото на добива;
  2. плаване между мястото на добива и мястото, където се разтоварва добитият материал, включително самото разтоварване;
  3. плаване между мястото на разтоварване и пристанището;
  4. плаване до и между местата на добив;
  5. плаване за оказване на помощ по поръчка на обществени органи във връзка с пречистване на нефтени разливи и т.н.
8. Според настоящото законодателство драгите за пясък не могат на бъдат регистрирани в датския международен регистър по корабоплаване. Те също не попадат под данъчния режим в зависимост от тонажа. По тази причина те не отговарят на основните изисквания за прилагане на режима DIS. Тъй като, освен това, драгите за пясък се използват до известна степен за работа извън обхвата на Основните насоки за държавна помощ в областта на морския транспорт<sup>(1)</sup>, валидни в Общността, наричани по-долу „основни насоки“, т.е. за строителни работи в териториални води, Дания среща трудности да включи драгите за пясък в общия режим на нетно заплащане.
9. Вместо това Дания взе решение да облага с данъци лица на борда на драгите за пясък съгласно общите правила и след това да възстановява данъците на собствениците на съдовете, когато изискванията за това са налице. По този начин драгирането попада косвено под режима DIS.

## 2. ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА ЗА НАЛИЧИЕТО НА ПОМОЩ

10. В тази връзка Комисията ще провери дали прилагането на режима DIS за дейности по драгиране и полагане на кабели е в съответствие с условията на общия пазар.

## 3. СЪМНЕНИЯ ОТНОСНО СЪОТВЕТВИЕТО НА МЯРКАТА С ОБЩИЯ ПАЗАР

11. Комисията има сериозни съмнения за това, дали дейностите по полагане на кабели и някои дейности по драгиране, попадащи под режима, спадат към морския транспорт по смисъла на основните насоки.

### 3.1. Полагане на кабели

12. Комисията счита за невъзможно разделянето на дадена дейност на части, едната от които спада към понятието за морски транспорт, а другата е изключена от него. Тя е по-скоро на мнение, че е необходимо всички видове морски дейности да бъдат цялостно оценени с цел да се направи заключение, дали дадената дейност попада или не попада изцяло към понятието морски транспорт.
13. Вследствие на това Комисията счита, че полагането на кабели в морето не може да бъде разделено на част от

услуги, свързани с морски транспорт и съответно на същинско полагане на кабели в морето.

14. Корабите за полагане на кабели обикновено не пренасят кабелни барабани от едно до друго пристанище, или от едно пристанище до съоръжение в морето. Вместо това те полагат кабели, по поръчка на клиент, от определена точка на даден бряг до определена точка на друг бряг.
15. Освен това все още не е доказано, че компаниите за полагане на кабели в Общността изпитват същия натиск на конкуренция като тези от морския транспорт на световния пазар. Не е ясно, дали полагащите кабели предприятия в Общността са подложени на такава силна конкуренция, произтичаща от ползването на „удобен флаг“, каквато е типична за морския транспорт.

### 3.2. Драгиране

16. Комисията счита, че изкопаването на материал с цел да се запази дълбочината на съдоходните канали или във водните басейни около пристанищата и неговото изхвърляне в морските води, не представлява транспорт. Всъщност клиентът (пристанище или водопътни власти) очакват от компаниите, които извършват драгиране, да освободят каналите от материали, които пречат или затрудняват плаването, а не да превозват тези материали на определено място.
17. Освен това Комисията няма ясно становище по въпроса, дали изкопаването на инертни материали на морското дъно и извозването им до пристанището, където се намира седалището на компанията по драгиране, представлява морски транспорт. Тук следва да се припомни, че „морски транспорт“ означава превозването на стоки „от едно пристанище до друго или до съоръжение в морето“. Тъй като мястото на изкопаване не може да се счита за съоръжение в морето, е спорно дали дейността по изкопаване на инертни материали и извозването им на пристанище за разтоварване представлява морски транспорт.
18. Комисията обаче може да приеме становището, че една строителна площадка (възстановяване на сушата, строителство на кей или дига и т.н.) е съоръжение в морето поради това, че строителната площадка е неподвижна. В този смисъл превозването на инертни материали от пристанище до строителна площадка в морето може да представлява морски транспорт.
19. Вследствие на това Комисията има съмнения по отношение на това, дали всички дейности по драгиране, посочени в предвидените мерки, могат да представляват морски транспорт за целите на прилагане на основните насоки.
20. Така Комисията счита, на нивото на настоящия анализ, че полагането на кабели не може да представлява морски транспорт и не подлежи на предоставяне на държавна помощ за морски транспорт по смисъла на основните насоки. По отношение на драгирането, на този етап Комисията има съмнения, дали дейностите, които спадат към схемата, представляват морски транспорт и дали отговарят на изискванията за предоставяне на държавна помощ за морски транспорт.

(<sup>1</sup>) ОВ С 13 от 17.1.2004 г., стр. 3.

## ТЕКСТ НА ПИСМОТО

## „1. SAGSFORLØB

1. Danmark anmeldte med brev til Kommissionen den 15. januar 2007 <sup>(2)</sup> en ændring af den nuværende ordning, hvorved rederier fritages for at betale indkomstskat for deres søfolk i Danmark.
2. Denne statsstøtteordning blev oprindeligt registreret under nr. NN 118/96 og senere godkendt af Kommissionen ved beslutning af 13. november 2002 <sup>(3)</sup>. Ændringen er blevet registreret under nr. N 43/07.
3. Danmark fremsendte med brev til Kommissionen af 27. marts 2007 <sup>(4)</sup> yderligere oplysninger om sagen, som Kommissionen havde anmodet om i brev af 20. marts 2007 <sup>(5)</sup>.

## 2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

## 2.1. Titel

4. Udvidelse af DIS-ordningen til kabellægnings- og sandsugningsaktiviteter

## 2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

5. Det vigtigste formål med den anmeldte ændring er at udvide den såkaldte DIS-ordning til også at omfatte mandskabet ombord på kabelskibe og sandsugere. Ordningen består i, at rederne fritages fra at betale socialsikringsbidrag og indkomstskat for deres søfolk, som arbejder ombord på skibe, der er registreret i *Dansk International Skibsregister* (i det følgende benævnt »DIS-registeret«), når skibene anvendes til kommerciel transport af passagerer eller gods.
6. De foranstaltninger, der undersøges, vedrører ikke tonnageskatteordningen. De er indtil videre begrænset til DIS-ordningen.
7. Hvad angår kabelskibe, så har deres aktiviteter indtil nu ikke været støtteberettigede under bestående ordninger til fordel for søtransportaktiviteter, dvs. tonnageskatteordningen og DIS-ordningen, selv om kabelskibe kunne registreres i DIS-registeret. Aktiviteterne var underlagt normal virksomhedsbeskatning, og der skulle betales normale socialsikringsbidrag. Danmark ønsker at inddrage kabelskibe fuldt ud i DIS-ordningen fra nu af.
8. Samtidig med denne anmeldelse anmeldte Danmark en bekendtgørelse, som ikke tidligere er anmeldt til Kommissionen; bekendtgørelsen fastsætter vigtige regler for gennemførelsen af DIS-ordningen. Den pågældende bekendtgørelse handler om beskatning af søfolk i medfør

af § 12 i Lov om beskatning af søfolk (Lov nr. 386 af 27. maj 2005).

9. Hvad angår sandsugere, fastsætter den pågældende bekendtgørelse, hvad der udgør søtransport for sandsugere med henblik på at fastlægge regler for sandsugningsaktivitetens støtteberettigelse.
10. I henhold til bekendtgørelsens § 13 regnes følgende aktiviteter for at være søtransport i forbindelse med sandsugere:
  - (1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads
  - (2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen
  - (3) Sejlads mellem lossested og havn
  - (4) Sejlads på og mellem indvindingspladser
  - (5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
11. Ifølge den nuværende lovgivning kan sandsugere ikke registreres i DIS-registeret. De kan heller ikke omfattes af tonnageskatteordningen. Sandsugere kan derfor ikke opfylde de grundlæggende betingelser for at anvende DIS-ordningen. Eftersom sandsugere desuden i et vist omfang anvendes til aktiviteter, som ligger uden for rammerne af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport <sup>(6)</sup> (i det følgende benævnt retningslinjerne), f. eks. konstruktionsarbejder i søterritoriet, har det været vanskeligt for Danmark at inkludere sandsugere i den generelle nettolønsordning.
12. I stedet har Danmark besluttet at beskatte personer, som arbejder ombord på disse fartøjer, i henhold til de generelle beskatningsregler og derefter refundere skatten til rederierne, når disse opfylder betingelserne. Det vil sige, at sandsugning indirekte er omfattet af DIS-ordningen.

## 2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

13. Ordningen består af en fritagelse for indkomstskat og socialsikringsbidrag for personer, som arbejder ombord på fartøjer, der er registreret i DIS-registeret, når disse fartøjer anvendes til kommerciel transport af passagerer og gods.
14. DIS-registeret blev indført ved Lov nr. 408 af 1. juli 1988 og trådte i kraft den 23. august 1988. Det blev indført for at standse udflagningen fra det danske register til tredjelande.
15. DIS adskiller sig hovedsageligt fra *Dansk Skibsregister* (DAS) ved at tilbyde rederne muligheden for at ansætte søfolk fra tredjelande på grundlag af disses nationale lønvilkår, medens statsborgere fra tredjelande, som arbejder på DAS-registrerede fartøjer, betales efter de danske regler.

<sup>(2)</sup> Registreret under reference TREN (2007) A/21157.

<sup>(3)</sup> Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-1998/nn116-98.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

<sup>(4)</sup> Registreret under reference TREN (2007) A/28077.

<sup>(5)</sup> Reference: TREN(2007) D/ 306985.

<sup>(6)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

16. Inden indførelsen af DIS-registeret skulle alle søfolk på danske skibe betale indkomstskat i Danmark uanset deres nationalitet og bopæl.
17. Loven om oprettelse af DIS-registeret blev ledsaget af en række støtteforanstaltninger <sup>(7)</sup>, som skulle gøre det nye åbne register meget tiltrækkende. Rederierne skulle ikke længere betale indkomstskat og socialsikringsbidrag for deres søfolk ombord på DIS-registrerede fartøjer, uanset om disse var bosiddende i Danmark eller ej. Det er en betingelse, at der tages hensyn til skattefritagelsen ved fastsættelsen af lønnen. Skattefordelen tilfalder hermed rederiet og ikke den enkelte søfarende.
18. Personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56 900 kr. Tilsvarende gælder ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og som har en bruttotonnage på 20 t eller derover. Har den pågældende kun lønindtægt som nævnt i det foregående i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.
19. Fritagelsen for indkomstskat og socialsikringsbidrag for søfolk, som er ansat ombord på DIS-registrerede fartøjer, blev ikke anmeldt til Kommissionen, men blev ikke desto mindre godkendt af Kommissionen den 13. november 2002 <sup>(8)</sup>.

#### 2.4. Budget

20. Det årlige indtægtstab på ca. 600 mio. kr. (ca. 300 mio. EUR) dækker hele fritagelsesordningen (DIS-ordningen), og ikke kun udvidelsen til at omfatte kabelskibe og sandsugere.
21. Danmark har ikke givet noget skøn over omkostningerne for at udvide ordningen til at omfatte kabelskibe og sandsugere.

#### 2.5. Andre statsstøtteordninger, som finder anvendelse på søtransport i Danmark

22. Så vidt Kommissionen ved, anvender Danmark i øjeblikket kun én anden støtteordning inden for søtransport, nemlig tonnageskatteordningen <sup>(9)</sup>.

<sup>(7)</sup> Lov nr. 361, 362, 363 og 364 af 1. juli 1988, som trådte i kraft den 1. januar 1989.

<sup>(8)</sup> Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-1998/nn116-98.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

<sup>(9)</sup> Støtte NN 116/98, godkendt ved Kommissionens beslutning af 13. november 2002. Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport-1998/nn116-98.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

#### 2.6. Kabellægning

23. Et kabelskib er et højsøfartøj, som er udformet og anvendes til at udlægge undervandskabler til telekommunikation eller el-transmission. Sådanne fartøjer kan også anvendes til at reparere bestående kabler. Et kabelskib er til forskel fra andre fartøjer udstyret med en stor overbygning og en eller flere kabeltromler.
24. Udlægning af søkabler er et erhverv, som tog sin begyndelse i midten af det 19. århundrede, og som kun har kendt fremgang siden og navnlig efter, at lyslederkabler vandt indpas i teleindustrien i midten af 1980'erne. Kabel-lægningsvirksomhedernes kunder er normalt teleselskaber.
25. De vigtigste ejere og operatører af kabelskibe i verden for tiden er:
- TYCO
  - ASN Marine
  - Elettra
  - FT Marine
  - Global Marine Systems Limited
  - NTT World Engineering Marine Corporation (NTT-WEM)
  - S. B. Submarine Systems
  - YIT Primatel Ltd
  - E-MARINE
  - IT International Telecom Inc.
26. Ifølge oplysninger fra de danske myndigheder fører mere end halvdelen af verdens kabellægningsstøttonnage et EØS- eller EU-flag.
27. Danmark mener, at kabellægning kan ligestilles med søtransport, og at det kunne være berettiget til at modtage statsstøtte til søtransport.

#### 2.7. Sandsugning

28. Sandsugere kan tjene to formål; enten at sørge for bibeholdelse af vanddybden i en sejlrunde eller havn (opmuddring) eller at indvinde sten og/eller sand fra havbunden.
29. Den førstnævnte aktivitet er hovedsagelig lokal eller national, og der er nære kontakter mellem havnemyndighederne og sandsugningsvirksomhederne. Sidstnævnte aktivitet er mere international og mere åben for verdensomspændende konkurrence, navnlig i forbindelse med store bygge- og anlægsprojekter til havs.
30. Verdens førende på området er nederlandske *Boskalis-HBG* [30 %-40 % af EU-markedet], fulgt af belgiske *DEME* [10 %-20 %] og *De Nul* [10 %-20 %]. Andre vigtige aktører er nederlandske *Van Oord* [5 %-10 %], *Ballast Nedam* [5 %-10 %] og *Blankevoort* [0 %-5 %], spanske *Grupo Dragados* [0 %-5 %], og danske *Rohde Nielsen* [0 %-5 %]. Store sandsugningsvirksomheder fra den lukkede del af verdensmarkedet, f.eks. *Hyundai*, *Samsung*, *Daewoo* og *Hanjin Construction* fra Sydkorea, anses for at være stærke potentielle konkurrenter til EU/EØS-selskaber.

### 3. FORELØBIG VURDERING AF, OM DER ER TALE OM STATSSTØTTE

31. Kommissionen bemærker, at den anmeldte foranstaltning udvider en statsstøtteordning til at dække nye aktiviteter. Foranstaltningen udgør støtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, da den finansieres med offentlige midler, er til fordel for bestemte virksomheder, fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandlen mellem medlemsstaterne.
32. Kommissionen undersøger i det følgende, om anvendelsen af DIS-ordningen på sandsugnings- og kabellægningsaktiviteter ville være forenelig med fællesmarkedet.

### 4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLES-MARKEDET

#### 4.1. Retsgrundlag

33. De anmeldte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet skal undersøges på grundlag af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren<sup>(10)</sup>. Ifølge retningslinjerne kan virksomheder modtage støtte fra medlemsstater, forudsat at de hovedsageligt leverer søtransporttjenester.
34. Som det fremgår af nedenstående, har Kommissionen alvorlige tvivl om, hvorvidt en udvidelse af DIS-ordningen til også at omfatte kabellægnings- og visse sandsugningssaktiviteter er forenelig med fællesmarkedet, idet disse aktiviteter måske ikke er søtransport i henhold til retningslinjerne.
35. Ved søtransport forstås i forbindelse med gennemførelsen af retningslinjerne søtransport i henhold til EU-lovgivningen og navnlig forordning (EF) nr. 4055/56<sup>(11)</sup>, som definerer »søtransport inden for Fællesskabet« som »befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat«. På dette grundlag kan søtransport defineres som »befordring af passagerer og gods med skib, på en kundes vegne, mellem en havn og enhver anden havn eller et offshoreanlæg.«
36. I denne forbindelse har Domstolen afklaret begrebet søtransport i en dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04, Grækenland mod Kommissionen, for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt bugsering ville være søtransport: »[...] adskiller bugsering sig fra cabotage i art og egenskab, således som defineret i artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92. Selv om bugsering er en ydelse, der normalt leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer. Der er snarere tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bølge. En bugserbåd, som hjælper et andet skib med at manøvrere, leverer ekstra drivkraft til dette skib eller erstatter dets drivkraft i tilfælde af fejl eller svigt, assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transportskib.« Domstolen bemærkede også, at forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på »tjenesteydelser, der er relaterede til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport«<sup>(12)</sup>. I lyset af denne

dom bør begrebet søtransport derfor fortolkes således, at kun den direkte befordring af gods eller passagerer med skib mellem to havne eller mellem en havn og et offshoreanlæg er omfattet, og ikke tjenesteydelser, der er relateret til eller forbundet med sådan befordring.

#### 4.2. Kabellægning

37. Kommissionen mener, at det må undersøges, hvilke virkninger den påtænkte udvidelse ville have på den berørte sektor. Den sektor, det drejer sig om, er udlægning af tele- eller el-kabler på havbunden.
38. Kommissionen anser det for umuligt at inddele en given aktivitet i dele, hvoraf nogle er omfattet af begrebet søtransport, medens andre ikke er det. Det vil være nødvendigt — ligesom for alle andre maritime aktiviteter — at foretage en global vurdering og derefter konkludere, hvorvidt den undersøgte aktivitet vil være helt omfattet af definitionen af søtransport.
39. Som følge heraf mener Kommissionen ikke, at udlægning af kabler i havet kan siges at være en kombination af søtransport og udlægning af kabler i havet.
40. Kabelskibe foretager normalt ikke transport af kabeltromler fra havn til havn eller fra en havn til et offshoreanlæg. De udlægger i stedet på en klients anmodning kabler fra et punkt på en kyst til et andet punkt på en anden kyst. Kabelskibe lader derfor ikke til at levere nogen direkte søtransporttjenester, dvs. befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat. Selv om et sådant fartøj eventuelt også befordrer gods med skib, så lader denne aktivitet udelukkende til at foregå i forbindelse med fartøjets hovedaktivitet, som er kabeludlægning.
41. Herudover er der endnu intet belæg for, at kabellægningsvirksomheder, der er etableret i Fællesskabet, er underlagt de samme konkurrencemæssige begrænsninger, som gælder for søtransportvirksomheder på verdensmarkedet. Det står ikke klart, om Fællesskabets kabellægningsvirksomheder på grund af konkurrenter, der sejler under bekvemmelighedsflag, befinder sig i samme konkurrence-situation som søtransportsektoren.
42. Kommissionen mener derfor på dette stade af undersøgelsen, at kabellægning måske ikke kan anses for at udgøre søtransport og derfor måske ikke kan modtage statsstøtte i overensstemmelse med Fællesskabets retningslinjer.

#### 4.3. Sandsugning

43. Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt udgravning af materialer for at bibeholde en vanddybde i en sejlrende eller et havnebassin og deres bortskaffelse på havet er søtransport. Kunden (havne- eller søfartsmyndigheder) forventer, at den virksomhed, der foretager opmudringen, bortskaffer materialerne, som sinker eller forhindrer sejlads, men ikke at de transporteres til et bestemt sted.

<sup>(10)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

<sup>(11)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet (EFT L 117 af 5.5.1988, s. 33).

<sup>(12)</sup> Se dommens præmis 31 og 32.

44. Kommissionen er også i tvivl om, hvorvidt sandsugning på havet og transport af materialerne til virksomhedens hjemhavn kan siges at være søtransport. Der mindes om, at søtransport i henhold til EU-retten er transport af gods mellem »en havn og enhver anden havn eller et offshoreanlæg«.
45. Kommissionen kan dog acceptere det synspunkt, at et bygge- og anlægsområde (landindvinding, konstruktion af mole eller dige osv.) kan være et offshoreanlæg på grund af dets faste placering. I denne forbindelse kan transport af fyldmaterialer fra en havn til et bygge- og anlægsområde på havet anses for at være søtransport.
46. Som følge heraf er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt de i punkt 10 omhandlede aktiviteter kan anses for at være søtransport i forbindelse med implementering af retningslinjerne.

## 5. KONKLUSION

47. Med udgangspunkt i det foregående må der foretages en undersøgelse, der bygger på artikel 4, stk. 4, i procedureforordningen om statsstøtte<sup>(13)</sup>, for at hjælpe Kommissionen med at afklare, hvorvidt kabellægnings- og sandsugningsaktiviteter er berettigede til at modtage statsstøtte til søtransport.

48. Kommissionen beslutter i lyset af ovenstående vurdering at indlede en formel undersøgelsesprocedure, jf. forordningens artikel 4, stk. 4<sup>(14)</sup>, for så vidt angår de foreslåede ændringer.
49. I lyset af de foregående overvejelser anmoder Kommissionen i overensstemmelse med forordningens artikel 6, stk. 1<sup>(15)</sup>, Danmark om at fremsætte sine bemærkninger til de ovennævnte spørgsmål og at fremsende alle oplysninger, som kan bidrage til vurderingen af de påtænkte støtteforanstaltninger, inden for én måned fra datoen for modtagelsen af dette brev. Kommissionen opfordrer de danske myndigheder til straks at fremsende en kopi af dette brev til de potentielle støttemodtagere.
50. Kommissionen minder Danmark om, at EF-traktatens artikel 88, stk. 3, har opsættende virkning. Kommissionen henviser også til forordningens artikel 14<sup>(16)</sup>, som bestemmer, at uretmæssigt udbetalt støtte kan kræves tilbagebetalt af støttemodtagerne.
51. Kommissionen gør Danmark opmærksom på, at den informerer interesserede parter ved at offentliggøre dette brev samt et resumé af det i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen informerer også interesserede parter i EFTA-lande, som har underskrevet EØS-aftalen, ved at offentliggøre en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidendes* EØS-tillæg, og den informerer EFTA-Tilsynsmyndigheden ved at fremsende en kopi af dette brev. Alle interesserede parter vil blive opfordret til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsen.“

<sup>(13)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22.3.1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EFT L 83 af 22.3.1999, s. 1).

<sup>(14)</sup> Artikel 4, stk. 4, i forordning (EF) nr. 659/1999:

4. Konstaterer Kommissionen efter en foreløbig undersøgelse, at en anmeldt foranstaltning giver anledning til tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet, beslutter den at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, i det følgende benævnt »beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure«.

<sup>(15)</sup> Artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 659/1999:

1. Beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure skal sammenfatte de relevante faktiske og retlige spørgsmål, indeholde en foreløbig vurdering fra Kommissionens side med hensyn til støttekarakteren af den påtænkte foranstaltning og anføre, om der er tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet. I beslutningen skal den pågældende medlemsstat og andre interesserede parter opfordres til at fremsætte bemærkninger inden for en nærmere fastsat frist, der normalt ikke må overstige en måned. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen forlænge denne frist.

<sup>(16)</sup> Artikel 14 i forordning (EF) nr. 659/1999:

Tilbagebetaling af støtte

1. I negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren, i det følgende benævnt »beslutning om tilbagebetaling«. Kommissionen kræver ikke tilbagebetaling af støtten, hvis det vil være i modstrid med et generelt princip i fællesskabslovgivningen.

2. Den støtte, der skal tilbagebetales i medfør af en beslutning om tilbagebetaling, skal indeholde renter beregnet på grundlag af en passende sats, der fastsættes af Kommissionen. Renterne betales fra det tidspunkt, hvor den ulovlige støtte var til støttemodtagerens rådighed, og indtil den tilbagebetales.

3. Med forbehold af eventuel kendelse fra Domstolen efter traktatens artikel 185 skal tilbagebetalingen ske omgående og i overensstemmelse med gældende procedurer i den pågældende medlemsstats nationale ret, forudsat at disse giver mulighed for omgående og effektiv gennemførelse af Kommissionens beslutning. Til det formål og i tilfælde af søgsmål ved de nationale domstole træffer de pågældende medlemsstater alle nødvendige foranstaltninger, som er til rådighed i deres respektive retssystemer, herunder også foreløbige foranstaltninger, dog med forbehold af fællesskabsretten.

**ДЪРЖАВНА ПОМОЩ — ГЕРМАНИЯ****Държавна помощ C 18/07 (ex N 874/06) — Помощ за обучение за DHL Leipzig  
Покана за представяне на мнения съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО**

(текст от значение за ЕИП)

(2007/C 213/07)

С писмо от 27 юни 2007 г., възпроизведено на езика, чийто текст е автентичен, на страниците след това резюме, Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, относно помощта за обучение, във връзка с горепосочената помощ.

Заинтересованите страни могат да представят мненията си относно помощта за обучение, по отношение на която Комисията открива процедурата, в срок от един месец от датата на публикуване на това резюме и на писмото, което следва, на следния адрес:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Greffe  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Brussels  
Факс (32-2) 296 12 42

Тези мнения ще бъдат предадени на Германия. Запазването в тайна на самоличността на заинтересованата страна, която представя мнението, може да бъде поискано писмено, като се посочат причините за искането.

**РЕЗЮМЕ****ПРОЦЕДУРА**

На 21 декември 2006 г. Комисията е уведомена за планираната помощ за DHL в Лайпциг, Германия.

**ОПИСАНИЕ**

Получател на помощта е операторът на експресни куриерски услуги DHL, притежаван изцяло от Deutsche Post AG. Понастоящем DHL изгражда нов център за доставка и въздушна спедиция в Leipzig-Halle, Германия, който се очаква да заработи до края на октомври 2007 г. Центърът за доставка и въздушна спедиция се управлява от DHL Hub Leipzig GmbH и European Air Transport Leipzig GmbH.

Германските органи планират да отпуснат помощ за обучение с размер от 7,753 млн. EUR за всички приемливи разходи, възлизащи на [(10-15)] (\*) млн. EUR. Обучението се отнася за някои длъжности, като служителите по наземна обработка на въздушни товари (т.нар. служители на рампа II), служителите по безопасност, както и механиците за предполетен преглед и механиците на рампа. Програмата за обучение включва основно общи мерки за обучение и някои специфични мерки за обучение.

**ОЦЕНКА**

На този етап Комисията има сериозни съмнения относно това дали планираната помощ отговаря на условията, предвидени в Регламент (ЕО) № 68/2001 на Комисията и член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО. От една страна, Комисията не е сигурна дали приемливите разходи включват също производителните часове. От друга страна, Комисията има основание да предполага, че получателите имат необходимост да организират обучение за своите служители дори ако няма помощ,

(\*) Поверителна информация.

поради следните причини: първо, тъй като е инвестирало в логистичния център в Лайпциг, Германия, и за да осигури функционирането му, DHL трябва да наеме нови работници; второ, въпреки че повечето от мерките за обучение са общи, те изглеждат по-скоро технически и до голяма степен са неотложни за функциониране на центъра; трето, някои от квалификациите и сертификатите изглеждат са законно изискуеми; четвърто, изглежда по-скоро трудно на европейския пазар да се намерят напълно обучени и опитни служители в сферата на услугите във въздушния транспорт; и на последно място, не изглежда икономически обосновано предоставянето на услуги за подизпълнение на други доставчици на услуги.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

С оглед на горепосочените съмнения, Комисията реши да открие процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО.

**ТЕКСТ НА ПИСМОТО**

„Hiermit teilt die Kommission der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden über die vorerwähnte Maßnahme übermittelten Angaben beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

**1. VERFAHREN**

1. Nachdem am 23.11.2006 eine Vorbesprechung mit den deutschen Behörden stattgefunden hatte, meldete Deutschland mit Schreiben vom 21.12.2006 eine Beihilfe für DHL an. Mit Schreiben vom 29.1.2007 forderte die Kommission weitere Angaben an, die ihr von Deutschland mit Schreiben vom 13.4.2007 übermittelt wurden.

## 2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

### 2.1. Der Empfänger

2. Mit einem weltweiten Umsatz von 18,2 Mrd. EUR im Jahr 2005 gehört DHL zu den führenden Expressdienstleistern. Das Unternehmen ist eine 100 %ige Tochter der Deutschen Post AG.
3. Zur Zeit errichtet DHL in Leipzig-Halle ein neues Logistikzentrum für Expresssendungen und Luftfracht, das Ende Oktober 2007 den Betrieb aufnehmen soll. Die Investitionskosten für dieses Projekt belaufen sich auf insgesamt 250 Mio. EUR. Im April 2004 wurde DHL eine regionale Investitionsbeihilfe von rund 70 Mio. EUR gewährt, die von der Kommission als Beihilfesache N 608/03 mit einer Beihilfehöchstintensität von 28 % genehmigt wurde.
4. Das Zentrum für Expresssendungen und Luftfracht wird von den beiden begünstigten Unternehmen DHL Hub Leipzig GmbH (im Folgenden ‚DHL Hub‘) und European Air Transport Leipzig GmbH (im Folgenden ‚DHL EAT‘) betrieben, die beide über verschiedene Tochterunternehmen zu 100 % der Deutschen Post AG gehören.

### 2.2. Das Ausbildungsprojekt

5. Das Logistikzentrum wird alle Bodenabfertigungsdienste sowie Preflight-Checks und Ramp-Checks für alle ankommenden und abgehenden Flugzeuge von DHL durchführen. Das Unternehmen beabsichtigt, zu diesem Zweck schrittweise rund 1 500 Personen einzustellen und entsprechend auszubilden. Die notifizierte Beihilfe bezieht sich allerdings auf Ausbildungsmaßnahmen für 485 Beschäftigte.
6. Die deutschen Behörden notifizierte für die Ausbildungsmaßnahme einen direkten Zuschuss in Höhe von 7,753 Mio. EUR, der je zur Hälfte durch den Freistaat Sachsen und das Land Sachsen-Anhalt bereitgestellt wird. Grundlage hierfür sind die jeweiligen Bestimmungen der beiden Bundesländer über die Förderung von Projekten und Ausbildungsmaßnahmen aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds.
7. Die von DHL geplanten Ausbildungsmaßnahmen werden von DHL Hub (320 Personen) und DHL EAT (165 Personen) durchgeführt.
8. Zunächst begründeten die deutschen Behörden die Erforderlichkeit der Ausbildungsmaßnahme damit, dass nicht genügend qualifizierte Fachkräfte verfügbar seien. Außerdem ziehe man die Ausbildung von Arbeitern am Standort vor, um dem Druck zum berufsbedingten Wohnortwechsel bzw. ‚Berufspendler‘ entgegenzuwirken. Später gab DHL jedoch an, dass es auch auf die geplante Qualifizierungsmaßnahme verzichten und stattdessen Mitarbeiter von Wettbewerbern abwerben bzw. die Dienstleistungen an verschiedene externe Unternehmen vergeben könne.
9. Bei der von DHL Hub angebotenen beruflichen Qualifizierung handelt es sich vornehmlich um allgemeine Ausbildungsmaßnahmen, mit denen den Arbeitern das Wissen und die Fähigkeit zur Ausübung der jeweiligen Tätigkeiten vermittelt werden soll. Die Ausbildung umfasst einen theo-

retischen Teil und die Vermittlung von praktischen Kenntnissen am Arbeitsplatz. Die Ausbildung von DHL Hub bezieht sich auf insgesamt 320 Beschäftigte für die folgenden Einsatzbereiche, die nachstehend näher erläutert werden:

**Tabelle 1**

Berufsgruppe	Anzahl	Aufgaben
Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)	210	Be- und Entladen der Luftfahrzeuge
Sicherheitsfachkraft	110	Personen- und Frachtkontrolle
(operative) Führungskräfte	(110) (!)	Aufgaben im mittleren Management; Personalmanagement und Planung, Führungsaufgaben

(!) DHL wird für 110 Beschäftigte, die bereits an einer anderen Ausbildungsmaßnahme z.B. für Ramp Agent II, Sicherheitsfachkräfte oder Techniker/Mechaniker teilgenommen haben, ein zusätzliches Management-Training durchführen.

#### *Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)*

10. Hauptaufgabe der Ramp Agents ist das zeitgerechte Be- und Entladen der Luftfahrzeuge. Dazu gehört auch das Bedienen und Fahren des sogenannten ‚Ground Service Equipment‘, die Übergabe von Flugunterlagen, das Erstellen von Berichten sowie die Kommunikation mit den Piloten und den Flughafenbehörden.
11. Die Ausbildung zum Ramp Agent umfasst 19 Kurse zuzüglich eines praktischen Ausbildungsteils und erfolgt in 77 Ausbildungstagen, 47 davon am Arbeitsplatz. Laut Notifizierung (Seite 31) richtet sich die Ausbildungsmaßnahme an Arbeiter mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung in einem ähnlichen Bereich oder — nach dem Verständnis der Kommission — idealerweise bereits als Ramp Agent II. Die Kurse sollen von Ende 2006 bis Oktober 2007, d.h. vor Aufnahme des Hub-Betriebs, stattfinden. Die Ausbildung umfasst auch einen Kurs mit der Bezeichnung ‚Unit Load Device Build Up‘, der als spezifische Ausbildungsmaßnahme angesehen wird, weil darin der Aufbau bestimmter, nur von DHL verwendeter Container behandelt wird. Darüber hinaus beinhaltet die allgemeine Ausbildung Folgendes:
  - ein allgemeines Sicherheitstraining wie Brandschutz, Umgang mit Frachttüren, erste Hilfe, Gefahrgutschulung und Sicherheitsbestimmungen auf dem Vorfeld,
  - ein allgemeines fachbezogenes Training, das zum Erwerb entsprechender Befähigungsnachweise führt wie Vorfeldführerschein, GSE (Einweisung in Abfertigungsgeräte) und Flurförderzeugschein,
  - sonstige technische Ausbildungsmaßnahmen wie Flugzeugbeförderung, Enteisungsmethoden und Einführung in die Vorfelddarbeit sowie,
  - einige allgemeine Schulungen wie z.B. Umweltmanagement (ISO/DIN Norm 14001) oder Qualitätsmanagement und Prozesse (ISO/DIN Normen 9001, 2000).

12. Den deutschen Behörden zufolge sind in den nationalen und europäischen Vorschriften im Prinzip weder eine Mindestmitarbeiterzahl noch spezifische Ausbildungsanforderungen oder Qualifikationen für die Ausübung der Tätigkeit als Ramp Agent II vorgesehen. Deutschland selbst nennt jedoch 5 Kurse, für die diese Feststellung nicht gilt (u. a. Brandschutz, erste Hilfe, Gefahrgutschulung und Sicherheitsbestimmungen auf dem Vorfeld), weil sie für alle Mitarbeiter Pflicht sind <sup>(1)</sup>, sowie zusätzliche Kurse einschließlich der jeweiligen Ausbildung am Arbeitsplatz, die von einer bestimmten Mindestzahl an Mitarbeitern (ca. 70) absolviert werden müssen, nämlich der Umgang mit den Frachttüren und die mit dem Erwerb eines Befähigungsnachweises verbundenen allgemeinen Ausbildungsmaßnahmen. Diese Personen könnten anschließend ihr Wissen in kurzen Schulungseinheiten an ihre Kollegen weitergeben.
13. Eine andere Lösung, die DHL ins Auge fasst, ist die Vergabe an externe Unternehmen. Hierzu legten die deutschen Behörden eine Kostenanalyse vor, aus der hervorgeht, dass die gesamten Personalausgaben inklusive der Ausbildungsmaßnahmen die Kosten einer externen Vergabe weit übersteigen würden. Die Kostenanalyse ist jedoch insofern recht unspezifisch, als sie nicht zwischen dem von DHL in jedem Fall erforderlichen Ausbildungsbedarf und den über diesen Mindestbedarf hinausgehenden Ausbildungskosten differenziert. Zudem bräuchten die von DHL beauftragten Bildungseinrichtungen zunächst eine entsprechende Schulung, deren Kosten unberücksichtigt blieben. Darüber hinaus lässt die Analyse die Vorteile außer Acht, die mit der Erbringung der Groundhandlingdienste durch das Unternehmen selbst verbunden sind und — wie in der Notifizierung dargelegt — ein wesentlicher Faktor für das gesamte Investitionsprojekt waren.

#### Sicherheitsfachkräfte

14. Die Tätigkeit einer Sicherheitsfachkraft umfasst die Personen- und Frachtkontrolle zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebs. Die Ausbildung zur Sicherheitsfachkraft hat nur allgemeine Ausbildungsinhalte zum Gegenstand:
- ein allgemeines Sicherheitstraining wie Brandschutz, erste Hilfe und Gefahrgutschulung,
  - das für Sicherheitsfachkräfte gesetzlich vorgeschriebene fachbezogene allgemeine Sicherheitstraining, wie Abwehr terroristischer Gefahren, Zugangskontrolle, Kontrolle und Durchsuchung, Sicherheit von Gepäck und Fracht, Waffen und sicherheitsbezogene Bereiche,
  - sonstige allgemeine fachbezogene Ausbildungsmaßnahmen, die zu entsprechenden Befähigungsnachweisen wie Vorfeldführerschein führen,
  - sonstige allgemein gehaltene fachbezogene Sicherheitsschulungen in Recht, Waffen- und Sprengstoffkunde, Grundlagen für Kontrollabläufe, Auswertung von Röntgenbildern;
  - einige allgemeine Ausbildungsmaßnahmen wie Qualitätsmanagement und Prozesse (ISO/DIN Norm 9001).

<sup>(1)</sup> Mitarbeiter, die unmittelbar mit der Fracht zu tun haben, müssen eine anerkannte Lizenz für die Behandlung der Materialien besitzen; alle im nicht öffentlichen Bereich des Flughafens Beschäftigten müssen ein Sicherheitstraining absolvieren; am Flugzeug eingesetzte Mitarbeiter müssen einen Kurs für den Umgang mit Frachttüren absolvieren; darüber hinaus müssen die Mitarbeiter — je nach Tätigkeit — Qualifikationen zur Bedienung von Geräten und Steuerung von Fahrzeugen vorweisen.

15. Den Angaben der deutschen Behörden zufolge entspricht die Ausbildung den einschlägigen nationalen und europäischen Vorschriften. DHL plant eine umfassende Ausbildung in den Sicherheitsbelangen für alle Sicherheitsfachkräfte, die jedoch bei Ausbleiben der staatlichen Unterstützung auf ein Mindestmaß, d.h. das allgemeine fachbezogene Sicherheitstraining, beschränkt würde (warum nicht auf das für alle Ramp Agents II vorgeschriebene allgemeine Sicherheitstraining ist zur Zeit noch unklar). Vorgesehen ist auch hier, die sonstigen allgemein gehaltenen Sicherheitsschulungen nur einer begrenzten Zahl an Mitarbeitern anzubieten, die dann ihr Wissen an die übrigen Mitarbeiter weitergeben.
16. Auch in diesem Fall schlagen die deutschen Behörden eine alternative Lösung, nämlich die Vergabe an externe Dienstleister vor. Den vorliegenden Informationen zufolge liegen die Kosten für eine externe Vergabe etwa [(15-30 %)] (\*) unter den Personalkosten von DHL, obwohl die Ausbildungskosten noch gar nicht einbezogen wurden. Warum DHL nicht die kostengünstigere Option, d.h. die Vergabe von Unteraufträgen, wählt, wird von Deutschland nicht erläutert. Die Kostenanalyse ist insofern recht unspezifisch, als sie nicht zwischen dem von DHL in jedem Fall erforderlichen Ausbildungsbedarf und den über diesen Mindestbedarf hinausgehenden Ausbildungskosten differenziert. Angaben, aus denen sich schließen ließe, dass entsprechende Unterauftragnehmer auf dem lokalen Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen, legen die deutschen Behörden nicht vor.

#### Ausbildung für das mittlere Management

17. Die Ausbildung für operative Führungskräfte richtet sich an Mitarbeiter, die im gesamten Logistikzentrum zum Einsatz kommen. Nach dem Verständnis der Kommission durchlaufen sie zuerst die vorgenannten Trainingsmaßnahmen und anschließend werden ihnen tiefer gehende Kenntnisse zu den von ihnen zu leitenden Bereichen vermittelt. Das Training umfasst außerdem Ausbildungsinhalte wie Arbeitsrecht, Grundlagen der Kommunikation, Personal- und Konfliktmanagement, Teamentwicklung, usw..
18. Bei den Tätigkeiten für DHL EAT geht es hauptsächlich um die Flugzeugwartung vor der Freigabe zum Flug. Die Ausbildungsmaßnahmen für DHL EAT beziehen sich auf die folgenden Tätigkeiten und insgesamt 165 Beschäftigte:

**Tabelle 2**

Berufsgruppe	Anzahl	Aufgaben
Flugzeugmechaniker mit Freigabeberechtigung CAT A	97	Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach einfacher planmäßiger Wartung („Line Maintenance“) und die Behebung einfacher Mängel
Flugzeugmechaniker mit Freigabeberechtigung CAT B 1	68	Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten, einschl. Arbeiten an der Luftfahrzeug-struktur, Triebwerken und mechanischen und elektrischen Systemen

(\*) Angaben, die durch eckige Klammern ersetzt worden sind, unterliegen dem Berufsgeheimnis.



19. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen<sup>(?)</sup>, müssen die an der Wartung der Fluggeräte beteiligten Mitarbeiter zur Ausstellung von Freigabebescheinigung berechtigt sein. Die Voraussetzungen für den Erwerb einer solchen Berechtigung sind in der vorgenannten Verordnung festgelegt und beziehen sich auf Umfang und Inhalt der hierfür erforderlichen Ausbildungsmaßnahmen.
20. Die geplanten Ausbildungsmaßnahmen entsprechen den vorgenannten gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen und beziehen sich auf zwei Qualifikationen: Flugzeugmechaniker mit Freigabeberechtigung (Cat A) und Flugzeugmechaniker mit Freigabeberechtigung (CAT B1). Im Einzelnen beinhaltet die Ausbildung für beide Berufsgruppen Folgendes:
- Englischkurse, einschließlich technisches Englisch,
  - technisches Grundwissen u.a. in Elektrik, Elektronik, Aerodynamik,
  - praktische Anwendung des erworbenen technischen Grundwissens,
  - weiteres vertieftes Training für CAT B 1.
21. An alle EAT-Ausbildungsmaßnahmen schließt sich eine Ausbildung am Arbeitsplatz an, deren Dauer die Zahl der Ausbildungstage, an denen theoretischer Unterricht im Klassenraum stattfindet, bei weitem übersteigt.
22. Die deutschen Behörden wissen, dass DHL sein Luftdrehkreuz nicht ohne entsprechend qualifizierte und lizenzierte Mitarbeiter betreiben kann. Da das gesamte Ausbildungsprogramm durch die vorgenannte Verordnung vorgegeben ist, akzeptieren die deutschen Behörden, dass DHL den Umfang der Ausbildung nicht reduzieren kann. Sie behaupten jedoch, dass DHL bei Ausbleiben der staatlichen Unterstützung überhaupt keine Ausbildung anbieten, sondern stattdessen auf bereits qualifizierte Mitarbeiter von Wettbewerbern oder Unterauftragnehmer zurückgreifen würde.
23. Der von Deutschland vorgelegten Kostenanalyse zufolge sind die Kosten für die Vergabe von Unteraufträgen geringer als die entsprechenden Personalkosten einschließlich der Ausbildungsmaßnahmen (d.h. etwa [(5-20 %)] für CAT A und rund [(10-30 %)] für CAT B 1).

### 2.3. Förderfähige Ausbildungskosten und geplante Beihilfe

24. Zu den förderfähigen Kosten legte Deutschland folgende Übersicht vor:

**Tabelle 3**

Kostenposition	Kosten allgemeine Ausbildung für DHL Hub in EUR	Kosten spezifische Ausbildung für DHL Hub in EUR	Kosten allgemeine Ausbildung für DHL EAT in EUR	Kosten spezifische Ausbildung für DHL EAT in EUR
a) Kosten der Ausbilder	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR
b) Reisespesen für Ausbilder und Auszubildende	[...] EUR (Ausbilder) [...] EUR (Auszubildende)	[...] EUR	[...] EUR [...] EUR	[...] EUR
c) Sonstige laufende Aufwendungen	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR
d) Abschreibung	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR
e) Beratungskosten	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR
Summe a) — e)	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR
f) Personalkosten Auszubildende	[...] EUR (nur teilweise förderfähig)	[...] EUR (nur teilweise förderfähig)	[...] EUR (nur teilweise förderfähig)	[...] EUR (nur teilweise förderfähig)
<b>Förderfähige Kosten insgesamt</b>	<b>[(30-40 %)] EUR</b>	<b>[(&lt; 1 %)] EUR</b>	<b>[(40-50 %)] EUR</b>	<b>[(10-20 %)] EUR</b>
Förderhöchstintensität	60 %	35 %	60 %	35 %
Voraussichtlicher Förderbetrag	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR

(?) ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

25. Die förderfähigen Kosten des Ausbildungsvorhabens belaufen sich insgesamt auf [(10-15)] Mio. EUR und der voraussichtliche Betrag der Ausbildungsbeihilfe auf 7 753 000 EUR.

### 3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

#### *Vorliegen staatlicher Beihilfe*

26. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt, die in Form eines Zuschusses aus öffentlichen Mitteln gewährt wird. Die Maßnahme ist selektiv, weil sie auf DHL beschränkt ist. Dieser selektive Zuschuss ist geeignet, den Wettbewerb zu verzerren, weil er DHL gegenüber anderen Wettbewerbern, die keine Fördermittel erhalten, begünstigt. Schließlich ist festzuhalten, dass der Markt für Expressdienstleistungen, auf dem DHL zu den führenden Unternehmen zählt, durch intensive Handelsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten bestimmt wird.

#### *Rechtsgrundlage für die Beurteilung*

27. Deutschland beantragt die Genehmigung der Beihilfe auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen<sup>(3)</sup>, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 363/2004 der Kommission vom 25. Februar 2004<sup>(4)</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 1976/2006 der Kommission vom 20. Dezember 2006<sup>(5)</sup> (im Folgenden die ‚Verordnung‘).

28. Gemäß Artikel 5 der Verordnung sind Beihilfen, deren Höhe für ein einzelnes Ausbildungsvorhaben eines Unternehmens 1 Mio. EUR übersteigt, nicht von der Notifizierungspflicht gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag freigestellt. Die Kommission stellt fest, dass die vorgeschlagene Beihilfe in diesem Fall 7 753 307 EUR beträgt, die an ein Unternehmen gezahlt werden sollen und dass die Ausbildungsmaßnahme ein einziges Vorhaben darstellt. Nach Auffassung der Kommission fällt daher die geplante Beihilfe unter die Notifizierungspflicht, der die Bundesrepublik Deutschland nachgekommen ist.

29. Bei der Beurteilung einer einzelnen Ausbildungsbeihilfe, die nicht unter die Freistellungsregelung der Verordnung fällt, muss die Kommission aufgrund dieser Tatsache in Einklang mit ihren früheren Entscheidungen<sup>(6)</sup> eine individuelle Beurteilung<sup>(7)</sup> auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag durchführen, bevor sie die Durchführung der Beihilfe genehmigt. Bei dieser Einzelbeurteilung stützt sich die Kommission allerdings sinngemäß auf die Grundprinzipien der Verordnung über Ausbildungsbeihilfen. Das bedeutet insbesondere, dass sie zunächst überprüft, ob die Maßnahme die formalen Kriterien des Artikels 4 erfüllt.

<sup>(3)</sup> ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

<sup>(4)</sup> ABl. L 63 vom 28.2.2004, S.20.

<sup>(5)</sup> ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

<sup>(6)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2006 in der Beihilfesache C 40/2005 *Ford Genk*, ABl. C 366 vom 21.12.2006, S. 32 und Entscheidung der Kommission vom 4. April 2007 in der Beihilfesache C 14/2006 *General Motors Belgium* (noch nicht veröffentlicht).

<sup>(7)</sup> Dies entspricht auch Erwägungsgrund 16 der Verordnung über Ausbildungsbeihilfen.

30. Außerdem muss die Kommission entsprechend ihrer gängigen Praxis prüfen, ob die Ausbildungsmaßnahme notwendig ist, um die betreffende Tätigkeit durchführen zu können, weil diese Erforderlichkeit der Beihilfe ein allgemeines Vereinbarkeitskriterium ist<sup>(8)</sup>. Wenn die Beihilfe nicht zu zusätzlichen Tätigkeiten des Begünstigten führt, kann sie weder als ‚Förderung‘ der wirtschaftlichen Entwicklung im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag betrachtet, noch als Ausgleich der in Erwägungsgrund 10 der Verordnung genannten Marktschwäche, dass die Unternehmen zu wenig in die Ausbildung ihrer Beschäftigten investieren, angesehen werden.

#### *Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt*

31. Die Kommission prüfte zunächst, ob das notifizierte Vorhaben die formalen Kriterien des Artikels 4 der Verordnung erfüllt.

32. Hierzu wird erstens festgestellt, dass die in der Tabelle 3 angegebene Beihilfeintensität unterhalb der Beihilfeobergrenzen nach Artikel 7 Absatz 2 und Absatz 3 von 35 % für spezifische Ausbildungsmaßnahmen (35 % von [...] = [(ca. 5-25 %)]) und 60 % für allgemeine Ausbildungsmaßnahmen (60 % von [...] = [(ca. 75-95 %)]) liegt. Da das Vorhaben in einem Fördergebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag durchgeführt werden soll, wäre Deutschland in der Tat berechtigt, die Obergrenzen um 10 Prozentpunkte anzuheben.

33. Zweitens scheinen die in der Tabelle 3 aufgeführten förderfähigen Kosten der Maßnahme Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung zu entsprechen. Insbesondere scheinen die förderfähigen Personalkosten für Ausbildungsteilnehmer auf die Höhe der Gesamtkosten der übrigen förderfähigen Kosten begrenzt worden zu sein. Die Kommission stellt allerdings fest, dass ein Großteil der Ausbildung am Arbeitsplatz erfolgen soll und somit vermutlich als produktive Stunden bei den Kosten für die Ausbildungsteilnehmer hätte in Abzug gebracht werden müssen. Die Kommission bezweifelt daher in diesem Stadium des Verfahrens, dass die Kosten für die Ausbildungsteilnehmer richtig berechnet wurden.

#### *Erforderlichkeit der Beihilfe*

34. Die Kommission weist darauf hin, dass eine Ausbildungsbeihilfe nur dann im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, wenn sie nicht unmittelbar für die Leistungen des Begünstigten erforderlich ist<sup>(9)</sup>. Die Kommission hat Grund zu der Annahme, dass die Begünstigten ihren Beschäftigten auch ohne Beihilfe zumindest bis zu einem gewissen Umfang eine ähnliche Ausbildung bieten müssten. Das schließt jedoch nicht aus, dass einige Ausbildungsmaßnahmen über das Maß hinausgehen, das für die Aufnahme des Betriebs erforderlich ist, und insofern für eine Ausbildungsbeihilfe in Betracht kommen könnten.

<sup>(8)</sup> Dies wird in Erwägungsgrund 11 der Verordnung bekräftigt, demzufolge sichergestellt werden muss, dass die Beihilfen auf das Maß beschränkt bleiben, das zur Erreichung des mit Marktkräften allein nicht zu verwirklichenden Gemeinschaftsziels notwendig ist, [...].

<sup>(9)</sup> Vgl. Entscheidung der Kommission C 14/2006 *Ausbildungsbeihilfe für General Motors in Antwerpen, Belgien* (noch nicht veröffentlicht) und Entscheidung der Kommission C 40/2005, *Ausbildungsbeihilfe für Ford Genk* (ABl. L 366 vom 21.12.2006, S. 32).

35. Nach Auffassung der deutschen Behörden ergibt sich die Erforderlichkeit der Beihilfe aus der Tatsache, dass das Unternehmen die Absicht hat, vornehmlich (gering qualifizierte und/oder arbeitslose) Personen aus dem Einzugsgebiet des Standorts einzustellen, für deren Qualifizierung es zusätzlicher Anstrengungen bedarf. Die Beihilfe soll also vor allen Dingen den Beschäftigten zugute kommen und sich positiv auf die gesamte Region auswirken, die unter einer hohen Arbeitslosigkeit leidet.
36. Darüber hinaus geben die deutschen Behörden an, dass die geplanten Ausbildungsmaßnahmen über den unternehmerisch notwendigen Bedarf hinausgehen. Sie behaupten, dass DHL die Ausbildungsmaßnahmen ohne die Beihilfe nicht in dem im vorliegenden Trainingskonzept dargestellten Umfang durchführen würde. Stattdessen würde das Unternehmen einer begrenzten Anzahl von Beschäftigten nur das erforderliche Minimum an Ausbildung erteilen. Daneben würde es, um den unternehmerischen Erfordernissen gerecht zu werden, bereits qualifizierte Fachkräfte von Wettbewerbern abwerben und Teile seiner Tätigkeiten im Rahmen von Unterverträgen an andere Dienstleister vergeben.
37. Die Kommission ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen nicht von den Argumenten Deutschlands überzeugt.
38. Erstens hat DHL offensichtlich massiv in das Logistikzentrum investiert und will es auch in Betrieb nehmen. Die deutschen Behörden bestätigten, dass die Arbeiter aus Belgien, dem bisherigen Standort des Hubs, grundsätzlich nicht zu einem Wechsel nach Deutschland bereit sind. Um den Betrieb aufnehmen zu können, muss DHL daher neue Mitarbeiter einstellen.
39. Zweitens scheint für den Betrieb des Logistikzentrums eine gewisse größtenteils fachspezifische Ausbildung der Mitarbeiter erforderlich zu sein. Hierfür scheint Folgendes maßgeblich zu sein:
- Vermittlung von für den Geschäftsbetrieb erforderlichen unternehmensspezifischen Kenntnissen, d.h. Kenntnisse über bestimmte auf DHL zugeschnittene Frachtsysteme, die außerhalb von DHL nicht zu Ausbildungsinhalten gehören. Das gilt insbesondere für die spezifischen Ausbildungsmaßnahmen wie den Kurs über Unit Load Device für Flugzeugabfertiger.
  - Erwerb von bestimmten, für den Geschäftsbetrieb gesetzlich vorgeschriebenen Qualifikationen. Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass eine bestimmte Anzahl von Mitarbeitern mit Sicherheitsanforderungen vertraut sein müssen. Dies ist gesetzlich vorgeschrieben und bedarf einer formellen Zertifizierung. Dieses Erfordernis ist auf die spezielle Art der Dienstleistungen von DHL zurückzuführen, die grundsätzlich ein erhebliches Sicherheitsrisiko in sich bergen. Die Kommission stellt fest, dass sowohl nach nationalen als auch nach europäischen Rechtsvorschriften beim Umgang mit Frachtstücken als Ramp Agent oder Sicherheitsfachkraft bestimmte Voraussetzungen oder Sicherheitsanforderungen erfüllt sein müssen. Beispielsweise hat der Gesetzgeber je nach Größe der Flugzeugflotte bzw. Frachtonnage eine Mindestmitarbeiterzahl zur Durchführung der entsprechenden Tätigkeiten festgelegt. Außerdem sind die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 und 9 des deutschen Luftverkehrsgesetzes verpflichtet, das Sicherheitspersonal und alle übrigen Mitarbeiter entsprechend zu schulen. Ähnliche Vorschriften sind in der deutschen Verordnung über Bodenabfertigungsdienste (Anhang 3) vorgesehen. Demnach scheinen die gesamte Ausbildung bei DHL EAT, die meisten Schulungen für die Sicherheitsfachkräfte sowie mindestens 5 Kurse für Flugzeugabfertiger (d.h. Brandschutz, Umgang mit Frachttüren, erste Hilfe, Gefahrgutschulung und Sicherheitsbestimmungen auf dem Vorfeld) ohnehin gesetzlich vorgeschrieben zu sein. Darüber hinaus muss geklärt werden, ob die Kurse für Flugzeugabfertiger wie erste Hilfe, Sicherheit, Sicherheitsbezogene Bereiche, Umweltmanagement usw. sowie einige vergleichbare Kurse für die Sicherheitsfachkräfte nicht ebenfalls Pflicht sind. Dies gilt auch für die Führungskräfte, die dieselben Qualifikationen vorweisen müssen.
- Vermittlung einer für den Betrieb des Hubs unmittelbar erforderlichen allgemeinen fachbezogenen Ausbildung. Dies bezieht sich auf Kurse für Flugzeugabfertiger wie Flugzeugbeförderung, Flugzeugenteisung, Vorfeldführerschein, Flurförderzeugschein, Sicherheit auf dem Vorfeld usw.
  - Ausbildung am Arbeitsplatz zur Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs. Im Rahmen dieser Ausbildung sollen sich die Ausbildungsteilnehmer mit den Arbeitsabläufen vertraut machen, was im Luftfrachtbetrieb von besonderer Bedeutung ist, da das Beladen der Flugzeuge nach einem straffen Zeitplan erfolgen muss und ein einziger Fehler enorme Verspätungen nach sich ziehen kann.
  - Vermittlung von sonstigen Allgemeinkenntnissen, die nicht unter die Buchstaben b) bis d) fallen.
40. Drittens bezweifelt die Kommission, dass DHL in der Lage wäre, für seinen unternehmerischen Bedarf Arbeitskräfte mit den vorgenannten Fähigkeiten auf dem lokalen oder dem europäischen Arbeitsmarkt anzuwerben. Jedenfalls ist nicht von der Hand zu weisen, dass auf dem lokalen Arbeitsmarkt keine qualifizierten Fachkräfte zu finden sind. Zudem scheint, wie die deutschen Behörden selbst hervorheben, unter den Arbeitnehmern keine Bereitschaft zu bestehen, den Wohnsitz dauerhaft in die neuen Bundesländer zu verlegen. Schließlich gelangte die Kommission in der Besprechung mit den deutschen Behörden zu der Feststellung, dass qualifizierte Fachkräfte für den Luftfrachtbereich auch auf dem europäischen Markt nur schwer zu finden sind. Die Kommission bräuchte hierzu nähere Angaben von DHL und anderen Beteiligten.
41. Viertens bezweifelt die Kommission, dass die Anwerbung bereits qualifizierter Fachkräfte eine angemessene Alternative zur hausinternen Ausbildung ist. Die Kommission geht davon aus, dass zumindest die spezifischen Ausbildungsmaßnahmen und die Sicherheitsschulungen in jedem Fall von DHL durchzuführen sind, da die spezifische Fachausbildung nicht von externen Ausbildern vermittelt werden kann und für DHL eine adäquate Sicherheitsschulung gewährleistet sein muss. Vor allem ist ein fachbezogenes Sicherheitstraining für Sicherheitsfachkräfte erforderlich. Auch die Logistikausbildung und die Ausbildung der Führungskräfte scheinen unerlässlich.

42. Fünftens hegt die Kommission Zweifel, ob DHL tatsächlich auf einige Kurse des Schulungspakets verzichten kann, zumal insbesondere für Flugzeugabfertiger gemäß der Notifizierung vorgesehen ist, dass auch Personen, die bereits einen entsprechenden Befähigungsnachweis besitzen, das gesamte Training noch einmal durchlaufen sollen. Außerdem ist fraglich, ob es wirklich machbar ist, nur eine begrenzte Anzahl von Mitarbeitern auszubilden, weil sich dies negativ auf den reibungslosen Betrieb auswirken könnte. Tatsächlich hat DHL das gesamte auszubildende Personal bereits bewusst eingestellt, so dass es wenig Sinn machen würde, die geplante Ausbildung wegfällen zu lassen und nicht einsatzfähige Mitarbeiter zu bezahlen. Hierzu bräuchte die Kommission auf jeden Fall genauere Angaben.
43. Schließlich hat die Kommission Zweifel an DHLs Behauptung, es würde bei Ausbleiben der Beihilfe auf die geplante Ausbildung verzichten und verschiedene Dienstleistungen an externe Unternehmen vergeben, da zum einen in diesem Fall einige der unter die Buchstaben a), b) und d) fallenden Ausbildungsmaßnahmen dennoch erforderlich wären und zum anderen die gesamte Investition von DHL in Leipzig-Halle gerade darauf ausgerichtet ist, sämtliche Dienstleistungen der Expresspaketlieferung mit eigenen Mitarbeitern zu bewältigen und — wie die Kommission der Besprechung mit den deutschen Behörden entnommen hat — diese Dienstleistungen auch anderen, auf demselben Flughafen tätigen Wettbewerbern anzubieten. Folglich wäre die Vergabe an externe Unternehmen mit zusätzlichen Kosten verbunden und somit nicht die effizienteste Option.
- 4. ENTSCHEIDUNG**
44. Angesichts der oben dargelegten Bedenken hat die Kommission beschlossen, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten; sie fordert die Bundesrepublik Deutschland daher auf, ihr innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens alle zur Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe sachdienlichen Unterlagen, Angaben und Daten zu übermitteln, insbesondere in Bezug auf
- sämtliche Qualifikationen, Sicherheitsanforderungen und Mindeststandards für den Umgang mit Fracht und Luftfahrzeugen, die aufgrund nationaler, europäischer und internationaler Vorschriften gesetzlich vorgeschrieben sind,
  - eine detaillierte Kostenanalyse einschließlich der Kosten für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungsmaßnahmen und/oder des in jedem Fall erforderlichen Mindestausbildungsbedarfs mit Angabe der zusätzlichen Kosten im Vergleich zur externen Vergabe und/oder Anstellung bereits qualifizierter Fachkräfte,
  - Angaben, ob sich die in diesem Sektor übliche Ausbildung auf die gesetzlich vorgeschriebenen Qualifikationen beschränkt oder darüber hinaus geht (was bei dem vorliegenden Projekt der Fall sein soll),
  - Angaben zum nationalen und europäischen Arbeitsmarkt für Luftfrachtdienste, insbesondere zur Verfügbarkeit von qualifizierten und lizenzierten Fachkräften, dem Lohnniveau für diese Facharbeiter sowie sonstige Angaben, die für den Vergleich zwischen Beschäftigten mit und ohne einschlägige Berufserfahrung maßgeblich sind.
45. Deutschland wird ersucht, dem potenziellen Beihilfeempfänger unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.
46. Die Kommission erinnert Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden können.
47. Die Kommission weist die Bundesrepublik Deutschland darauf hin, dass sie alle Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im Amtsblatt der Europäischen Union unterrichten wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt der Europäischen Union und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.“

**Предварително уведомление за концентрация****(Дело COMP/M.4753 — Antalis/MAP)**

(текст от значение за ЕИП)

(2007/C 213/08)

1. На 5 септември 2007 г. Комисията получи уведомление за планирана концентрация в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета <sup>(1)</sup>, чрез която предприятие Antalis International SAS („Antalis“, Франция), контролирано от Sequana Capital, придобива по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от регламента на Съвета контрол върху цялото предприятие MAP Merchant Group BV („MAP“, Нидерландия), посредством покупка на акции.

2. Търговските дейности на въпросните предприятия са:

— за Antalis: дистрибуция на хартия,

— за MAP: дистрибуция на хартия.

3. След предварително проучване Комисията констатира, че операцията, за която е уведомена, би могла да попадне в обхвата на Регламент (ЕО) № 139/2004. Въпреки това Комисията си запазва правото на окончателно решение по тази точка.

4. Комисията приканва заинтересованите трети страни да представят евентуалните си забележки по планираната операция.

Забележките трябва да бъдат получени от Комисията не по-късно от 10 дни след датата на настоящата публикация. Забележки могат да се изпращат до Комисията по факс (факс: (32-2) 296 43 01 или 296 72 44) или по пощата с позоваване на COMP/M.4753 — Antalis/MAP на следния адрес:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
J-70  
B-1049 Bruxelles/Brussel

---

(<sup>1</sup>) OBL 24, 29.1.2004 г., стр. 1.