

Úřední věstník

Evropské unie

C 213

Svazek 50

České vydání

Informace a oznámení

12. září 2007

<u>Oznámení č.</u>	Obsah	Strana
	II <i>Sdělení</i>	
	SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2007/C 213/01	Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES — Případy, k nimž Komise nevznáší námitku ⁽¹⁾	1
	IV <i>Informace</i>	
	INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2007/C 213/02	Směnné kurzy vůči euru	6
	INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ	
2007/C 213/03	Rumunský vnitrostátní postup při přidělování omezených leteckých přepravních práv	7
2007/C 213/04	Postup Nizozemska pro přidělování omezených přepravních práv v letecké dopravě	12
	V <i>Oznámení</i>	
	SPRÁVNÍ POSTUPY	
	Komise	
2007/C 213/05	F-Paříž: Provozování pravidelné letecké dopravy — Provozování pravidelné letecké dopravy mezi Štrasburkem na jedné straně a Prahou a Vídní na druhé straně — Oznámení o veřejných nabídkových řízeních zahájených Francií podle čl. 4 odst. 1 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 za účelem pověření veřejnou službou	20

CS

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Komise

2007/C 213/06	Státní podpora – Dánsko — Státní podpora C 22/07 (ex N 43/07) – rozšíření režimu, kterým se osvobozují dánské námořní dopravní společnosti od placení daně z příjmu a příspěvků na sociální zabezpečení pro námořníky, na určité činnosti — Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Státní podpora – Německo — Státní podpora C 18/07 (ex N 874/06) – Podpora na vzdělávání pro DHL Lipsko — Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc č. COMP/M.4753 – Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES**Případy, k nimž Komise nevznáší námitku**

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 213/01)

Datum přijetí rozhodnutí	19. 7. 2007
Podpora č.	N 360/06
Členský stát	Slovensko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Právní základ	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
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Ochrana životního prostředí
Forma podpory	Snížení daňové sazby
Rozpočet	Celková částka plánované podpory: 2 933 mil. SKK
Míra podpory	—
Délka trvání programu	1. 5. 2006-30. 4. 2012
Hospodářská odvětví	Chemický a farmaceutický průmysl

Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministerstvo financií SR
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

—

Datum přijetí rozhodnutí	13. 6.2007
Podpora č.	N 549/06
Členský stát	Itálie
Region	Sicilia
Název (a/nebo jméno příjemce)	Atlantica Invest AG
Právní základ	— 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
Název opatření	Individuální podpora
Cíl	Regionální rozvoj
Forma podpory	Přímá dotace
Rozpočet	Celková částka plánované podpory: 97,48 mil. EUR
Míra podpory	12,2 %
Délka trvání programu	31. 12. 2009
Hospodářská odvětví	Rekreační, kulturní a sportovní odvětví
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministero dello Sviluppo economico
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

—

Datum přijetí rozhodnutí	4. 5.2007
Podpora č.	N 755/06
Členský stát	Česká republika
Region	—
Název	Odstranění škod způsobených povodněmi na hrázích a rybnících v období květen–červenec 2006
Právní základ	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
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Náhrada škod způsobených záplavami na jaře 2006
Forma podpory	Přímá podpora
Rozpočet	Celkem 3 000 000 CZK
Míra podpory	Max. 70 % způsobilých nákladů
Doba trvání	1. 1. 2007-31. 12. 2008
Hospodářská odvětví	Rybolov
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	4. 5. 2007
Podpora č.	N 914/06
Členský stát	Česká republika
Region	—
Název	Zmírnění následků škod způsobených povodněmi v období od 28. května do 2. července 2006 na rybích obsádkách v rybnících

Právní základ	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
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Zmírnění následků škod způsobených povodněmi v období od 28. května do 2. července 2006 na rybích obsádkách v rybnících
Forma podpory	Přímá podpora
Rozpočet	Celkem 10 000 000 CZK
Míra podpory	50 % škod na rybách
Délka trvání programu	1. 12. 2006-31. 12. 2007
Hospodářská odvětví	Rybolov
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	14. 5. 2007
Podpora č.	N 135/07
Členský stát	Nizozemsko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Právní základ	Verordening financiering vispromotie 2007
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Podpora odvětví rybolovu
Forma podpory	Jednotlivé podpory
Rozpočet	Zhruba 1 381 000 EUR na rok
Míra podpory	Maximálně 100 %

Délka trvání programu	Neomezená
Hospodářská odvětví	Odvětví rybolovu
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Další informace	Výroční zpráva

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

11. září 2007

(2007/C 213/02)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,3824	RON rumunský lei	3,3163
JPY japonský jen	157,31	SKK slovenská koruna	33,637
DKK dánská koruna	7,4473	TRY turecká lira	1,7790
GBP britská libra	0,68020	AUD australský dolar	1,6715
SEK švédská koruna	9,3200	CAD kanadský dolar	1,4467
CHF švýcarský frank	1,6401	HKD hongkongský dolar	10,7610
ISK islandská koruna	89,86	NZD novozélandský dolar	1,9819
NOK norská koruna	7,8515	SGD singapurský dolar	2,1049
BGN bulharský lev	1,9558	KRW jihokorejský won	1 294,48
CYP kyperská libra	0,5842	ZAR jihoafrický rand	9,9094
CZK česká koruna	27,630	CNY čínský juan	10,4001
EEK estonská koruna	15,6466	HRK chorvatská kuna	7,3237
HUF maďarský forint	254,58	IDR indonéská rupie	13 049,86
LTL litevský litas	3,4528	MYR malajsijský ringgit	4,8584
LVL lotyšský latas	0,7004	PHP filipínské peso	65,056
MTL maltská lira	0,4293	RUB ruský rubl	35,2250
PLN polský zlotý	3,7895	THB thajský baht	44,709

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

Rumunský vnitrostátní postup při přidělování omezených leteckých přepravních práv

(2007/C 213/03)

V souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách Evropská komise zveřejní tento národní postup rozdělení leteckých přepravních práv mezi způsobilé dopravce Společenství, v případě, že jsou tato práva omezena podle mezinárodních dohod o letecké dopravě.

„Ministerstvo dopravy

Rozhodnutí, kterým se schvaluje nařízení o určování leteckých dopravců Společenství k provozování letecké dopravy v souladu s ustanoveními leteckých dohod uzavřených mezi Rumunskem a zeměmi, které nejsou členy EU

č. 269 ze dne 28. května 2007

k vykonávání pravomoci ministerstva dopravy jako státního orgánu v oblasti dopravy,

na základě čl. 4 písm.b) a v) a čl. 50 odst. 3 vládního nařízení č. 29/1997 o zákonu o civilním letectví, znovu zveřejněného po změnách a doplnění, článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách a čl. 5 odst. 4 vládního rozhodnutí č. 367/2007 o organizaci a fungování ministerstva dopravy,

ministerstvo dopravy vydává toto

ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Tímto se schvaluje nařízení o určování leteckých dopravců Společenství k provozování letecké dopravy v souladu s ustanoveními leteckých dohod uzavřených mezi Rumunskem a zeměmi, které nejsou členy EU, stanovenými v příloze, která je neoddělitelnou součástí tohoto rozhodnutí.

Článek 2

1. Toto rozhodnutí se zveřejňuje v části I Úředního věstníku Rumunska.
2. Dnem vstupu tohoto rozhodnutí v platnost se zrušuje rozhodnutí č. 546/1999 o podmínkách určování rumunských leteckých dopravců k provozování veřejné letecké dopravy na pravidelných trasách zveřejněné v části I Úředního věstníku Rumunska, č. 539 ze dne 4. listopadu 1999.

Článek 3

Generální ředitelství pro civilní letectví na ministerstvu dopravy přijme opatření k uplatnění ustanovení tohoto rozhodnutí.

Ministr dopravy

Ludovic ORBAN

Příloha rozhodnutí ministerstva dopravy č. 269/2007**nařízení o určování leteckých dopravců Společenství k provozování letecké dopravy v souladu s ustanoveními leteckých dohod uzavřených mezi Rumunskem a zeměmi, které nejsou členy EU****Článek 1**

1. Toto nařízení stanoví podmínky, za nichž mohou být letečtí dopravci Společenství určeni k provozování letecké dopravy na trasách, na které se vztahují dohody o letecké dopravě uzavřené mezi Rumunskem a zeměmi, které nejsou členy EU, a na které se nepoužije nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství, dále jen „nařízení Rady (EHS) č. 2408/92“.

2. Pro účely tohoto nařízení:

- „leteckým dopravcem Společenství“ se rozumí jakýkoli letecký dopravce usazený v Rumunsku ve smyslu práva Společenství, který je držitelem provozní licence vydané v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům;
- „trasou s omezenými přepravními právy“ se rozumí trasa, na kterou se nepoužije nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 a na kterou se vztahují omezená přepravní práva v souladu s dohodou o letecké dopravě uzavřenou mezi Rumunskem a zemí, která není členem EU.

Článek 2

1. Informace o přepravních právech a jejich přidělování na trasách mezi Rumunskem a zeměmi, které nejsou členy Evropské unie a se kterými Rumunsko uzavřelo dohody o letecké dopravě, jsou k dispozici na internetových stránkách ministerstva dopravy (www.mt.ro).

2. Harmonogram plánovaných jednání o bilaterálních dohodách o letecké dopravě se zveřejní na internetových stránkách ministerstva dopravy.

3. Jakýkoli letecký dopravce Společenství, který má zájem o provozování letecké dopravy na trase mezi Rumunskem a zemí, která není členem Evropské unie a se kterou Rumunsko neuzavřelo dohodu o letecké dopravě, může ministerstvu dopravy oznámit svůj záměr a jakékoli případné požadavky. Ministerstvo dopravy vezme v úvahu získané informace, pokud je s touto zemí sjednána dohoda o letecké dopravě.

Článek 3

1. Jakýkoli letecký dopravce Společenství, který má zájem o provozování letecké dopravy na trasách, na které se vztahují dohody o letecké dopravě uzavřené mezi Rumunskem a zeměmi, které nejsou členy EU, a na něž se nepoužije nařízení Rady (EHS) č. 2408/92, předloží písemnou žádost generálnímu ředitelství pro civilní letectví na ministerstvu dopravy (GRCL), aby získal příslušné určení.

2. Pokud se žádost týká trasy s omezenými přepravními právy (včetně omezení kapacity a frekvence nebo počtu leteckých dopravců s povolením provozovat leteckou dopravu na uvedené trase), informace o žádosti se zveřejní na internetových stránkách ministerstva dopravy spolu s oznámením vyzývajícím jakékoli jiné letecké dopravce Společenství, aby do patnácti dnů od zveřejnění oznámení požádali o určení k provozování letecké dopravy na dané trase.

3. Všechny žádosti obdržené na základě výzvy uvedené v odstavci 2 se zveřejní na internetových stránkách ministerstva dopravy.

4. Žádosti obdržené po období uvedeném v odstavci 2 nejsou zohledněny a žadatelé o tom uvědomí GRCL.

5. Žádosti podle odstavců 1 a 3 jsou napsány v rumunském jazyce a obsahují tyto informace:
- a) kopie provozní licence leteckého dopravce;
 - b) popis plánovaných služeb (trasy, letový řád, druh letadel a jejich poznávací značka, atd.);
 - c) plánovaný počátek letecké dopravy;
 - d) případné tržní dohody s ostatními leteckými dopravci;
 - e) případné letecké přípoje;
 - f) přístupnost služeb a podpora zákazníků (sítí prodeje letenek, služby po internetu, atd.);
 - g) cenová politika na trase;
 - h) prvky a záruky umožňující hodnocení provozní a finanční způsobilosti žadatele-leteckého dopravce provozovat plánovanou leteckou dopravu alespoň po dobu prvních dvou let činnosti (obchodní plán na danou trasu, který obsahuje alespoň tyto údaje: stav letadel, která budou používána, možnost poskytnout jiná letadla, pokud z důvodu nepředvídatelných okolností nelze použít plánovaná letadla, finanční způsobilost k začátku a udržení činnosti i při velmi nízkém objemu dopravy, integrace nové letecké služby do letecké dopravy, která je již v provozu, prognóza vlivu letecké dopravy na různé kategorie cestujících).
6. GRCL může požádat žadatele o poskytnutí dalších údajů potřebných k hodnocení jejich žádostí.

Článek 4

1. Na trasy bez omezení přepravních práv vydá ministerstvo dopravy určení v souladu s ustanoveními příslušné dohody o letecké dopravě po doručení žádosti a údajů uvedených v článku 3.
2. Konkurenční žádosti o nevyužívanou kapacitu na trase s omezenými přepravními právy zhodnotí GRCL na základě těchto kritérií:
- a) splnění požadavků na leteckou dopravu (četnost dopravy a nabízené kapacity, přímé nebo nepřímé služby, provozní dny, atd.);
 - b) existence záruk s ohledem na udržitelnost dopravy alespoň po dobu dvou let;
 - c) navrhované datum zahájení dopravy a doba činnosti;
 - d) dostupnost služeb nabízených uživatelům (prodejní síť letenek, služby poskytované přes internet atd.);
 - e) cenová politika, včetně cen letenek;
 - f) propojení nabízených služeb s případnou stávající sítí tras;
 - g) výkon letadel z pohledu životního prostředí, včetně nepříznivého vlivu hluku.
3. Jako kritérium výběru lze též použít situaci leteckého dopravce s ohledem na placení rumunských letištních poplatků a poplatků za letové navigační služby.

Článek 5

1. Ministerstvo dopravy rozhodne o žádostech na určení k provozování letecké dopravy na trase s omezenými přepravními právy do 60 dní po zveřejnění oznámení uvedeného v čl. 3 odst. 2.
2. Přepravní práva se udělují na dobu neurčitou.

3. Rozhodnutí uvedené v odstavci 1 se zveřejní na internetových stránkách ministerstva dopravy a GŘCL ho písemně oznámí všem žadatelům. Po zveřejnění rozhodnutí určí ministerstvo dopravy letecké dopravce vybrané k provozování letecké dopravy na dané trase.
4. Převážní práva udělená k provozování letecké dopravy na trasách, na které se nevztahuje nařízení Rady (EHS) č. 2408/92, nesmí být mezi leteckými dopravci převáděna.
5. Pokud po určení vydaném ministerstvem dopravy v souladu s čl. 4 odst. 1 nebo čl. 5 odst. 3 neudělí příslušný orgán třetí země, která není členem EU, určenému leteckému dopravci příslušnou provozní licenci na danou trasu nebo ji zruší, oznámí letecký dopravce bezodkladně tuto skutečnost ministerstvu dopravy.

Článek 6

1. GŘCL sleduje, zda letecký dopravce Společenství určený k provozování letecké dopravy a trase s omezenými přepravními právy provozuje dopravu v souladu se svou žádostí a s podmínkami závěrečného rozhodnutí o určení uvedeného v článku 5.
2. Každý letecký dopravce má právo vznést námitku ohledně účinného využívání přepravních práv na trase s omezenými přepravními právy a požádat o určení k provozování letecké dopravy na dané trase s nabídkou lepších provozních podmínek než poskytuje určený letecký dopravce.
3. V situaci uvedené v odstavci 2 GŘCL přehodnotí původní určení. K přehodnocení však nesmí dojít do pěti let od vydání určení nebo předcházejícího přehodnocení.
4. Určený letecký dopravce je informován o každém rozhodnutí o přehodnocení. Rozhodnutí se zveřejní na internetových stránkách ministerstva dopravy. Postup přehodnocení se řídí postupem stanoveným v článcích 3 až 5.

Článek 7

1. Ministerstvo dopravy zruší určení vydané podle čl. 5 odst. 3, pokud:
 - a) letecký dopravce nezačal provozovat leteckou dopravu na určené trase do šesti měsíců ode dne určení;
 - b) se přerušila letecká doprava a znovu neobnoví do šesti měsíců, s výjimkou situace, kdy doprava byla přerušena kvůli okolnostem, které jsou mimo kontrolu určeného leteckého dopravce;
 - c) příslušný orgán jiné země neudělí určenému leteckému dopravci příslušné provozní oprávnění, nebo je odebere;
 - d) letecký dopravce oznámí GŘCL, že má v úmyslu ukončit provozování dopravy na dané trase.
2. Ministerstvo dopravy může zrušit určení i v případě, že:
 - a) letecký dopravce neplní závazky, které přijal, pokud jde o četnost letů, kapacitu, poplatky a distribuci letenek, na jejichž základě ministerstvo dopravy vydalo rozhodnutí o určení;
 - b) letecký dopravce opakovaně dluží rumunským letištím nebo poskytovatelům letových navigačních služeb.
3. GŘCL písemně oznámí příslušnému leteckému dopravci svůj záměr zrušit určení na konkrétní trasu a důvody svého rozhodnutí. Toto oznámení se také zašle všem leteckým dopravcům Společenství, kteří podali žádost o určení k provozování letecké dopravy na dané trase v souladu s článkem 3. Dopravci mohou vyjádřit připomínky.

4. Určený letecký dopravce Společenství má právo do 15 dní od doručení oznámení uvedeného v odstavci 3 zaslat GRCL své připomínky k důvodům zrušení určení a nové závazky, které by přijal, pokud jde o provozování letecké dopravy na dané trase.
5. Ministerstvo dopravy přijme rozhodnutí o zrušení určení do 30 dnů po uplynutí lhůty stanovené v odstavci 4. V případě zrušení určení vstoupí příslušné rozhodnutí v platnost tři měsíce po jeho oznámení příslušnému leteckému dopravci. U nového určení se použije postup stanovený v člancích 3 až 5.

Článek 8

Každá žaloba podaná proti rozhodnutí ministerstva dopravy o neurčení leteckého dopravce Společenství k provozování letecké dopravy na trase, na kterou se vztahuje dohoda o letecké dopravě, uzavřená mezi Rumunskem a zemí, která není členem Evropské unie, a na kterou se nepoužije nařízení Rady (EHS) č. 2408/92, nebo o zrušení určení, podléhá zákonu č. 554/2004 o správním řízení ve znění pozdějších předpisů.“

Postup Nizozemska pro přidělování omezených přepravních práv v letecké dopravě

(2007/C 213/04)

V souladu s článkem 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách zveřejňuje Evropská komise následující státní postupy pro rozdělení přepravních práv mezi letecké dopravce Společenství přicházející v úvahu v případech, že jsou tato práva omezena v důsledku smluv o letecké dopravě s třetími zeměmi.

**„Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart**

Pokyny pro politiku vydávání licencí na trasy

(ve znění rozhodnutí ze dne 7. května 2007 (VENW/DGTL-2007/7827))

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Úvod

Z rozsudku Soudního dvora ve věcech ‚Open Skies‘ ze dne 5. listopadu 2002 ⁽¹⁾ vyplývá, že jestliže se evropský letecký dopravce hodlá usadit v Nizozemsku, musí získat možnost bez diskriminace a transparentním způsobem využívat práva na základě nizozemských dvoustranných smluv o letecké dopravě. Tento aspekt je stanoven v nařízení (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. V rámci toho nařízení rozhodlo nizozemské generální ředitelství pro dopravu a leteckou dopravu (DGTL, Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart), že je třeba uvést v soulad politiku vydávání licencí na trasy a její provádění s tímto vývojem v oblasti evropských právních předpisů a v rámci transparentnosti stanovit v těchto pokynech úpravy, jež jsou k tomu nezbytné.

Kromě metodiky pro vydávání licencí na trasy bude také upraven formát licencí na trasy. Licence na trasy bude koncipována tak, aby každému leteckému dopravci usazenému v Nizozemsku bylo v zásadě povoleno provozovat dopravu do všech míst na světě. Aby však bylo možné určitou trasu využívat, musí být tato trasa uvedena na seznamu tras, které budou skutečně provozovány, přičemž tento seznam v souladu s licencí sestavuje ministr.

DGTL bude dále co nejvíce usilovat o zachování současné metodiky tam, kde není v rozporu s právními předpisy EU. S ohledem na tyto předpisy se ustanovení o vlastnictví a kontrole na základě státní příslušnosti v souladu s rozsudkem Evropského soudního dvora ve věci smluv ‚Open Skies‘ s USA uvádějí v soulad s požadavky článku 43 Smlouvy o ES (právo usazování).

Před udělením povolení bude DGTL v případě omezeného počtu přistávacích práv muset určit transparentním a nediskriminačním způsobem, kteří letečtí dopravci mohou létat na které trase. DGTL se bude přitom řídit stávající politikou, jež je zakotvena v pokynech pro politiku vydávání licencí z roku 1994 a novými doplňky stanovenými v těchto pokynech pro politiku vydávání licencí na trasy. Způsob posuzování bude projednáván a odůvodněn v souladu s postupy všeobecného správního zákona (Algemene Wet Bestuursrecht, Awb).

Oblast působnosti

Letecký dopravce Společenství, který zamýšlí provozovat lety na trasách z třetích zemí, do třetích zemí a přes třetí země z Nizozemska, se musí – aby si mohl činit nárok na uplatňování dvoustranných práv, jež získala nizozemská vláda – nejprve usadit v Nizozemsku a požádat o licenci na trasy nebo – pokud hodlá provozovat nepravidelnou dopravu – o charterové povolení.

Pro platnost licence na trasy je nutné, aby letecký dopravce navíc vlastnil v současnosti i pro budoucnost platnou provozní licenci na základě článku 16a zákona o letecké dopravě.

(1) Věci C-466/98, C-467/98, C-468-98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98.

Vydání a platnost provozní licence je vždy závislé na vlastnictví platného osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC, Air Operator's Certificate), v němž jsou specifikovány činnosti, na které se vztahuje provozní licence (článek 9 nařízení (EHS) č. 2407/92). Přeprava musí být provozována v souladu s vydaným osvědčením provozovatele letecké dopravy.

Jestliže letecký dopravce, jenž je držitelem nizozemské licence na trasy, už není dopravcem Společenství usazeným v Nizozemsku, může ministr rozhodnout o odnětí licence na trasy.

Vydání licence na trasy ostatně neznamená, že držitel povolení nemusí brát v úvahu ostatní požadavky stanovené v jiném rámci, jako jsou například požadavky úřadů třetích zemí, do nichž jsou provozovány lety, nebo dostupnost volných letištních časů.

Právní rámec

Vnitrostátní právní rámec

Licence na trasy nebo charterové povolení se vydává na základě článku 16b zákona o letecké dopravě, který umožňuje vydávat licenci ve smyslu článku 16, jež nespadá pod článek 16a týkající provozní licence. Je na něm rovněž založeno oprávnění stanovovat tyto pokyny pro politiku.

Licenci je možné vydat nejvýše na pět let. Posouzení, jež předchází jejímu vydání, se provádí na základě tohoto politického dokumentu v souvislosti s revizí politiky vydávání licencí na trasy a politiky vydávání licencí. V případech, kde se tento dokument odchyluje od pokynů pro politiku vydávání licencí, jsou určující pokyny pro politiku vydávání licencí na trasy. Pro charterovou dopravu se krom toho použije rozhodnutí o nepravidelné letecké dopravě (BOL, Besluit ongeregeld luchtvervoer, rozhodnutí z 2. května 1975/Stb. (sbírka zákonů) 1975, 227) a, pokud jde o souborné služby pro cesty, rozhodnutí o IT cestách (Besluit IT-reizen, opatření z 5. února 1981/ Nr. LV/L 20478/ Rijksluchtvaartdienst (Státní úřad pro leteckou dopravu)/ Stcrt. (úřední věstník) 1981, 33).

Kromě rozhodnutí o IT cestách jsou pro nepravidelnou dopravu na základě článku 7 rozhodnutí o nepravidelné letecké dopravě (BOL) stanovena bližší pravidla v rozhodnutí o nákladních a jiných letech (Besluit Vracht- en overige vluchten, opatření z 5. února 1981/ Nr. LV/L 20477 Rijksluchtvaartdienst/ Stcrt. 1981, 33), vyhláše o předem rezervované přepravě skupin (Beschikking ABC-vluchten, vyhláška z 11. června 1979/ nr. LV/L 22952/Stcrt. 1979, 131), a vyhláše o přepravě uzavřených skupin (Beschikking vervoer besloten groepen, vyhláška z 29. července 1975/Nr. POL/L 23676/ Stcrt. 1975, 150).

Evropský právní rámec

Dne 5. listopadu 2002 vynesl Evropský soudní dvůr rozsudek ve věcech, jejichž projednávání zahájila Komise s ohledem na smlouvy „Open Skies“ s USA ⁽²⁾. Evropský soudní dvůr se domnívá, že Společenství má v určitých oblastech výlučnou pravomoc. Kromě toho je Evropský soudní dvůr toho názoru, že ustanovení o vnitrostátním vlastnictví a kontrole ve smlouvách o letecké dopravě představují porušení práva usazování podle článku 43 Smlouvy o ES. Soudní dvůr i Komise ⁽³⁾ vyzvaly členské státy, aby upustily od porušování Smlouvy o ES.

Nizozemsko je vzhledem k rozsudkům Soudního dvora a na základě článku 10 Smlouvy o ES povinno přijmout opatření, jež jsou vhodná k zajištění povinností vyplývajících ze Smlouvy nebo z činností orgánů Společenství. Po vynesení rozsudku Soudního dvora stanovila Komise povinnosti v oblasti udělování přepravních práv ve sdělení Komise o vztazích mezi EU a třetími zeměmi v oblasti letecké dopravy (KOM (2003) 94) a v následně přijatém nařízení (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Z tohoto nařízení je pro politiku pro vydávání licencí na trasy důležitý zejména článek 5.

Druhy licencí pro rozdělení tras

Osvobození od licencí pro rozdělení tras

Na základě nařízení (EHS) č. 2408/92 ⁽⁴⁾ o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství je povolena letecká doprava provozovaná leteckými dopravci s provozní licencí, kterou vydal jeden z členských států ES. Pro trasy v některých členských státech se vyžaduje oprávnění příslušným členským státem.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽³⁾ KOM (2002) 649: sdělení Komise o důsledcích rozsudků Soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 pro evropskou politiku letecké dopravy.

⁽⁴⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství, (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 33).

V Nizozemsku se však povolení vydává automaticky, bez administrativního zásahu, kromě hlášení letišti a řízení letového provozu o tom, kdy se let uskuteční. Od 1. dubna 1997 povoluje nařízení leteckému dopravci z Evropského společenství také dopravu z letišť a na letiště uvnitř členského státu (kabotáž). Pro dopravu mimo Evropské společenství je třeba požádat o licenci na trasy nebo o charterové povolení.

Licence na trasy

Trasy mimo Evropské společenství spadají většinou do režimu dvoustranných dohod. Každý dvoustranný vztah má svůj vlastní charakter. V závislosti na různých politických a ekonomických faktorech jako je postavení leteckého dopravce na trhu v zemi, se kterou se dohoda uzavírá, budou mít přiznaná práva liberální nebo restriktivní povahu. Vydávání a posuzování licencí na trasy se proto týká pouze tras mimo Evropskou unii.

Nejliberálnější stávající dohoda o letecké dopravě je dohoda „Open Skies“ s USA. V tomto otevřeném režimu se mnohým nizozemským leteckým dopravcům povoluje létat ze všech míst v Nizozemsku do všech míst v zemi, která uzavřela dohodu, přes libovolné mezilehlé místo a s návaznými lety do všech míst. Také frekvence, s jakou se lety provozují, je v tomto velmi liberálním režimu neomezená. Licence na trasy pro pravidelné lety pro přepravu cestujících a nákladu i charterové povolení se tedy v těchto situacích vydává téměř automaticky.

Je-li dvoustranný režim restriktivní, je v dohodě o letecké dopravě mimo jiné stanoveno, kolik leteckých dopravců může provozovat pravidelné lety, s jakou frekvencí a na kterých trasách. V některých případech bude třetí země v souladu s ujednáními v dohodě o letecké dopravě žádat o uvedení tarifů. Tyto tarify mohou podléhat povolení dotyčné země.

V liberální i v restriktivní smlouvě o letecké dopravě se dosud obecně požaduje převážně většinové nizozemské vlastnictví a skutečná kontrola dotyčného leteckého dopravce /dotyčných leteckých dopravců. Dohody o letecké dopravě upravují především pravidelnou dopravu. Nizozemská vláda proto zahrnuje požadavek nizozemského vlastnictví a kontroly do licence na trasy, která se vydává pro pravidelné lety. Tento požadavek nizozemského vlastnictví a kontroly se mění na požadavek, aby letecký dopravce, jemuž se licence na trasy vydává, byl dopravcem Společenství usazeným v Nizozemsku. Charterové lety a příležitostné lety se posuzují obvykle mimo rámec dohody o letecké dopravě případ od případu v kontextu dvoustranného vztahu v oblasti letecké dopravy a vydává se pro ně charterové povolení.

Charterové povolení

Jak už bylo uvedeno, spadá většina charterových letů a příležitostných letů mimo rámec dvoustranného režimu. Pro lety v Evropě neplatí pro charterové lety žádný samostatný režim a vztahuje se na ně nařízení (EHS) č. 2408/92. V zásadě se nerozlišuje mezi nizozemskými a nenizozemskými leteckými dopravci, jestliže ve státě, kde je nenizozemský letecký dopravce usazen, mají k provozování charterových letů nizozemští dopravci stejný přístup.

Otázka státní příslušnosti hraje proto při provozování charterových letů menší roli. Postup však musí být i v tomto případě transparentní a nediskriminační. Na požádání může být pro provozování charterových letů nebo příležitostných letů vydáno charterové povolení, v němž bude na určité období povoleno provozování určitého počtu charterových letů. Při posuzování žádosti se berou v potaz stejná východiska politiky jako při posuzování žádosti o licenci na trasy. Neliší se ani postup konzultace a přijímání rozhodnutí. Kromě toho platí pokyny a postupy schvalování uvedené v rozhodnutí o nepravidelné letecké dopravě (BOL, rozhodnutí z 2. května 1975/Stb.1975, 227) a z něj vycházející podrobnější pravidla (jako v případě souborných služeb pro cesty, kdy jde o rozhodnutí o IT cestách (opatření z 5. února 1981/ Nr. IV/L 20478/ Rijksluchtvaartdienst/ Stcrt. 1981, 33)).

Vzhledem k tomu, že se v rámci politiky pro vydávání licencí klade velký důraz na posilování sítě pravidelných spojů letecké dopravy, bude při rozhodování o vydání či nevydání charterového povolení hrát velkou roli otázka, zda provozováním příslušných charterových letů nebude zásadním způsobem dotčena ekonomická stránka důležitého pravidelného letu nebo jeho význam v rámci politiky letecké dopravy. Jestliže charterový podnik zamýšlí pravidelné lety, musí nejprve prostřednictvím platných postupů na základě nařízení (EHS) č. 2407/92 a společných provozních předpisů pro leteckou dopravu (JAROPS) zajistit potřebné úpravy v provozní licenci a v osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC).

Postup vydávání licencí na trasy

Vyjednávání v oblasti politiky letecké dopravy

Ve vyjednávání v oblasti politiky létání hrají zájmy vnitrostátních leteckých dopravců důležitou roli. V současné praxi často dochází k tomu, že o přepravních právech se jedná na základě zájmu o nové možnosti, které projevil jeden letecký dopravce nebo více leteckých dopravců. Předem se zvažuje, zda je žádost uchazeče – leteckého dopravce – v souladu s východisky politiky vydávání licencí a zda letecký dopravce splňuje všechny požadavky. Kromě toho se vedou konzultace s ostatními zainteresovanými stranami, jež dostanou příležitost účastnit se vyjednávání. Jestliže je výsledkem vyjednávání to, že je k využívání přepravních práv možné určit jen omezený počet leteckých dopravců, je na základě východisek politiky vydávání licencí posláno příslušnou diplomatickou cestou partnerovi dvoustranné dohody určení. Současná určení a rovněž přidělené trasy se zachovávají s ohledem na předpisy a omezení stanovená v licenci na trasy.

V důsledku rozsudku Soudního dvora se také přihlédne k zájmům leteckých dopravců Společenství usazených v Nizozemsku. Postup od vyjednávání v oblasti letecké dopravy do okamžiku uzavření smlouvy o letecké dopravě musí být transparentní a nediskriminační také pro jiné než vnitrostátní letecké dopravce Společenství.

Postup

Letečtí dopravci Společenství usazení v Nizozemsku musí sami podat žádost, aby mohli uplatňovat získaná práva nebo provozovat uvolněné trasy, které jiný letecký dopravce už nepoužívá. Jestliže letecký dopravce podal písemnou žádost o licenci na trasy, ředitelství DGTL nejprve prošetří, zda vztah v oblasti letecké dopravy týkající se projednávané trasy poskytuje prostor pro povolení požadovaného uplatnění práv.

Při projednávání žádosti o licenci na trasy se uplatňují běžná procesní ustanovení kapitol 3, 4 a 6 všeobecného správního zákona. Na základě těchto pravidel se vydává rozhodnutí zpravidla v přiměřené lhůtě osmi týdnů od obdržení žádosti. V souladu s těmito pravidly má žadatel například možnost, aby svou žádost, je-li to nutné, doplnil. Žadatel též bude moci poskytnout své vyjádření v případě úplného nebo částečného zamítnutí žádosti. Na základě všeobecného správního zákona dostanou možnost vyjádřit svůj názor i třetí zainteresované strany, jestliže se očekává, že mají výhody vůči uznání žádosti. Po vydání rozhodnutí proti němu mohou různé zainteresované strany dále podávat námitky.

V novém systému má licence na trasy platnost pět let. Na rozdíl od systémů používaných v minulosti se k trasám v novém systému nepojí žádné samostatné doby platnosti. Trasy, které se mají provozovat, a k nim náležející frekvence, jsou totiž zahrnuté do seznamu tras, které mají být skutečně provozovány, sestaveného ministrem. Seznam, který je tedy sestaven na základě licence, platí po dobu platnosti licence. Tento seznam může být změněn na základě ustanovení a omezení stanovených v licenci na trasy. Může být mimo jiné změněn na základě článku 3 licence na trasy, jestliže je rozšířeno povolené uplatňování dostupných přepravních práv pro držitele licence. Ministr může seznam změnit i tehdy, jestliže držitel licence po dobu jednoho roku nebo déle neprovozuje lety na trase, pro kterou bylo vydáno povolení na základě licence na trasy (zásada „use it or lose it“).

Zásada „use it or lose it“

Článek v licencích na trasy, který upravuje možnost odejmout trasy, na nichž se neprovozují lety déle než jeden rok, zůstává v platnosti a bude používán aktivněji vzhledem k možnému nárůstu žádostí tam, kde mají být práva rozdělována jen v malé míře. Pro potřebu přechodu k tomuto aktivnějšímu přístupu se přistoupilo k možnosti odnětí tras až po uplynutí jednoho roku od data vydání uzpůsobeného rozhodnutí především vzhledem ke skutečnosti, že v posledních letech se toto ustanovení neuplatňovalo.

Jestliže po uplynutí jednoho roku od vydání povolení k provozování letů na určitých trasách vyplne, že letecký dopravce v daném roce na dotyčné trase uskutečnil méně než 80 % povolených frekvencí, může ministr odejmout povolení na dotyčné trasy tím, že je odstraní ze seznamu tras, na kterých jsou skutečně provozovány lety. Přitom se dbá na níže uvedená východiska politiky.

Pro trasy určené rozhodnutím na základě licence na trasy platí, že držitel licence může na trasách provozovat lety pouze v rámci práv, jak byla stanovena 22. srpna 2004 v dohodách o letecké dopravě.

Povolené frekvence u určených tras budou kvůli ověření stanoveny v administrativním systému. K tomuto účelu bude po dohodě s dopravci Společenství usazenými v Nizozemsku sestaven seznam obsahující mimo jiné frekvence, které odpovídají přiděleným trasám.

Jestliže je letecký dopravce jediným dopravcem, který je určen podle dohody o letecké dopravě, a není možné určit více leteckých dopravců (*single designation*), mohou být v takovém případě odňaty všechny povolené frekvence na této trase. Jestliže je nebo může být určeno více leteckých dopravců (*multiple designation*), bude zváženo odnětí povolení pro nevyužívanou část přidělených frekvencí. Jestliže však více omezené provozování není v souladu s cíli v souvislosti s níže popsány výchozí politiky, které se používají při přidělování omezených přepravních práv, může být zváženo odnětí všech přidělených frekvencí i u vícenásobného určení (*multiple designation*) a jejich uvolnění pro nové rozdělení.

Ministr však vydané povolení neodejme, jestliže letecký dopravce může prokázat, že nedostatečné využívání povolených frekvencí je dáno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné předejít ani přijetím všech přiměřených opatření. Může jít nejen o případy, jako je např. situace po teroristickém útoku nebo SARS, ale také například o nezbytná omezení z důvodů vyjednávání nebo jiných záležitostí souvisejících s politikou letecké dopravy. Mohou se tím rozumět i situace, kdy jsou restriktivními zásahy výrazně omezeny operace společného označování linek (*codeshare*).

Pro nové rozdělení odňatých tras mohou v rámci postupu rozdělování přicházet v úvahu všichni letečtí dopravci Společenství usazení v Nizozemsku, tedy také letecký dopravce, který měl do okamžiku odnětí povolení provozovat lety na těchto trasách. K tomuto účelu musí letečtí dopravci v dostatečném předstihu písemnou žádostí oznámit svůj zájem létat na určité trase (nejpozději tři měsíce před obdobím, ve kterém chce letecký dopravce začít provozovat své lety v případě, že se uvolní trasy/frekvence). Na základě žádosti a dostupnosti práv vydá DGTL rozhodnutí v souladu s ustanoveními správního práva.

Ministr však může rovněž rozhodnout, že navzdory omezenému využívání povolených frekvencí k odnětí nepřistoupí. To může nastat například tehdy, pokud letecký dopravce, který je držitelem povolení, včas oznámí, že v příštím roce rozšíří počet letů natolik, aby zase využíval plný počet frekvencí, a žádný jiný letecký dopravce neprojeví o provozování těchto letů zájem.

Východiska politiky

Východiska politiky, která ředitelství DGTL používá při posuzování, zda může být vyhověno žádosti o přepravní práva, jsou částečně obsažena politice vydávání licencí a částečně ve všeobecné politice odvětví dopravy a vodního hospodářství, jak je uvedeno v textu k rozpočtu podle rozpočtové metodiky „Od rozpočtu politiky po odpovědnost za politiku“ (Van Beleidingsbegroting Tot Beleidsverantwoording, VBTB) ⁽⁵⁾. V zájmu srozumitelnosti budou níže východiska politiky ještě stručně vysvětlena. DGTL každou žádost posoudí na základě východisek politiky a přihlédne k důsledkům rozsudku Soudního dvora na politiku. Tyto důsledky jsou také uvedeny níže. Vzhledem k tomu, že dohody o letecké dopravě se do značné míry odlišují, se bude lišit také význam různých východisek.

Politika letecké dopravy

Jedním ze všeobecných cílů politiky dopravy a vodního hospodářství je „zajistit efektivně fungující systém letecké dopravy přispíváním k rozvoji a stabilitě dobře fungujícího trhu letecké dopravy“ ⁽⁶⁾. Nizozemsko přispívá v tomto rámci k vývoji otevřeného a volného dopravního trhu. Při sjednávání dohod o letecké dopravě se bude proto usilovat o jejich co nejliberálnější obsah. Kromě toho je v zájmu tohoto cíle při vyjednávání o přepravních právech a jejich rozdělení třeba počítat s politicko-taktickými úvahami o letecké dopravě.

⁽⁵⁾ Kapitola XII státního rozpočtu na 2003, Druhá komora, sněmovní rok 2002–2003, 28 600 XII č. 2.

⁽⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 5, článek 11.

Vzhledem k tomu, co bylo výše v tomto dokumentu stanoveno v rámci ustanovení o státní příslušnosti, bude DGTL i nadále usilovat o to, aby po poradě s partnerem dvoustranné dohody bylo toto ustanovení upraveno v různých dohodách o letecké dopravě, aby si i ostatní letečtí dopravci Společenství mohli činit nárok na udělení přepravní práva prostřednictvím platných vnitrostátních postupů, jestliže jsou tito dopravci usazeni v Nizozemsku. Trvá-li partner v oblasti letecké dopravy na ustanovení o státní příslušnosti, bude třeba posuzovat případ od případu, jak se k tomuto ustanovení přistupuje a jaké by byly důsledky pro udělení přepravních práv a s nimi související rozhodnutí o těchto trasách.

Pro budoucí jednání v rámci politiky letecké dopravy bude nutno kvůli transparentnosti postupu a rovnému přístupu k získaným právům provést úpravy v pracovním postupu. Přitom bude třeba zohlednit pravidla uvedená v nařízení (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách ⁽⁷⁾. Jednání budou vedena jménem všech leteckých dopravců Společenství, přičemž po skončení jednání budou informováni všichni letečtí dopravci Společenství usazení v Nizozemsku, kteří poté mohou podat žádost o využívání získaných práv.

Co se týká nákladní dopravy, bude DGTL usilovat o vytvoření samostatného režimu pro nákladní dopravu s partnerem dvoustranné dohody, aby mohly být optimálně zastoupeny zájmy dopravců v rámci nákladní letecké dopravy. Nebude-li možné vytvořit samostatný režim pro nákladní dopravu, bude DGTL na základě východisek politiky uvedených v tomto dokumentu a v politice pro vydávání licencí posuzovat případ od případu, jak je možné získaná práva rozdělit mezi dopravce cestujících a dopravce nákladu.

Na postup od jednání v oblasti politiky letecké dopravy k výkonu získaných práv se budou vztahovat platná vnitrostátní a evropská pravidla pro hospodářskou soutěž a příslušná judikatura. V souvislosti se společným označováním linek (*codeshare*) platí nadále pro lety z Nizozemska, do Nizozemska a přes Nizozemsko, že nizozemské orgány musí v zásadě pouze určit dopravce skutečně zajišťujícího let (*operating carrier*). Některé země však požadují, aby byl v dohodě o letecké dopravě určen také obchodní dopravce (*marketing carrier*), a někdy se také vyžaduje licence pro provozování letů. To by při jediném určení (*single designation*) mohlo znamenat, že nezbyvá žádný prostor pro určení dalšího leteckého dopravce Společenství usazeného v Nizozemsku. Při vícenásobném určení (*multiple designation*) to může vést k tomu, že počet frekvencí provozovaných pro obchodního dopravce bude představovat omezení pro zbývající frekvence v rámci dohody o letecké dopravě. Na požádání tohoto obchodního dopravce se bude v takových případech zvažovat, zda tato skutečnost neposkytuje opodstatnění k vydání určení a /nebo povolení ze strany ministra na základě licence na trasy.

Pro stávající operace společného označování linek (*codeshare*), které už jsou povoleny na základě dohod o letecké dopravě, si letečtí dopravci ponechají svá práva se zřetelem na podmínky a bližší ustanovení uvedená v licenci na trasy.

Jestliže letecký dopravce obdržel povolení pro provozování letů na určité trase a hodlá změnit přímé provozování této trasy na nepřímé provozování prostřednictvím společného označování linek (*codeshare*), bude o tom muset informovat DGTL. Jestliže pro potřebu výše uvedené úpravy způsobu provozování nebo z důvodu nových operací společného označování linek existuje důvod k jednáním v oblasti politiky letecké dopravy, jimiž by nastaly změny v souboru práv, bude DGTL na základě východisek politiky znovu posuzovat, jakým způsobem budou práva rozdělena.

Kvalita sítě

Jak bylo uvedeno v politice vydávání licencí, hraje vliv na síť leteckých spojení z Nizozemska, do Nizozemska a přes Nizozemsko důležitou roli při posuzování, zda může být vydáno leteckému dopravci povolení pro provozování letů na trase mimo Evropské společenství. V pokynech pro tuto politiku se stanoví, že uchazečům – leteckým dopravcům provozujícím pravidelnou dopravu – nelze umožnit povolení provozu na trasách, u nichž lze předpokládat, že ovlivní hlavní spojení stávající celosvětové sítě z Nizozemska. Tímto způsobem se uplatňuje politika posilování sítě leteckých spojení přes Nizozemsko. V rámci dokumentu ‚Od rozpočtu politiky k odpovědnosti za politiku‘ (VBTB) na roky 2002–2006 lze cíl politiky shrnout jako ‚udržení a posílení spojení Nizozemska se světovou leteckou sítí v rámci otevřeného a konkurenčního mezinárodního trhu dopravy‘ ⁽⁸⁾. Zároveň je žádoucí, aby letiště Schiphol nadále patřilo z hlediska kvality sítě mezi 4 hlavní letiště v severozápadní Evropě.

⁽⁷⁾ Viz též sdělení Komise o vztazích mezi Společenstvím a třetími zeměmi v oblasti letecké dopravy (KOM(2003) 94).

⁽⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 5, článek 11 státního rozpočtu pro odvětví dopravy a vodního hospodářství.

Otázka, zda se dodatečně přispívá ke kvalitě sítě, se bude mimo jiné posuzovat jak z hlediska nastupujících a vystupujících cestujících, tak z hlediska přestupujících cestujících ⁽⁹⁾. V případě nastupujících a vystupujících cestujících jde o ‚kvalitu dosažitelnosti‘ letem z Nizozemska (v tomto případě z letiště Schiphol). U tranzitních cestujících jde zároveň o ‚kvalitu transferu‘ při uskutečnění spojení přes Nizozemsko (v tomto případě přes letiště Schiphol).

Zvažovaná kritéria se při tomto posuzování se zřetelem na kvalitu sítě zaměřují na druh a kvalitu nabízených leteckých služeb. DGTL vychází z těchto údajů:

- popisu letecké služby (mj. zamýšlené trasy),
- frekvence letecké služby a nabízené kapacity,
- druhu letadla a konfigurace,
- přímého nebo nepřímého spojení,
- zahájení letecké služby,
- kontinuity letecké služby,
- druhu služby (cestující, náklad nebo jiné),
- přístupnosti letecké služby pro uživatele,
- realizace spojení,
- stupně konkurence na trase.

Bezpečnost

Všeobecným cílem politiky DGTL je ‚podpora bezpečnosti provozu a dopravy v letectví‘ ⁽¹⁰⁾. V tomto rámci se požaduje, aby letecký dopravce vlastnil platné osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC). Doprava se smí se zřetelem na vnitrostátní a mezinárodní bezpečnostní požadavky provozovat pouze v mezích tohoto osvědčení AOC.

Vydání a platnost provozní licence potřebné pro licenci na trasy a charterové povolení vždy závisí na vlastnictví platného osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC), v němž jsou specifikovány činnosti, na které se vztahuje provozní licence (článek 9 nařízení (EHS) č. 2407/92).

Životní prostředí

Všeobecným východiskem politiky v oblasti životního prostředí je ‚dosažení a udržení trvalého rozvoje letecké dopravy‘ ⁽¹¹⁾. V této souvislosti mohou určitou roli sehrávat parametry v souvislosti s hlukem a emisemi u letadel, která mají být používána pro provozování určité trasy.

Usazování

Na základě článku 43 Smlouvy ES jsou zakázána omezení svobody usazování státních příslušníků (nebo společností, viz článek 48 Smlouvy o ES), stejně jako omezení týkající se zřizování zastoupení, poboček nebo dceřiných společností státními příslušníky jakéhokoli členského státu.

Článek 43 umožňuje státním příslušníkům/podnikům z jednoho členského státu provozovat aktivity v jiném členském státu v souladu s vnitrostátními předpisy, které se vztahují na státní příslušníky země usazení. Evropský soudní dvůr rozhodl, že k společnosti usazené v členském státu je nutno přistupovat stejně jako k vnitrostátním společnostem daného členského státu. Požadavek vnitrostátního vlastnictví a kontroly v dohodách o letecké dopravě je porušením svobody usazování.

Ze všeobecných pravidel a příslušné judikatury Soudního dvora vyplývá, že z evropských požadavků na usazování vyplývá skutečné a účinné provozování činnosti v oblasti letecké dopravy s dlouhodobým záměrem, přičemž právní forma podniku není považována za rozhodující. Tato skutečnost je vyjádřena v 10. bodě odůvodnění nařízení o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách.

⁽⁹⁾ Výrazem ‚nastupující a vystupující cestující‘ se rozumí rovněž ‚dopravci, kteří náklad vyvážejí nebo dovážejí‘. Výrazem ‚tranzitní cestující‘ se rozumí rovněž ‚dopravci, kteří zajišťují tranzit nákladu‘.

⁽¹⁰⁾ Viz poznámka pod čarou 5, článek 9 státního rozpočtu pro odvětví dopravy a vodního hospodářství.

⁽¹¹⁾ Viz poznámka pod čarou 5, článek 12 státního rozpočtu pro odvětví dopravy a vodního hospodářství.

Ředitelství DGTL přeshetří, zda je letecký dopravce Společenství skutečně usazen v Nizozemsku, jestliže tento dopravce hodlá uplatnit nárok na přepravní práva pro leteckou dopravu, která Nizozemsko získalo prostřednictvím dvoustranných jednání. K ověření se použijí kritéria skutečné integrace do vnitrostátního hospodářství a permanentní přítomnosti v Nizozemsku, která vyplývají z judikatury Evropského soudního dvora. Letecký dopravce Společenství, který se usadí v Nizozemsku, musí kromě toho splňovat nizozemské právní předpisy, které se vztahují na nizozemské letecké dopravce. Jde mimo jiné o požadavky ohledně licencí uvedené v článku 16, 16a a 16b zákona o letecké dopravě, které jsou založeny zejména na požadavcích nařízení (EHS) č. 2407/92.

Překážky na základě osvědčení provozovatele letecké dopravy pro dopravce z EU pocházející z jiných členských států nelze v zásadě připustit, protože původní domácí licence musí být uznána podle harmonizovaného základu nařízení (EHS) č. 2407/92. Přitom je třeba mít na zřeteli, že současné bezpečnostní požadavky nejsou zcela harmonizovány. Může to být důvodem k tomu, aby bezpečnostní požadavky byly mezitím částečně podřízeny vnitrostátnímu právu⁽¹²⁾. Východiska se nabízejí v čl. 16a odst. 4, v němž se stanoví, že ministr může odejmout licenci, na kterou se vztahuje nařízení (EHS) č. 2407/92, z důvodu provozování dopravy v rozporu s ustanoveními tohoto zákona nebo na základě tohoto zákona či z důvodu nedodržování ustanovení, která souvisejí s licencí.

Výše uvedený 10. bod odůvodnění rovněž stanoví, že dopravce, který je usazen ve více členských státech, se musí podřídit požadavkům vyplývajícím z vnitrostátního práva, pokud jsou v souladu s evropským právem. Kromě ustanovení zákona o letecké dopravě se tudíž použijí také vnitrostátní předpisy, například v oblasti pracovního práva nebo práva spotřebitele, uplatňují-li se nediskriminačním způsobem.

Vlastnictví a kontrola

Evropský soudní dvůr dospěl k závěru, že ustanovení o státní příslušnosti v dohodách o letecké dopravě, v jejichž důsledku pro udělení přepravních práv nepřicházejí v úvahu všichni letečtí dopravci Společenství usazení v dotyčné zemi, představují porušení práva usazování.

Požadavek v licenci na trasy, aby většinové vlastnictví a skutečná kontrola byly a zůstaly v nizozemských rukou, bude nahrazen. Požadavek bude na základě čl. 4 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92⁽¹³⁾ formulován tak, že letecký dopravce musí být leteckým dopravcem Společenství usazeným v Nizozemsku. Pod pojmem letecký dopravce Společenství se momentálně na základě nařízení (EHS) č. 2407/92 rozumí letecký dopravce, jehož vlastnictví je prostřednictvím většinové majetkové účasti a skutečné kontroly v rukou jednoho nebo více členských států Evropské unie a/nebo státních příslušníků členských států. Skutečnost, zda jde o leteckého dopravce Společenství, lze prokázat platnou provozní licenci na základě výše uvedeného nařízení. Z těchto důvodů se proto na základě nařízení (EHS) č. 2407/92 vyžaduje vlastnictví provozní licence.

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

⁽¹²⁾ Viz prohlášení Rady ve složení pro dopravu z 5. června 2003 o vnějších vztazích.

⁽¹³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství, (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1).

V

(Oznámení)

SPRÁVNÍ POSTUPY

KOMISE

F-Paříž: Provozování pravidelné letecké dopravy**Provozování pravidelné letecké dopravy mezi Štrasburkem na jedné straně a Prahou a Vídní na druhé straně****Oznámení o veřejných nabídkových řízeních zahájených Francií podle čl. 4 odst. 1 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 za účelem pověření veřejnou službou**

(2007/C 213/05)

1. **Úvod:** Podle ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23.7.1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství rozhodla Francie uložit závazek veřejné služby na pravidelnou leteckou dopravu mezi letištěm ve Štrasburku na jedné straně a letišti v Praze a Vídní na straně druhé. Normy, kterými se závazky řídí, byly zveřejněny v Úředním věstníku Evropské unie ze dne 11.9.2007 pod odkazy C 212.

Byla zahájena nezávisle dvě nabídková řízení, a to pro trasu Štrasburk – Praha a pro trasu Štrasburk – Vídeň.

Pro každou z výše uvedených tras, v případě, že žádný dopravce nezačne nebo nebude moci začít do 29.3.2008 provozovat dané spojení podle uložených závazků veřejné služby a bez požádání o finanční vyrovnání, Francie v rámci postupu podle čl. 4 odst. 1 písm. d) uvedeného nařízení rozhodla omezit přístup k tomuto spojení na jednoho dopravce a po nabídkovém řízení mu pak poskytnout právo provozovat tuto leteckou dopravu od 30.3.2008, prvního dne letecké sezóny IATA v létě roku 2008, do 27.3.2010, posledního dne před začátkem letecké sezóny IATA v létě roku 2010.

Uchazeči mohou podat nabídky pro obě z výše uvedených tras, zejména pokud se tím sníží celkově požadované vyrovnání. Uchazeči však musí pro každou trasu jasně uvést částku požadovaného finančního vyrovnání, případně rozčleněnou podle různých možností výběru jejich nabídek pro případ, že by byla vybrána pouze část tras, pro něž byla nabídka podána

2. **Předmět jednotlivých nabídkových řízení:** Poskytovat ode dne 30.3.2008 na všech trasách uvedených v odstavci 1 pravidelnou leteckou dopravu v souladu se závazky veřejné služby uloženými tak, jak byly zveřejněny v Úředním věstníku Evropské unie ze dne 11.9.2007 pod odkazy C 212.

3. **Účast v nabídkových řízeních:** Účastnit se mohou všichni dopravci Společenství s platnou provozní licencí vydanou v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23.7.1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům.

4. **Postup při nabídkovém řízení:** Na všechna nabídková řízení se vztahují ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. d), e), f), g), h) a i) nařízení (EHS) č. 2408/92.

5. **Zadávací dokumentace k nabídkovému řízení:** Úplnou zadávací dokumentaci k nabídkovému řízení, která obsahuje zvláštní zadávací podmínky a dohodu o pověření veřejnou službou včetně technické přílohy (krátká zpráva o demografické, sociální a hospodářské situaci ve spádové oblasti letiště ve Štrasburku, krátká zpráva o letišti ve Štrasburku, studie trhu, krátká zpráva o Evropském parlamentu, znění závazků veřejné služby zveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie), je možné získat zdarma na ministerstvu zahraničních věcí na adrese:

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

6. **Finanční vyrovnání:** Nabídky podané uchazeči musí jasně uvádět částku požadovanou jako vyrovnání za provozování každé linky po dobu stanovenou ve smlouvě (s vyúčtováním pro první období od 30.3.2008 do 28.3.2009 a pro druhé období od 29.3.2009 do 27.3.2010). Přesná výše konečného poskytnutého vyrovnání se stanoví zpětně pro každé období v závislosti na doložených skutečných výdajích a příjmech na službu, které nesmí přesáhnout mezní hodnoty částek uvedených v nabídce.
7. **Ceny:** V nabídkách, které předložili uchazeči, se upřesní stanovené ceny a podmínky jejich vývoje.
8. **Trvání, změna a ukončení smlouvy:** Smlouva platí ode dne 30.3.2008. Její platnost končí poslední den před začátkem letecké sezóny IATA v létě roku 2010, tj. dne 27.3.2010. Plnění smlouvy bude předmětem ověření se souhlasem dopravce na konci každého ze dvou období stanovených v článku 6. V případě nepředvídatelné změny provozních podmínek se může výše vyrovnání přehodnotit.
- V souladu se závazky veřejné služby uvedených v odstavci 2, může vybraný dopravce přerušit poskytování služeb po výpovědní lhůtě o délce nejméně šest měsíců.
- V případě závažných porušení smluvních závazků se má za to, že dopravce vypověděl smlouvu bez výpovědní lhůty, pokud znovu nezačal poskytovat leteckou službu v souladu se závazky do jednoho měsíce po obdržení výzvy.
9. **Sankce:** Za nedodržení výpovědní lhůty podle článku 8 ze strany dopravce se ukládá sankce ve formě buď správní pokuty na základě článku R. 330-20 zákona o civilním

letectví (code de l'aviation civile), nebo pokuty vypočítané na základě počtu měsíců, v nichž nebyl dodržen závazek, a skutečné ztráty trasy v dotyčném roce omezené na úroveň finančního vyrovnání uvedeného v bodu 6.

V případě menšího porušení závazků veřejné služby dochází ke snížení maximálního vyrovnání stanoveného v článku 6, aniž je dotčeno použití ustanovení článku R.330-20 zákona o civilním letectví.

Tato snížení zohledňuje počet týdnů, ve kterých byla nabízená kapacita nižší než minimální požadovaná kapacita, jakož i nedodržení četnosti letů a časového rozpisu uložených jako závazky veřejné služby.

10. **Podávání nabídek:** Nabídky musí být zaslány do 17h00 (místního času) na adresu ministerstva zahraničních věcí:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, nejpozději do 5 týdnů ode dne zveřejnění této výzvy k nabídkovému řízení v Úředním věstníku Evropské unie doporučeným dopisem s dodejkou, přičemž rozhodující je datum oznámení o přijetí, nebo předány na místě proti potvrzení.

11. **Platnost nabídkového řízení:** Platnost každého z těchto nabídkových řízení je v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. d) první věty nařízení (EHS) č. 2408/92 podmíněna tím, že žádný letecký dopravce Společenství nepředloží do 29.2.2008 program, na jehož základě by od 30.3.2008 hodlal provozovat dopravu na dotyčných trasách v souladu s uloženými závazky veřejné služby bez požadavku na finanční vyrovnání.

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – DÁNSKO

Státní podpora C 22/07 (ex N 43/07) – rozšíření režimu, kterým se osvobozují dánské námořní dopravní společnosti od placení daně z příjmu a příspěvků na sociální zabezpečení pro námořníky, na určité činnosti

Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 213/06)

Dopisem ze dne 10. července 2007 zveřejněným v závazném jazykovém znění uvedeném na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Dánskému království své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES týkající se výše uvedené podpory.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který za ním následuje, na adresu generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž:

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

Tyto připomínky budou sděleny Dánskému království. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRNUTÍ

3. Posuzovaná opatření se netýkají daňového režimu na základě tonáže. Dosud jsou omezena na režim DIS.

1. POPIS OPATŘENÍ

1.1 Název

1. Rozšíření režimu DIS na pokládku kabelů a hloubení

1.2 Popis oznámené změny režimu

2. Hlavním účelem oznámené změny je rozšířit tzv. režim DIS i na posádku plavidel pro pokládku kabelů a plovoucích bagrů. Tento režim představuje osvobození vlastníků lodí od placení příspěvků na sociální zabezpečení a daně z příjmu pro námořníky, kteří pracují na lodích zapsaných do dánského mezinárodního námořního rejstříku *Dansk Internationalt Skibsregister*; dále jen rejstřík DIS, jsou-li dané lodě využívány pro obchodní přepravu osob či zboží.

4. Pokud jde o plavidla pro pokládku kabelů, jejich činnosti dosud nebyly způsobilé pro stávající režimy zvýhodnění námořní dopravy, tedy pro daňový režim na základě tonáže a režim DIS, ačkoli plavidlům pro pokládku kabelů byl povolen zápis do rejstříku DIS. Uvedené činnosti podléhaly běžné dani z příjmu právnických osob a běžným příspěvkům na sociální zabezpečení. Dánsko nyní hodlá plavidlům pro pokládku kabelů umožnit, aby mohla výhod režimu DIS využívat v jeho plném rozsahu.

5. Dánsko dodatečně vydalo i výnos, který nebyl nikdy oznámen Komisi a v němž jsou stanovena významná pravidla pro provádění režimu DIS. Jde o výnos o zdanění námořníků v rámci uplatňování oddílu 12 zákona č. 386 ze dne 27. května 2005 o zdanění námořníků.

6. Pokud jde o plovoucí bagry, v daném výnosu je určeno, které činnosti hloubení lze s ohledem na stanovení pravidel pro způsobilost činností hloubení považovat za námořní dopravu.
7. Podle oddílu 13 tohoto výnosu lze za námořní dopravu považovat tyto činnosti plovoucích bagrů:
 - 1) plavbu mezi přístavem a místem těžby;
 - 2) plavbu mezi místem těžby a místem, kde dojde k vykládce vytěženého materiálu, včetně samotné vykládky;
 - 3) plavbu mezi místem vykládky a přístavem;
 - 4) plavbu mezi místy těžby;
 - 5) plavbu na žádost orgánů veřejné moci za účelem pomoci např. při odstraňování ropných skvrn atd.
8. Podle stávajících právních předpisů nemohou být plovoucí bagry na těžbu písku zapsány do dánského mezinárodního námořního rejstříku. Nemůže se na ně vztahovat ani daňový režim na základě tonáže. Plovoucí bagry na těžbu písku proto nemohou splňovat základní podmínky k přihlášení do režimu DIS. Vzhledem k tomu, že plovoucí bagry na těžbu písku jsou do určité míry kromě jiného používány i na činnosti mimo oblast působnosti pokynů Společenství pro státní podporu v námořní dopravě⁽¹⁾, dále jen „pokyny“, – např. pokud jde o stavební práce v teritoriálních vodách – bylo pro Dánsko obtížné zahrnout plovoucí bagry na těžbu písku do všeobecného systému čistých mezd.
9. Dánsko se namísto toho rozhodlo, že bude posádku plovoucích bagrů na těžbu písku zdaňovat podle obecných pravidel a následně po splnění příslušných podmínek vracet daň vlastníkům plavidel. Tímto způsobem se režim DIS nepřímým vztahuje i na činnosti hloubení.

2. PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ EXISTENCE PODPORY

10. Komise posoudí, zda by použití režimu DIS na činnosti související s hloubením a pokládkou kabelů mohlo být slučitelné se společným trhem.

3. POCHYBY O SLUČITELNOST OPATŘENÍ SE SPOLEČNÝM TRHEM

11. Komise má vážné pochyby, zda činnosti související s pokládkou kabelů a některé činnosti hloubení, na něž se vztahuje daný režim, představují námořní dopravu ve smyslu pokynů.

3.1 Pokládka kabelů

12. Komise má za to, že je nemožné danou činnost rozlišit na část spadající pod pojem námořní doprava a na část mimo působnost tohoto pojmu. Spíše se kloní k názoru, že je pro všechny druhy námořních činností třeba provést celkové hodnocení, aby se zjistilo, zda posuzovaná činnost zcela spadá pod pojem námořní doprava.

13. Komise následně zastává názor, že pokládku podmořských kabelů nelze vykládat jako překrývání služeb námořní dopravy a vlastní pokládky podmořských kabelů.
14. Pravidla pro pokládku kabelů většinou nepřepřavují kabelové bubny z jednoho přístavu do druhého či z jednoho přístavu na pobřežní zařízení na volném moři. Namísto toho na přání zákazníka provádějí pokládku kabelů z určeného místa na jednom pobřeží na určené místo na jiném pobřeží.
15. Navíc se dosud nepotvrdilo, že by společnosti zabývající se pokládkou kabelů se sídlem ve Společenství zasáhla tatáž omezení jako provozovatele námořní dopravy na světovém trhu. Není zřejmé, zda jsou pravidla Společenství pro pokládku kabelů vystavena konkurenci plavidel plujících pod cizí vlajkou ve stejné míře, jako se to děje v námořní dopravě.

3.2 Hloubení

16. Komise má za to, že těžba materiálů pro udržení vodní hloubky v plavebních kanálech nebo v přístavech a vyvážení těchto materiálů do moře nepředstavují dopravu. Zákazník (přístavní správa nebo správa vodních cest) od společností zabývajících se hloubením v podstatě očekává, že odstraní materiály, které omezují plavbu a jsou pro ni překážkou, a netrvá na přepravě těchto materiálů na konkrétní místo.
17. Komise kromě jiného též pochybuje o tom, zda těžba naplavenin na moři a jejich doprava do přístavu, v němž má sídlo společnost zabývající se hloubením, představuje námořní dopravu. V této souvislosti je třeba připomenout, že námořní doprava je doprava zboží mezi přístavem a jakýmkoli jiným přístavem nebo pobřežním zařízením na volném moři. Vzhledem k tomu, že místo těžby nelze považovat za pobřežní zařízení na volném moři, lze polemizovat o tom, zda činnost spočívající v těžbě naplavenin a jejich dopravě do přístavu vykládky představuje námořní dopravu.
18. Komise však může podpořit názor, že staveniště (získávání půdy, stavba mola nebo hráze atd.) může vzhledem ke své neměnné poloze představovat pobřežní zařízení na volném moři. V tomto ohledu může doprava naplavenin z přístavu na staveniště na moři představovat námořní dopravu.
19. Komise proto pochybuje o tom, zda všechny činnosti plovoucích bagrů uvedené v oznámených opatřeních mohou představovat námořní dopravu pro účely provádění pokynů.
20. V této fázi svého posouzení má Komise za to, že pokládka kabelů nepředstavuje námořní dopravu a není způsobilá pro státní podporu v námořní dopravě ve smyslu pokynů. Pokud jde o hloubení, Komise má pochybnosti o tom, zda činnosti v rámci režimu představují námořní dopravu a zda splňují podmínky způsobilosti pro státní podporu v námořní dopravě.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.

ZNĚNÍ DOPISU

„1. SAGSFORLØB

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

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 Internationalt 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. tonnageskatordningen 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 sandsugningsaktiviteters 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 ⁽⁶⁾ (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.

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

⁽³⁾ Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

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

⁽⁵⁾ Reference: TREN(2007) D/ 306985.

⁽⁶⁾ 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 (⁽⁷⁾), 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 (⁽⁸⁾).

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 (⁽⁹⁾).

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

(⁽⁸⁾) Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

(⁽⁹⁾) 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

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 kabellægnings tonnager 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 sejlrende eller havn (opmudring) 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 ⁽¹⁰⁾. 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 ⁽¹¹⁾, 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« ⁽¹²⁾. 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 kabel-tromler 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.

⁽¹⁰⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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⁽¹³⁾, 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⁽¹⁴⁾, for så vidt angår de foreslåede ændringer.
49. I lyset af de foregående overvejelser anmoder Kommissionen i overensstemmelse med forordningens artikel 6, stk. 1⁽¹⁵⁾, 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⁽¹⁶⁾, 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.“

⁽¹⁴⁾ 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«.

⁽¹⁵⁾ 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.

⁽¹⁶⁾ 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.

⁽¹³⁾ 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).

STÁTNÍ PODPORA – NĚMECKO**Státní podpora C 18/07 (ex N 874/06) – Podpora na vzdělávání pro DHL Lipsko****Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES**

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 213/07)

Dopisem ze dne 27. června 2007, který je v závazném znění uveden na stránkách následujících po tomto shrnutí, Komise oznámila Německu své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ve věci výše uvedené podpory na vzdělávání.

Zúčastněné strany mohou podat své připomínky k podpoře na vzdělávání, ohledně níž Komise zahajuje řízení, do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který po něm následuje, Generálnímu ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise na adresu:

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

Tyto připomínky budou sděleny Německu. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRNUTÍ**ŘÍZENÍ**

Dne 21. prosince 2006 oznámilo Německo Komisi svůj záměr poskytnout společnosti DHL v Lipsku podporu na vzdělávání.

POPIS

Příjemcem podpory by byla zasilatelská společnost DHL, jejímž jediným vlastníkem je Deutsche Post AG. DHL v současné době buduje na letišti Lipsko-Halle, Německo, nové centrum pro doručování a leteckou přepravu zásilek, které by mělo být uvedeno do provozu v říjnu 2007. Provozovateli tohoto centra jsou DHL Hub Leipzig GmbH a European Air Transport Leipzig GmbH.

Německé orgány navrhuji poskytnout podporu na vzdělávání ve výši 7,753 milionu EUR, která by se vztahovala ke způsobilým nákladům ve výši [(10-15)] (*) milionů EUR. Vzdělávání by bylo určeno pro určitá pracovní místa, např. pro pozemní manipulaci s letecky přepravovanými náklady (tzv. manipulační dělníci II), pro bezpečnostní pracovníky a pozemní obsluhu. Vzdělávací program obsahuje především kurzy *obecného* vzdělávání, ale i některé *specifické* kurzy.

POSOUZENÍ

Komise má v této fázi vážné pochybnosti o tom, zda navrhovaná podpora splňuje podmínky nařízení Komise (ES) č. 68/2001 a čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES. Na jedné straně si Komise není jista, zda způsobilé náklady zahrnují rovněž produktivní hodiny. Na druhé straně má důvody k tomu, aby se domnívala, že příjemci podpory by museli své zaměstnance proškolení, i kdyby žádnou podporu neobdrželi, a to

z následujících důvodů: za prvé, DHL investovalo v Německu do logistického centra v Lipsku a musí nabrat nové zaměstnance, aby toto centrum mohlo uvést do provozu; za druhé, přestože jsou vzdělávací opatření do velké míry obecná, zdá se, že jsou dosti odborně zaměřená a z velké části okamžitě nutná pro zajištění fungování centra; za třetí se zdá, že některé kvalifikace a osvědčení jsou vyžadovány zákonem; za čtvrté se zdá, že je na evropském trhu značně obtížné najít v oblasti letecké dopravy zaměstnance, kteří by byli plně vyškoleni a měli potřebné dovednosti; za čtvrté se nezdá, že by využívání jiných poskytovatelů služeb jako subdodavatelů bylo finančně efektivní.

ZÁVĚR

Vzhledem k výše uvedeným pochybnostem se Komise rozhodla zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

ZNĚNÍ DOPISU

„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.

(*) Důvěrné informace.

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 notifizierten 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. ‚Berufsspendlertum‘ 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) ⁽¹⁾	Aufgaben im mittleren Management; Personalmanagement und Planung, Führungsaufgaben

⁽¹⁾ 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 Vorfeldarbeit 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 ⁽¹⁾, 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 Schuleinheiten 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).

⁽¹⁾ 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 Freigabe-bescheinigungen 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 ⁽²⁾, 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)
Förderfähige Kosten insgesamt	[(30-40 %)] EUR	[(< 1 %)] EUR	[(40-50 %)] EUR	[(10-20 %)] EUR
Förderhöchstintensität	60 %	35 %	60 %	35 %
Voraussichtlicher Förderbetrag	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR

⁽²⁾ 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⁽³⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 363/2004 der Kommission vom 25. Februar 2004⁽⁴⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 1976/2006 der Kommission vom 20. Dezember 2006⁽⁵⁾ (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⁽⁶⁾ eine individuelle Beurteilung⁽⁷⁾ 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.

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⁽⁸⁾. 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⁽⁹⁾. 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.

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽⁴⁾ ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Dies entspricht auch Erwägungsgrund 16 der Verordnung über Ausbildungsbeihilfen.

⁽⁸⁾ 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, [...]“.

⁽⁹⁾ 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:
- a) 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.
 - b) 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. Frachtkapazität 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.
 - c) 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.
 - d) 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 strengen Zeitplan erfolgen muss und ein einziger Fehler enorme Verspätungen nach sich ziehen kann.
 - e) 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.“

Předběžné oznámení o spojení podniků**(Věc č. COMP/M.4753 – Antalis/MAP)****(Text s významem pro EHP)**

(2007/C 213/08)

1. Komise dne 5. září 2007 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽¹⁾, kterým podnik Antalis International SAS („Antalis“, Francie) kontrolovaný podnikem Sequana Capital získává ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení Rady nákupem akcií kontrolu nad celým podnikem MAP Merchant Group BV („MAP“, Nizozemsko).

2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:

— podniku Antalis: obchod s papírem a papírenskými výrobky,

— podniku MAP: obchod s papírem a papírenskými výrobky.

3. Komise po předběžném přezkoumání zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) č. 139/2004. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno.

4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí předložily své případné připomínky k navrhované transakci.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (č. faxu (32-2) 296 43 01 nebo 296 72 44) či poštou s uvedením čísla jednacího COMP/M.4753 – Antalis/MAP na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.