ISSN 1725-2415

Επίσημη Εφημερίδα C 213

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

50ό έτος

Έκδοση στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

12 Σεπτεμβρίου 2007

Ανακοίνωση αριθ. | Περιεχόμενα | Σελίδα

II *Ανακοινώσεις*

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Επιτροπή

2007/C 213/01 Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση ([1]) 1

IV *Πληροφορίες*

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Επιτροπή

2007/C 213/02 Ισοτιμίες του ευρώ 6

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2007/C 213/03 Εθνική διαδικασία της Ρουμανίας για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς 7

2007/C 213/04 Εθνική διαδικασία των Κάτω Χωρών για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων αεροπορικής μεταφοράς 12

V *Γνωστοποιήσεις*

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Επιτροπή

2007/C 213/05 F-Παρίσι: Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Στρασβούργου, αφενός, και Πράγας και Βιέννης, αφετέρου — Προκήρυξη διαγωνισμού από τη Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου με σκοπό την ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας 20

EL

([1]) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

Ανακοίνωση αριθ. | Περιεχόμενα *(συνέχεια)* | Σελίδα

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Επιτροπή

2007/C 213/06 Κρατική ενίσχυση — Δανία — Κρατική ενίσχυση C 22/07 (ex N 43/07) — Επέκταση σε ορισμένες δραστηριότητες του καθεστώτος απαλλαγής ναυτιλιακών εταιρειών της Δανίας από την καταβολή του φόρου εισοδήματος και των κοινωνικών εισφορών των ναυτικών — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ [1] 22

2007/C 213/07 Κρατική ενίσχυση — Γερμανία — Κρατική ενίσχυση C 18/07 (ex N 874/06) — Ενίσχυση επαγγελματικής εκπαίδευσης υπέρ της DHL Leipzig — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ [1] 28

2007/C 213/08 Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.4753 — Antalis/MAP) [1] 35

EL

[1] Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ

Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2007/C 213/01)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	19.7.2007
Αριθμός ενίσχυσης	N 360/06
Κράτος μέλος	Σλοβακία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Νομική βάση	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 benzínoch a motorovej nafte uvedených na trh Slovenskej republiky
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Προστασία του περιβάλλοντος
Είδος ενίσχυσης	Μείωση φορολογικού συντελεστή
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 2 933 εκατ. SKK
Ένταση	—
Διάρκεια	1.5.2006-30.4.2012
Κλάδοι της οικονομίας	Χημική βιομηχανία και φάρμακα

Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Ministerstvo financií SR
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	13.6.2007
Αριθμός ενίσχυσης	N 549/06
Κράτος μέλος	Ιταλία
Περιφέρεια	Sicilia
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Atlantica Invest AG
Νομική βάση	— 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
Είδος μέτρου	Ατομική ενίσχυση
Στόχος	Περιφερειακή ανάπτυξη
Είδος ενίσχυσης	Άμεση επιχορήγηση
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 97,48 εκατ. EUR
Ένταση	12,2 %
Διάρκεια	31.12.2009
Κλάδοι της οικονομίας	Ψυχαγωγικές, πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Ministero dello Sviluppo economico
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	4.5.2007
Αριθμός ενίσχυσης	N 755/06
Κράτος μέλος	Τσεχική Δημοκρατία
Περιφέρεια	—
Τίτλος	Αντιμετώπιση των ζημιών που προκλήθηκαν στις δεξαμενές και τα αναχώματα από τις πλημμύρες κατά την περίοδο από τον Μάιο έως τον Ιούλιο 2006
Νομική βάση	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
Τύπος του μέτρου	Καθεστώς ενίσχυσης
Στόχος	Αποζημίωση για τις ζημίες που προκλήθηκαν από τις πλημμύρες το καλοκαίρι του 2006
Μορφή της ενίσχυσης	Άμεση ενίσχυση
Προϋπολογισμός	3 000 000 CZK συνολικά
Ένταση	70 % των οικοδομικών δαπανών κατ'ανώτατο όριο
Διάρκεια	1.1.2007-31.12.2008
Οικονομικός τομέας	Αλιεία
Όνομα και διεύθυνση της υπηρεσίας που είναι αρμόδια για τη χορήγηση της ενίσχυσης	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Άλλες πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	4.5.2007
Αριθμός ενίσχυσης	N 914/06
Κράτος μέλος	Τσεχική Δημοκρατία
Περιφέρεια	—
Τίτλος	Αντιμετώπιση των ζημιών στα αποθέματα ιχθύων των δεξαμενών, οι οποίες προκλήθηκαν από τις πλημμύρες κατά την περίοδο 28 Μαΐου — 2 Ιουλίου 2006

Νομική βάση	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
Τύπος του μέτρου	Καθεστώς ενίσχυσης
Στόχος	Αντιμετώπιση των ζημιών στα αποθέματα ιχθύων των δεξαμενών, οι οποίες προκλήθηκαν από τις πλημμύρες κατά την περίοδο 28 Μαΐου — 2 Ιουλίου 2006
Μορφή της ενίσχυσης	Άμεση ενίσχυση
Προϋπολογισμός	10 000 000 CZK συνολικά
Ένταση	50 % κατ'ανώτατο όριο της εκτίμησης των ζημιών στα αποθέματα ιχθύων
Διάρκεια	1.12.2006-31.12.2007
Οικονομικός τομέας	Αλιεία
Όνομα και διεύθυνση της υπηρεσίας που είναι αρμόδια για τη χορήγηση της ενίσχυσης	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Άλλες πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	14.5.2007
Αριθμός ενίσχυσης	N 135/07
Κράτος μέλος	Κάτω Χώρες
Περιφέρεια	—
Ονομασία (ή/και ονοματεπώνυμο του δικαιούχου)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Νομική βάση	Verordening financiering vispromotie 2007
Τύπος του μέτρου	Καθεστώς ενίσχυσης
Στόχος	Ενίσχυση στον κλάδο της αλιείας
Μορφή ενίσχυσης	Ατομικές επιχορηγήσεις
Προϋπολογισμός	Περίπου 1 381 000 EUR ετησίως
Ένταση	100 % κατ' ανώτατο όριο

Διάρκεια	Απεριόριστη
Οικονομικός τομέας	Κλάδος αλιείας
Ονομασία και διεύθυνση της αρμόδιας υπηρεσίας χορήγησης της ενίσχυσης	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Άλλες πληροφορίες	Ετήσια έκθεση

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ([1])

11 Σεπτεμβρίου 2007

(2007/C 213/02)

1 ευρώ =

	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία		Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,3824	RON	ρουμανικό λέι	3,3163
JPY	ιαπωνικό γιεν	157,31	SKK	σλοβακική κορόνα	33,637
DKK	δανική κορόνα	7,4473	TRY	τουρκική λίρα	1,7790
GBP	λίρα στερλίνα	0,68020	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,6715
SEK	σουηδική κορόνα	9,3200	CAD	καναδικό δολάριο	1,4467
CHF	ελβετικό φράγκο	1,6401	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	10,7610
ISK	ισλανδική κορόνα	89,86	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,9819
NOK	νορβηγική κορόνα	7,8515	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	2,1049
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 294,48
CYP	κυπριακή λίρα	0,5842	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	9,9094
CZK	τσεχική κορόνα	27,630	CNY	κινεζικό γιουάν	10,4001
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	HRK	κροατικό κούνα	7,3237
HUF	ουγγρικό φιορίνι	254,58	IDR	ινδονησιακή ρουπία	13 049,86
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ	4,8584
LVL	λεττονικό λατ	0,7004	PHP	πέσο Φιλιππινών	65,056
MTL	μαλτέζικη λίρα	0,4293	RUB	ρωσικό ρούβλι	35,2250
PLN	πολωνικό ζλότι	3,7895	THB	ταϊλανδικό μπατ	44,709

([1]) *Πηγή:* Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Εθνική διαδικασία της Ρουμανίας για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς

(2007/C 213/03)

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει την κάτωθι εθνική διαδικασία για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς μεταξύ των επιλέξιμων κοινοτικών αερομεταφορέων, όταν τα εν λόγω δικαιώματα είναι περιορισμένα με βάση διεθνείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών.

«Υπουργείο μεταφορών

Διατάγμα έγκρισης του κανονισμού για τον καθορισμό κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν αεροπορικές γραμμές σύμφωνα με τις διατάξεις συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με τρίτες χώρες

Αριθ. 269 της 28ης Μαΐου 2007

Δυνάμει των εξουσιών του Υπουργείου Μεταφορών ως κρατικής αρχής στον τομέα των μεταφορών,

Με βάση το άρθρο 4 στοιχεία b) και ν) και το άρθρο 50 παράγραφος 3 του κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 29/1997 περί του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, το οποίο αναδημοσιεύθηκε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωσή του, το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, και το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 367/2007 για την οργάνωση και τη λειτουργία του Υπουργείου Μεταφορών,

Το Υπουργείο μεταφορών εκδίδει το εξής

ΔΙΑΤΑΓΜΑ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται ο κανονισμός για τον καθορισμό κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με τρίτες χώρες, όπως προβλέπεται στο παράρτημα, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας εντολής.

Άρθρο 2

1. Το παρόν διάταγμα θα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ρουμανίας, μέρος Ι.

2. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος διατάγματος, καταργείται το διάταγμα αριθ. 546/1999 σχετικά με τους όρους που διέπουν τον καθορισμό ρουμανικών αεροπορικών εταιρειών να εκπληρώνουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές γραμμές, η οποία δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ρουμανίας, μέρος Ι, αριθ. 539 της 4ης Νοεμβρίου 1999.

Άρθρο 3

Η Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών θα λάβει τα μέτρα για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας εντολής.

Ο Υπουργός Μεταφορών

Ludovic ORBAN

Παράρτημα του διατάγματος του αριθ. 269/2007 του Υπουργείου Μεταφορών

Κανονισμός για τον καθορισμό των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν αεροπορικές γραμμές σύμφωνα με τις διατάξεις των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με τρίτες χώρες

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός προβλέπει τους όρους με βάση τους οποίους καθορίζονται αερομεταφορείς να εκτελούν αεροπορικές γραμμές που καλύπτονται από συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με τρίτες χώρες, στις οποίες δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, στο εξής "κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου".

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

— "κοινοτικός αερομεταφορέας", οποιοσδήποτε αερομεταφορέας, ο οποίος είναι εγκατεστημένος στη Ρουμανία με βάση τους όρους της κοινοτικής νομοθεσίας και είναι κάτοχος άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων·

— "γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς", η γραμμή στην οποία δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου 2408/92 και υπόκειται σε περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς με βάση συμφωνία αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με τρίτη χώρα.

Άρθρο 2

1. Οι πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα μεταφοράς και τη χορήγησή τους σε γραμμές μεταξύ Ρουμανίας και χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τις οποίες η Ρουμανία έχει συνάψει συμφωνία αεροπορικών μεταφορών διατίθενται στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών (www.mt.ro).

2. Το χρονοδιάγραμμα των προγραμματιζόμενων διαπραγματεύσεων για διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών θα δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών.

3. Οποιοσδήποτε κοινοτικός αερομεταφορέας που ενδιαφέρεται να εκτελεί πτήσεις σε γραμμή μεταξύ της Ρουμανίας και χώρας μη μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την οποία η Ρουμανία δεν έχει συνάψει συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, μπορεί να πληροφορήσει το Υπουργείο Μεταφορών σχετικά με την πρόθεσή του και τις τυχόν απαιτήσεις του. Οι πληροφορίες που θα λάβει το Υπουργείο Μεταφορών θα ληφθούν υπόψη σε περίπτωση διαπραγμάτευσης συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών με τη συγκεκριμένη χώρα.

Άρθρο 3

1. Οποιοσδήποτε κοινοτικός αερομεταφορέας που ενδιαφέρεται να εκτελεί πτήσεις σε γραμμές που καλύπτονται από συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με τρίτες χώρες, στις οποίες δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, υποβάλλει γραπτώς αίτηση στη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, "τη ΓΔΠΑ", του Υπουργείου Μεταφορών προκειμένου να λάβουν τον σχετικό καθορισμό τους.

2. Εάν υποβληθεί αίτηση για γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένων των ορίων χωρητικότητας και συχνότητας ή του αριθμού αερομεταφορέων που επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις στη συγκεκριμένη γραμμή), θα δημοσιευθούν πληροφορίες εφαρμογής στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών, καθώς και ανακοίνωση πρόσκλησης για εκδήλωση ενδιαφέροντος, εντός δέκα πέντε ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσής της, από οποιονδήποτε άλλο κοινοτικό αερομεταφορέα ενδιαφερόμενο να εκτελεί πτήσεις στη συγκεκριμένη γραμμή.

3. Όλες οι αιτήσεις που θα ληφθούν βάσει της πρόσκλησης της παραγράφου 2 θα δημοσιευθούν στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών.

4. Οι αιτήσεις που θα παραληφθούν μετά την προθεσμία που προβλέπεται στην παράγραφο 2 δεν θα ληφθούν υπόψη και οι αντίστοιχοι αιτούντες θα ενημερωθούν από την ΓΔΠΑ.

5. Οι αιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 3 πρέπει να υποβληθούν γραπτώς στη ρουμανική γλώσσα και να περιέχουν τα εξής:

α) αντίγραφο της άδειας εκμετάλλευσης του αερομεταφορέα·

β) περιγραφή των προγραμματιζόμενων δρομολογίων (γραμμές, ωράρια πτήσεων, τύπος αεροσκαφών και σήμα νηολόγησής τους, κ.λπ.)·

γ) την προγραμματιζόμενη ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων·

δ) τυχόν εμπορικές ρυθμίσεις με άλλους αερομεταφορείς·

ε) τυχόν δρομολόγια ανταπόκρισης.

στ) δυνατότητα πρόσβασης στα δρομολόγια και εμπορική τους υποστήριξη για το κοινό (δίκτυο πώλησης εισιτηρίων, εξυπηρέτηση μέσω του Διαδικτύου. κ.λπ.),

ζ) διαμόρφωση των ναύλων για τη γραμμή.

η) στοιχεία και εγγυήσεις που επιτρέπουν την αξιολόγηση της επιχειρησιακής και οικονομικής επιφάνειας του υποψήφιου αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις, οι οποίες να καλύπτουν τα πρώτα δύο χρόνια λειτουργίας (επιχειρηματικό σχέδιο για τη συγκεκριμένη γραμμή, το οποίο να περιέχει, τουλάχιστον, πληροφορίες σχετικά με τα εξής: κατάσταση του αεροσκάφους που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, επιχειρησιακή δυνατότητα χρήσης άλλου αεροσκάφους σε περίπτωση που το προβλεπόμενο αεροσκάφος δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί εξαιτίας απρόβλεπτων καταστάσεων, οικονομική επιφάνεια για την έναρξη και τη διατήρηση των δρομολογίων ακόμη και εάν η κίνηση είναι πολύ περιορισμένη, ένταξη του νέου δρομολογίου στις ήδη υπάρχουσες αεροπορικές γραμμές, πρόβλεψη του αντίκτυπου του αεροπορικού δρομολογίου στις διάφορες κατηγορίες επιβατών).

6. Η ΓΔΠΑ μπορεί να ζητήσει από τους υποψηφίους συμπληρωματικές πληροφορίες, απαραίτητες για την αξιολόγηση της αίτησής τους.

Άρθρο 4

1. Για τις γραμμές χωρίς περιορισμό δικαιωμάτων μεταφοράς, ο καθορισμός αερομεταφορέα θα δημοσιευθεί από το Υπουργείο Μεταφορών σύμφωνα με τις διατάξεις της αντίστοιχης συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, μετά την παραλαβή της αίτησης και των πληροφοριών που προβλέπονται στο άρθρο 3.

2. Οι αλληλοανταγωνιζόμενες αιτήσεις για τη μη χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα σε γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς θα αξιολογηθούν από την ΓΔΠΑ με βάση τα εξής κριτήρια:

α) ικανοποίηση της ζήτησης αεροπορικής μεταφοράς (συχνότητα του δρομολογίου και προσφερόμενη χωρητικότητα, απευθείας πτήσεις ή πτήσεις μέσω ανταπόκρισης, ημέρες εκτέλεσης των δρομολογίων, κ.λπ.)·

β) προσκόμιση εγγυήσεων όσον αφορά τη βιωσιμότητα του δρομολογίου επί τουλάχιστον μία διετία·

γ) προτεινόμενη ημερομηνία έναρξης των πτήσεων και περίοδος εκτέλεσης των πτήσεων·

δ) δυνατότητα πρόσβασης στα προσφερόμενα δρομολόγια από τους χρήστες (δίκτυο πώλησης εισιτηρίων, εξυπηρέτηση μέσω του Διαδικτύου, κ.λπ.)·

ε) διαμόρφωση των ναύλων, συμπεριλαμβανομένων των τιμών των εισιτηρίων·

στ) τυχόν σύνδεση των προσφερόμενων δρομολογίων με το υπάρχον δίκτυο γραμμών·

ζ) επιδόσεις του αεροσκάφους από περιβαλλοντική άποψη, μεταξύ των οποίων είναι και η ηχορρύπανση.

3. Η κατάσταση του αερομεταφορέα όσον αφορά την καταβολή των αερολιμενικών τελών και των τελών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών στους ρουμανικούς αερολιμένες μπορεί επίσης να ληφθεί υπόψη ως κριτήριο επιλογής.

Άρθρο 5

1. Το Υπουργείο Μεταφορών θα αποφασίσει σχετικά με τις αιτήσεις καθορισμού αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις σε γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς εντός 60 ημερών από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2.

2. Τα δικαιώματα μεταφοράς θα χορηγηθούν για περίοδο αορίστου διαρκείας.

3. Η απόφαση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 θα δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών και θα κοινοποιηθεί γραπτώς από τη ΓΔΠΑ σε όλους τους υποψηφίους. Μετά τη δημοσίευση της απόφασης, το Υπουργείο Μεταφορών θα καθορίσει τον αερομεταφορέα που επέλεξε να εκτελεί πτήσεις στη συγκεκριμένη γραμμή.

4. Τα δικαιώματα μεταφοράς που θα χορηγηθούν για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων σε γραμμές που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου δεν είναι δυνατόν να μεταφερθούν από έναν αερομεταφορέα σε άλλον.

5. Εάν, μετά την έκδοση καθορισμού αερομεταφορέα από το Υπουργείο Μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 ή το άρθρο 5 παράγραφος 3, δεν χορηγηθεί ή ανακληθεί η αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης για τη συγκεκριμένη γραμμή στον καθορισμένο αερομεταφορέα από την αρμόδια αρχή της τρίτης χώρας, ο αερομεταφορέας ενημερώνει αμέσως γραπτώς το Υπουργείο Μεταφορών.

Άρθρο 6

1. Η ΓΔΠΑ θα παρακολουθεί τον τρόπο με τον οποίο εκτελεί ο καθορισμένος αερομεταφορέας τα δρομολόγια σε γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς σύμφωνα με την αίτησή του και τους όρους της τελικής απόφασης καθορισμού, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5.

2. Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να υποβάλει ένσταση για την αποτελεσματική χρήση των δικαιωμάτων μεταφοράς σε γραμμή με περιορισμένα δικαιώματα μεταφοράς και να υποβάλει αίτηση εκτέλεσης αεροπορικών δρομολογίων στη γραμμή αυτή προσφέροντας καλύτερους όρους εκτέλεσης από εκείνους του καθορισμένου μεταφορέα.

3. Στην περίπτωση που περιγράφεται στην παράγραφο 2, η ΓΔΠΑ επαναξιολογεί τον αρχικό καθορισμό. Ωστόσο, η επαναξιολόγηση δεν πραγματοποιείται πριν από την πάροδο πενταετίας από την έκδοση του καθορισμού ή από την προηγούμενη επαναξιολόγηση.

4. Ο καθορισμένος αερομεταφορέας ενημερώνεται για τυχόν απόφαση επαναξιολόγησης. Η απόφαση δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών. Η επαναξιολόγηση διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 3 ή 5.

Άρθρο 7

1. Το Υπουργείο Μεταφορών αποσύρει έναν καθορισμό που έχει εκδώσει βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3, εάν:

α) ο αερομεταφορέας δεν αρχίσει την εκτέλεση δρομολογίων στη συγκεκριμένη γραμμή εντός έξι μηνών από την ημερομηνία καθορισμού του·

β) το αεροπορικό δρομολόγιο διακοπεί και δεν επαναληφθεί εντός έξι μηνών, εκτός εάν η διακοπή οφείλεται σε περιστάσεις ανεξάρτητες της θελήσεως του καθορισμένου αερομεταφορέα·

γ) η αρμόδια αρχή άλλης χώρας δεν χορηγήσει ή ανακαλέσει την αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης στον καθορισμένο αερομεταφορέα·

δ) ο αερομεταφορέας κοινοποιήσει στην ΓΔΠΑ την πρόθεσή του να παύσει την εκτέλεση των δρομολογίων στη συγκεκριμένη γραμμή.

2. Το Υπουργείο Μεταφορών μπορεί επίσης να αποσύρει έναν καθορισμό εάν:

α) ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τις δεσμεύσεις του σχετικά με τη συχνότητα των πτήσεων, τη χωρητικότητα, τους ναύλους και την έκδοση εισιτηρίων, με βάση τις οποίες το Υπουργείο Μεταφορών εξέδωσε την απόφαση καθορισμού του·

β) ο αερομεταφορέας υπήρξε επανειλημμένα οφειλέτης στους αερολιμένες της Ρουμανίας ή στους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

3. Η ΓΔΠΑ κοινοποιεί γραπτώς στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα την πρόθεσή της να ανακαλέσει τον καθορισμό σε μια συγκεκριμένη γραμμή, καθώς και τους λόγους της απόφασής της. Η εν λόγω κοινοποίηση αποστέλλεται επίσης σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που είχαν υποβάλει αίτηση να εκτελούν πτήσεις στη συγκεκριμένη γραμμή, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι δε αερομεταφορείς μπορούν να υποβάλουν παρατηρήσεις και σχόλια.

4. Ο καθορισμένος αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να υποβάλει στην ΓΔΠΑ, εντός 15 ημερών από την παραλαβή της κοινοποίησης που προβλέπεται στην παράγραφο 3, τα σχόλιά του σχετικά με τους λόγους ανάκλησης του καθορισμού του και τις νέες δεσμεύσεις που επιθυμεί να αναλάβει σχετικά με την εκτέλεση των αεροπορικών δρομολογίων στη συγκεκριμένη γραμμή.

5. Εντός 30 ημερών από τη λήξη της προθεσμίας που καθορίζεται στην παράγραφο 4, το Υπουργείο Μεταφορών λαμβάνει απόφαση για την απόσυρση του καθορισμού. Εάν ανακαλέσει τον καθορισμό, η αντίστοιχη απόφαση αρχίζει να ισχύει τρεις μήνες από την κοινοποίησή της στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα. Για τον νέο καθορισμό αερομεταφορέα, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 3 έως 5.

Άρθρο 8

Τυχόν προσφυγή κατά απόφασης του Υπουργείου Μεταφορών να μην καθορίσει κοινοτικό αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις σε γραμμή, η οποία καλύπτεται από συμφωνία αεροπορικών μεταφορών που έχει συνάψει η Ρουμανία με χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και στην οποία δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, ή να ανανακαλέσει καθορισμό αερομεταφορέα, διέπεται από τον νόμο αριθ. 554/2004 περί διοικητικών διαφορών, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια.»

Εθνική διαδικασία των Κάτω Χωρών για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων αεροπορικής μεταφοράς

(2007/C 213/04)

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει την κάτωθι εθνική διαδικασία για την κατανομή, μεταξύ των επιλέξιμων κοινοτικών αερομεταφορέων, δικαιωμάτων αεροπορικής μεταφοράς, όταν αυτά είναι περιορισμένα βάσει συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες.

«Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart

Μνημόνιο για την πολιτική έκδοσης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων

[όπως τροποποιήθηκε από το διάταγμα της 7ης Μαΐου 2007 (VENW/DGTL-2007/7827)]

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Εισαγωγή

Όπως προκύπτει από την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 5ης Νοεμβρίου 2002 ([1]), για τις υποθέσεις σχετικά με τις συμφωνίες "Ανοικτού Ουρανού" ("Open Skies"), ευρωπαϊκός αερομεταφορέας που επιθυμεί να εγκατασταθεί στις Κάτω Χώρες πρέπει να έχει τη δυνατότητα, χωρίς διακρίσεις και με διαφανή τρόπο, να ασκήσει τα δικαιώματά του με βάση τις ολλανδικές διμερείς αεροπορικές συμφωνίες. Το ζήτημα αυτό έχει καθοριστεί στον κανονισμό για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΚ) αριθ. 847/2004. Στο πλαίσιο αυτό, αποφάσισε η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Πολιτικής Αεροπορίας [Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart — DGTL] να εναρμονίσει την πολιτική έκδοσης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων και την εφαρμογή της με τις εξελίξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και, για να εξασφαλίσει τη διαφάνεια, αποφάσισε να θεσπίσει τις αναγκαίες προσαρμογές για το σκοπό αυτό στο παρόν μνημόνιο.

Εκτός από τη διαδικασία έκδοσης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων, θα τροποποιηθεί επίσης η μορφή των εν λόγω αδειών. Η άδεια εκτέλεσης δρομολογίων θα επανασχεδιαστεί, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι κάθε κοινοτικός αεροπορικός μεταφορέας που είναι εγκατεστημένος στις Κάτω Χώρες θα έχει καταρχήν την άδεια να εκτελεί πτήσεις σε όλα τα σημεία του κόσμου. Ωστόσο, για να είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει μια συγκεκριμένη διαδρομή, πρέπει να συμπεριληφθεί σε κατάλογο των διαδρομών, τον οποίο καταρτίζει ο Υπουργός, που όντως πρέπει να εξυπηρετούνται σύμφωνα με την άδεια.

Η DGTL είναι υπέρ της εφαρμογής της ακολουθούμενης μεθοδολογίας, εφόσον αυτό είναι δυνατόν και εφόσον δεν αντίκειται προς τη νομοθεσία της ΕΕ. Κατά συνέπεια, οι ρήτρες που στηρίζονται στην εθνικότητα όσον αφορά την ιδιοκτησία και τον έλεγχο, εναρμονίζονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 43 της συνθήκης ΕΚ (δικαίωμα εγκατάστασης), σύμφωνα με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για τις συμφωνίες Ανοικτού Ουρανού με τις ΗΠΑ.

Σε περίπτωση που υπάρχει περιορισμένος αριθμός δικαιωμάτων προσγείωσης, η DGTL πριν από τη χορήγηση της άδειας πρέπει να προσδιορίσει κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις σε ποιον αεροπορικό μεταφορέα επιτρέπεται να εκμεταλλεύεται συγκεκριμένες γραμμές. Προς το σκοπό αυτό, η DGTL θα στηρίξει την απόφασή της στην τρέχουσα πολιτική όπως αυτή καθορίζεται από το μνημόνιο για την πολιτική έκδοσης αδειών του 1994 και τις νέες προσθήκες που περιλαμβάνονται στο παρόν μνημόνιο για την πολιτική έκδοσης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων. Θα πραγματοποιηθεί αξιολόγηση, η οποία θα αιτιολογηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες βάσει του γενικού νόμου περί διοικητικών διαδικασιών (Algemene Wet Bestuursrecht — Awb).

Πεδίο εφαρμογής

Οποιοσδήποτε κοινοτικός αερομεταφορέας ο οποίος επιθυμεί να εκτελεί πτήσεις από και προς τρίτες χώρες ή μέσω αυτών με αναχώρηση από τις Κάτω χώρες, για να ασκήσει τα διμερή δικαιώματα μεταφοράς που έχει αποκτήσει η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, πρέπει καταρχήν να εγκαταστήσει γραφεία στις Κάτω Χώρες και να υποβάλει αίτηση άδειας εκτέλεσης δρομολογίων ή, εάν δεν υπάρχουν προγραμματισμένα δρομολόγια, αίτηση άδειας για ναυλωμένες πτήσεις.

Επιπλέον, για να εξασφαλίσει την ισχύ της άδειας εκτέλεσης δρομολογίων, ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι και να εξακολουθήσει να είναι κάτοχος έγκυρης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με το άρθρο 16α του νόμου περί αεροπορίας (Luchtvaartwet).

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

Η χορήγηση και η ανά πάσα στιγμή ισχύς της άδειας λειτουργίας εξαρτάται από την κατοχή ισχύοντος πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟC), το οποίο καθορίζει τις δραστηριότητες που καλύπτονται από την άδεια λειτουργίας [άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92]. Οι μεταφορικές δραστηριότητες πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με το χορηγηθέν ΑΟC.

Σε περίπτωση που μεταφορέας, κάτοχος άδειας εκτέλεσης δρομολογίων των Κάτω Χωρών, παύσει να είναι κοινοτικός αερομεταφορέας εγκατεστημένος στις Κάτω Χώρες, το Υπουργείο μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση της άδειάς του.

Η χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης γραμμής δεν σημαίνει ότι ο κάτοχος της άδειας δεν απαιτείται να λάβει υπόψη του τις απαιτήσεις που καθορίζονται σε άλλες πράξεις, π.χ. τις απαιτήσεις των αρχών τρίτων χωρών προς τις οποίες πραγματοποιούνται πτήσεις ή τη διαθεσιμότητα χρονοθυρίδων (slots).

Νομικό πλαίσιο

Εθνικό

Η άδεια εκτέλεσης δρομολογίων και η άδεια ναυλωμένης πτήσης χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 16β του νόμου περί αεροπορίας, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα έκδοσης άδειας κατά την έννοια του άρθρου 16, η οποία δεν εμπίπτει στο άρθρο 16α που αφορά τις άδειες λειτουργίας. Αυτή είναι η βάση στην οποία μπορεί να στηριχθεί η αρμόδια αρχή για να καθορίζει την πολιτική της.

Η άδεια μπορεί να εκδοθεί για πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο. Η αξιολόγηση πριν από τη χορήγηση της άδειας στηρίζεται στο παρόν μνημόνιο όσον αφορά την αναθεώρηση της πολιτικής έκδοσης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων και στο μνημόνιο για την πολιτική έκδοσης αδειών. Σε περίπτωση που το παρόν μνημόνιο διαφέρει από την πολιτική έκδοσης αδειών, υπερισχύει η πολιτική έκδοσης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων. Επιπλέον, όσον αφορά τις μεταφορές με ναυλωμένες πτήσεις, ισχύει το διάταγμα για έκτακτες αεροπορικές μεταφορές [(Besluit ongeregeld luchtvervoer — BOL), διάταγμα της 2ας Μαΐου 1975/Stb. 1975, 227] και στην περίπτωση των ταξιδιωτικών πακέτων ισχύει το διάταγμα για τα οργανωμένα ταξίδια [(Besluit IT-reizen), κανονισμός της 5ης Φεβρουαρίου 1981/Nr. LV/L 20478/ υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (Rijksluchtvaartdienst)/ Stcrt. 1981, 33].

Εκτός από το ανωτέρω διάταγμα, βάσει του άρθρου 7 του διατάγματος για τις έκτακτες αεροπορικές μεταφορές καθορίστηκαν λεπτομερείς κανόνες για τις έκτακτες μεταφορές στο διάταγμα για τις εμπορευματικές και άλλες πτήσεις [(Besluit Vracht- en overige vluchten), κανονισμός της 5ης Φεβρουαρίου 1981/ Nr. LV/L 20477 Rijksluchtvaartdienst/ Stcrt. 1981, 33], το διάταγμα για τις πτήσεις ABC (διάταγμα της 11ης Ιουνίου 1979/ nr. LV/ L 22952/Stcrt. 1979, 131) και το διάταγμα για τη μεταφορά μικρών ομάδων (κανονισμός της 29ης Ιουλίου 1975/Nr. POL/L 23676/ Stcrt. 1975, 150).

Ευρωπαϊκό

Στις 5 Νοεμβρίου 2002, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση για τις υποθέσεις που υπέβαλε η Επιτροπή σχετικά με τις συμφωνίες Ανοικτού Ουρανού με τις Ηνωμένες Πολιτείες ([2]). Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο υιοθέτησε την άποψη ότι η Κοινότητα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα σε ορισμένους τομείς. Έκρινε επίσης ότι οι ρήτρες που αφορούν την εθνική ιδιοκτησία και τον έλεγχο που καθορίζονται στις αεροπορικές συμφωνίες παραβιάζουν στο δικαίωμα εγκατάστασης δυνάμει του άρθρου 43 της συνθήκης ΕΚ. Τόσο το Δικαστήριο όσο και η Επιτροπή ([3]) κάλεσαν τα κράτη μέλη να τερματίσουν την παραβίαση αυτή της συνθήκης ΕΚ.

Με βάση τις αποφάσεις του Δικαστηρίου και το άρθρο 10 της συνθήκης ΕΚ, οι Κάτω Χώρες υποχρεούνται να λάβουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τη Συνθήκη ή από τις πράξεις των κοινοτικών θεσμικών οργάνων. Με βάση την απόφαση του Δικαστηρίου, η Επιτροπή καθόρισε τις υποχρεώσεις όσον αφορά τη χορήγηση μεταφορικών δικαιωμάτων στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τις σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών στον τομέα των αερομεταφορών [COM(2003) 94] και στον κανονισμό για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΚ) αριθ. 847/2004 που εκδόθηκε με βάση την παραπάνω ανακοίνωση. Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού έχει ιδιαίτερη συνάφεια με την πολιτική για την έκδοση αδειών εκτέλεσης δρομολογίων.

Τύποι αδειών για την κατανομή των διαδρομών

Εξαίρεση από τη χορήγηση άδειας για την κατανομή των διαδρομών

Με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ([4]) σχετικά με την πρόσβαση κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, επιτρέπεται η εκτέλεση πτήσεων εντός της ΕΚ από αερομεταφορείς κατόχους άδειας λειτουργίας, η οποία έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος. Η εκτέλεση δρομολογίων σε ορισμένα κράτη μέλη υπόκειται στην έγκριση του αντίστοιχου κράτους μέλους.

([2]) Βλέπε υποσημείωση 1.
([3]) COM (2002) 649 — Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τις συνέπειες των αποφάσεων που εξέδωσε το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 5 Νοεμβρίου 2002 σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορικών μεταφορών.
([4]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, ΕΕ L 240 της 28.4.1992, σ. 33.

Στις Κάτω Χώρες, ωστόσο, η άδεια χορηγείται αυτόματα χωρίς διοικητική παρέμβαση, εκτός από την περίπτωση ενημέρωσης του αεροδρομίου και του κέντρου εναέριας κυκλοφορίας όταν πράγματι πραγματοποιείται μία πτήση. Από την 1η Απριλίου 1997, ο κανονισμός έχει επιτρέψει επίσης στους αερομεταφορείς της ΕΚ να πραγματοποιούν ενδομεταφορές, π.χ. μεταφορές από και προς αεροδρόμια εντός κράτους μέλους (cabotage). Για μεταφορές εκτός της ΕΚ, πρέπει να υποβάλλεται αίτηση για τη χορήγηση άδειας εκτέλεσης δρομολογίων ή άδειας για ναυλωμένη πτήση.

Άδεια εκτέλεσης δρομολογίων

Τα δρομολόγια εκτός Ευρωπαϊκής Κοινότητας διέπονται γενικά από διμερείς συμφωνίες. Κάθε διμερής συμφωνία έχει τα δικά της ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Τα χορηγούμενα δικαιώματα θα είναι πλέον φιλελεύθερης ή περιορισμένης φύσης ανάλογα με διάφορους πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες, όπως είναι το μερίδιο της αγοράς του αερομεταφορέα στη χώρα με την οποία συνάπτεται η αεροπορική συμφωνία. Η χορήγηση και η αξιολόγηση αδειών εκτέλεσης δρομολογίων αφορά κατά συνέπεια μόνο δρομολόγια εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προς το παρόν, η πλέον φιλελεύθερη αεροπορική συμφωνία είναι η συμφωνία Ανοικτού Ουρανού με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Με βάση αυτό το ανοικτό καθεστώς, αρκετές ολλανδικές αεροπορικές εταιρείες επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις από όλα τα σημεία στις Κάτω Χώρες σε όλα τα σημεία της χώρας του συμβαλλόμενου μέρους μέσω οποιουδήποτε ενδιάμεσου σημείου και με πτήσεις εσωτερικού προς οποιοδήποτε άλλο σημείο. Η συχνότητα με την οποία εκτελούνται αυτές οι πτήσεις δεν υπόκειται σε περιορισμούς στα πλαίσια αυτού του πολύ φιλελεύθερου καθεστώτος. Κατά συνέπεια, σε αυτές τις περιπτώσεις θα χορηγούνται σχεδόν αυτόματα οι άδειες εκτέλεσης δρομολογίων τόσο για τακτικές επιβατικές και εμπορευματικές γραμμές, όσο και για ναυλωμένες πτήσεις.

Σε περίπτωση διμερούς καθεστώτος με περιορισμούς, η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών θα καθορίζει για παράδειγμα πόσοι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις, με ποια συχνότητα και σε ποιες γραμμές. Σε ορισμένες περιπτώσεις και με βάση τις διευθετήσεις που καθορίζονται στη συμφωνία, η τρίτη χώρα θα απαιτήσει επίσης την κοινοποίηση των κομίστρων. Τα κόμιστρα αυτά είναι δυνατόν να υπόκεινται στην έγκριση της αντίστοιχης χώρας.

Γενικά τόσο οι φιλελεύθερες όσο και οι περιοριστικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών απαιτούν προς το παρόν για τον καθορισμένο αερομεταφορέα (ή τους αερομεταφορείς) να είναι υπό την κυριότητα και τον πραγματικό έλεγχο των Κάτω Χωρών. Οι συμφωνίες διέπουν κυρίως τις τακτικές γραμμές. Κατά συνέπεια η ολλανδική κυβέρνηση έχει ενσωματώσει την προϋπόθεση ολλανδικής ιδιοκτησίας και ελέγχου στην άδεια εκτέλεσης δρομολογίου που εκδίδεται για τακτικές πτήσεις. Η απαίτηση αυτή μετατρέπεται σε απαίτηση εγκατάστασης στις Κάτω Χώρες του κοινοτικού αερομεταφορέα προς τον οποίο χορηγείται η άδεια εκτέλεσης δρομολογίου. Οι ναυλωμένες πτήσεις και οι έκτακτες πτήσεις κρίνονται συνήθως κατά περίπτωση εκτός του πλαισίου της συμφωνίας, στο πλαίσιο της διμερούς αεροπορικής σύνδεσης και υπόκεινται στην έκδοση άδειας για ναυλωμένη πτήση, η οποία είναι δυνατόν να χορηγηθεί στη συνέχεια για το σκοπό αυτό.

Άδεια ναυλωμένης πτήσης (τσάρτερ)

Όπως αναφέρεται παραπάνω, η συντριπτική πλειονότητα των ναυλωμένων πτήσεων και των έκτακτων πτήσεων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του διμερούς καθεστώτος. Για τις πτήσεις εντός της Ευρώπης δεν υπάρχει ξεχωριστό καθεστώς για τις ναυλωμένες πτήσεις και εφαρμόζεται ο κοινοτικός κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Καταρχήν δεν γίνεται διάκριση όσον αφορά τις ναυλωμένες πτήσεις ανάμεσα σε ολλανδικούς και μη ολλανδικούς αερομεταφορείς, εφόσον στη χώρα στην οποία είναι εγκατεστημένος ο μη ολλανδικός αερομεταφορέας, οι ολλανδικοί αερομεταφορείς έχουν ισότιμη πρόσβαση για την εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων.

Κατά συνέπεια, το ζήτημα της εθνικότητας έχει μικρότερη σημασία για την εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων. Ωστόσο, η σχετική διαδικασία πρέπει να είναι επίσης διαφανής και να εφαρμόζεται σε ισότιμη βάση. Κατόπιν αιτήσεως, είναι δυνατόν να χορηγηθεί άδεια για την εκτέλεση ναυλωμένων ή έκτακτων πτήσεων, με την οποία επιτρέπεται στην εταιρεία να πραγματοποιήσει ορισμένες ναυλωμένες πτήσεις μέσα σε συγκεκριμένη περίοδο. Κατά την αξιολόγηση της αίτησης, λαμβάνονται υπόψη τα ίδια βασικά κριτήρια με εκείνα που εφαρμόζονται για την αξιολόγηση των αιτήσεων χορήγησης αδειών εκτέλεσης δρομολογίων. Η διαδικασία δεν διαφέρει καθόλου επίσης όσον αφορά τις διαβουλεύσεις και τη λήψη των αποφάσεων. Επιπλέον, ισχύουν οι κατευθυντήριες γραμμές και οι διαδικασίες αδειοδότησης του διατάγματος για τις μη προγραμματισμένες αεροπορικές μεταφορές [(Besluit ongeregeld luchtvervoer — BOL), διάταγμα της 2ας Μαΐου 1975/Stb.1975, 227] και οι λεπτομερείς κανόνες που στηρίζονται σε αυτό [όπως, στην περίπτωση πακέτων το διάταγμα για τα οργανωμένα ταξίδια (Besluit IT-reizen), κανονισμός της 5ης Φεβρουαρίου 1981/ Nr. LV/L 20478/ υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (Rijksluchtvaartdienst)/ Stcrt. 1981, 33].

Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι, με βάση την πολιτική χορήγησης άδειας, προσδίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην ενίσχυση του δικτύου προγραμματισμένων αεροπορικών συνδέσεων, θα διαδραματίσει ιδιαίτερο ρόλο η πολιτική/οικονομική βάση μιας σημαντικής προγραμματισμένης γραμμής στη λήψη απόφασης σχετικά με τη χορήγηση ή μη άδειας για ναυλωμένες πτήσεις. Σε περίπτωση που μία εταιρεία ναυλωμένων πτήσεων προτίθεται να εκτελέσει τακτικές πτήσεις, πρέπει πρώτα να κάνει τις απαραίτητες προσαρμογές της άδειας λειτουργίας και του πιστοποιητικού αερομεταφορέα με τις υφιστάμενες διαδικασίες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 και το JAROPS.

Διαδικασία έκδοσης άδειας εκτέλεσης δρομολογίων

Διαπραγματεύσεις για την αεροπορική πολιτική

Τα συμφέροντα του εθνικού αερομεταφορέα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις διαπραγματεύσεις για την αεροπορική πολιτική. Σήμερα, οι διαπραγματεύσεις για τα δικαιώματα μεταφοράς πραγματοποιούνται συχνά με βάση το ενδιαφέρον για νέες δυνατότητες που έχουν εκφράσει ένας ή περισσότεροι αερομεταφορείς. Εξετάζεται προηγουμένως κατά πόσον η αίτηση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα πληροί τα βασικά κριτήρια του μνημονίου για την πολιτική έκδοσης αδειών και κατά πόσον ο μεταφορέας ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις. Επιπλέον, πραγματοποιούνται διαβουλεύσεις με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη στα οποία θα δοθεί η ευκαιρία να παρίστανται στις διαπραγματεύσεις. Εάν το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων είναι ότι είναι δυνατόν να καθοριστεί μόνο περιορισμένος αριθμός αερομεταφορέων για να χρησιμοποιήσει τα δικαιώματα μεταφοράς, αποστέλλεται εντολή καθορισμού στον εταίρο της διμερούς σχέσης μέσω των κατάλληλων διπλωματικών διαύλων με βάση τις πολιτικές αρχές του μνημονίου. Οι υφιστάμενοι καθορισμοί και άρα τα δρομολόγια που έχουν εγκριθεί διατηρούνται με βάση τις απαιτήσεις και τους περιορισμούς που καθορίζονται στην άδεια εκτέλεσης δρομολογίων.

Λόγω της απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, θα λαμβάνονται επίσης υπόψη τα συμφέροντα των κοινοτικών αερομεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες. Η διαδικασία που θα τηρηθεί στις διαπραγματεύσεις για τις αερομεταφορές μέχρι τη σύναψη της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών πρέπει να είναι διαφανής και χωρίς διακρίσεις και για τους αερομεταφορείς που δεν είναι εθνικοί κοινοτικοί μεταφορείς.

Διαδικασία

Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες πρέπει να υποβάλουν αίτηση για να χρησιμοποιήσουν τα δικαιώματα μεταφοράς, τα οποία έχουν λάβει οι ίδιοι ή για δρομολόγια που διατίθενται μετά την αναστολή χρήσης τους από κάποιον άλλο αερομεταφορέα. Όταν κάποιος αερομεταφορέας υποβάλει γραπτή αίτηση για την έκδοση άδειας μεταφοράς, η DGTL εξετάζει καταρχάς κατά πόσον η αεροπορική σύνδεση στη συγκεκριμένη γραμμή επιτρέπει την έγκριση της αίτησης.

Για την επεξεργασία των αιτήσεων για έκδοση άδειας μεταφοράς ισχύουν οι συνήθεις διαδικαστικές διατάξεις των κεφαλαίων 3, 4 και 6 του γενικού νόμου για τις διοικητικές διαδικασίες (Algemene wet bestuursrecht — Awb). Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, η απόφαση σχετικά με την αίτηση λαμβάνεται καταρχήν εντός εύλογης περιόδου 8 εβδομάδων από την ημερομηνία παραλαβής της. Επίσης, με βάση αυτές τις διατάξεις, ο αιτών έχει για παράδειγμα την ευκαιρία να συμπληρώσει την αίτησή του, εάν χρειάζεται. Επιπλέον ο αιτών είναι δυνατόν να εκθέσει τις απόψεις του σε περίπτωση που η αίτηση απορριφθεί πλήρως ή εν μέρει. Με βάση το γενικό νόμο για τις διοικητικές διαδικασίες (Awb), τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη έχουν επίσης την ευκαιρία να εκθέσουν τις απόψεις τους, εφόσον θεωρείται πιθανόν ότι θα εγείρουν αντιρρήσεις στην έγκριση της αίτησης. Επιπλέον, μετά τη λήψη της απόφασης, τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα να καταθέσουν προσφυγές κατ' αυτής.

Με βάση το νέο σύστημα, η άδεια εκτέλεσης δρομολογίων είναι πενταετούς ισχύος. Σε αντίθεση με την προηγούμενη πρακτική, δεν υπάρχουν ξεχωριστές περίοδοι ισχύος που να συνδέονται με συγκεκριμένα δρομολόγια. Οι διαδρομές που προβλέπεται να εξυπηρετηθούν και ο αντίστοιχος αριθμός πτήσεων περιλαμβάνονται σε κατάλογο που καταρτίζει ο Υπουργός, με τα δρομολόγια που πρόκειται να εκτελεστούν. Ο κατάλογος, ο οποίος καταρτίζεται με βάση την άδεια, παραμένει σε ισχύ όσο καιρό ισχύει η άδεια. Ο κατάλογος μπορεί να τροποποιηθεί με βάση τις απαιτήσεις και τους περιορισμούς που καθορίζονται στην άδεια εκτέλεσης δρομολογίου. Με βάση το άρθρο 3 της άδειας εκτέλεσης δρομολογίων, για παράδειγμα, ο κατάλογος είναι δυνατόν να τροποποιηθεί εκτός των άλλων σε περίπτωση που η επιτρεπόμενη χρήση των διαθέσιμων δικαιωμάτων μεταφοράς επεκταθεί για τον κάτοχο της άδειας. Ο Υπουργός μπορεί επίσης να τροποποιήσει τον κατάλογο σε περίπτωση που για ένα έτος ή περισσότερο ο κάτοχος μιας άδειας δεν έχει χρησιμοποιήσει κάποιο δρομολόγιο για το οποίο εξεδόθη άδεια στο πλαίσιο της άδειας εκτέλεσης δρομολογίων (αρχή "Use-it-or-lose-it").

Εφαρμογή της αρχής "αν δεν το χρησιμοποιήσεις, το χάνεις" (Use-it-or-lose-it)

Το άρθρο που περιέχουν οι άδειες εκτέλεσης δρομολογίων, το οποίο καθιστά δυνατή την απόσυρση δρομολογίων τα οποία δεν έχουν εκτελεσθεί επί διάστημα άνω του έτους, παραμένει σε πλήρη ισχύ και θα εφαρμοστεί πιο ενεργά λόγω της πιθανής αύξησης του αριθμού των αιτήσεων για τις οποίες διατίθεται μικρός μόνον αριθμός δικαιωμάτων προς κατανομή. Στο πλαίσιο της μετάβασης σε αυτήν την πιο ενεργή προσέγγιση, αποφασίστηκε να εφαρμοστεί η δυνατότητα απόσυρσης των δρομολογίων ύστερα από ένα μόνο έτος μετά την ημερομηνία κατά την οποία εξεδόθη η τροποποιημένη απόφαση, δεδομένου ιδίως ότι η διάταξη αυτή ήταν νεκρό γράμμα κατά τα τελευταία έτη.

Σε περίπτωση που ένα έτος μετά τη χορήγηση της άδειας για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων, προκύψει ότι ένας αερομεταφορέας πραγματοποίησε κάτω του 80 % του αριθμού επιτρεπόμενων πτήσεων κατά τη διάρκεια του έτους αυτού, ο Υπουργός μπορεί να αφαιρέσει την άδεια για το δρομολόγιο αυτό διαγράφοντάς το από τον κατάλογο των δρομολογίων που πρέπει να εκτελούνται. Εν προκειμένω, θα τηρηθούν δεόντως οι πολιτικές αρχές που περιγράφονται στη συνέχεια.

Όσον αφορά τα δρομολόγια που καθορίστηκαν κατά το παρόν έτος με βάση την έκδοση αδειών εκτέλεσης δρομολογίων, ο κάτοχος της άδειας μπορεί να εκτελέσει τα δρομολόγια μόνον εντός του πλαισίου των δικαιωμάτων που καθορίζονται στις αεροπορικές συμφωνίες της 22ας Αυγούστου 2004.

Για τα καθορισμένα δρομολόγια, ο επιτρεπόμενος αριθμός πτήσεων θα καθοριστεί στα πλαίσια διοικητικού καθεστώτος για σκοπούς επαλήθευσης. Προς το σκοπό αυτό θα συνταχθεί κατάλογος σε συνεργασία με τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες, στον οποίο θα αναφέρονται οι συχνότητες που αφορούν τα χορηγηθέντα δρομολόγια.

Εάν ο αερομεταφορέας είναι ο μόνος που έχει καθοριστεί στο πλαίσιο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών και αν δεν είναι δυνατόν να καθοριστούν περαιτέρω μεταφορείς (έγκριση μοναδικού αερομεταφορέα), είναι δυνατόν να ανακληθούν όλες οι επιτρεπόμενες πτήσεις στο εν λόγω δρομολόγιο. Εάν έχουν οριστεί ή μπορούν να οριστούν περισσότεροι αερομεταφορείς (έγκριση πολλαπλών αερομεταφορέων), θα εξεταστεί το ενδεχόμενο αφαίρεσης της άδειας για τον μη χρησιμοποιηθέντα αριθμό πτήσεων. Ωστόσο, σε περίπτωση που η περιορισμένη εκτέλεση δεν συμβιβάζεται με τους στόχους σε σχέση με τα κριτήρια πολιτικής που περιγράφονται παρακάτω, οι οποίοι πρέπει να εφαρμόζονται κατά την κατανομή περιορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς, είναι δυνατόν να εξεταστούν επίσης στην περίπτωση πολλαπλών καθορισμών η αφαίρεση όλων των διατεθειμένων συχνοτήτων και η διάθεσή τους προς ανακατανομή.

Ωστόσο, ο Υπουργός δεν αφαιρεί την άδεια, εάν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η αδυναμία του να εκτελέσει όλο τον αριθμό επιτρεπόμενων πτήσεων οφείλεται σε εξαιρετικές συνθήκες που δεν ήταν δυνατόν να αποφευχθούν ακόμη και με τη λήψη όλων των εύλογων μέτρων. Αυτό μπορεί για παράδειγμα να αφορά καταστάσεις όπως τρομοκρατική επίθεση ή επιδημία SARS, στις οποίες οι περιορισμοί που επιβλήθηκαν ήταν απαραίτητοι για λόγους τακτικής στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων ή για άλλους λόγους που σχετίζονται με την αεροπορική πολιτική. Μπορεί να αφορά επίσης καταστάσεις στις οποίες οι πτήσεις με κοινό κωδικό περιορίζονται σοβαρά από περιοριστικές ρυθμίσεις.

Όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες, δηλαδή συμπεριλαμβανομένων και των μεταφορέων που μέχρι την ημερομηνία της αφαίρεσης είχαν άδεια να εκτελούν τα δρομολόγια αυτά, μπορούν να είναι επιλέξιμοι για αναδιανομή των δρομολογίων για τα οποία αφαιρέθηκαν οι άδειες μέσω της διαδικασίας κατανομής. Προς το σκοπό αυτό, οι μεταφορείς πρέπει να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για την εκτέλεση πτήσεων σε συγκεκριμένο δρομολόγιο όσο το δυνατόν νωρίτερα με την υποβολή γραπτής αίτησης (το αργότερο τρεις μήνες πριν από την εποχή κατά την οποία ο μεταφορέας επιθυμεί να αρχίσει τις πτήσεις του σε περίπτωση που είναι πιθανόν να απελευθερωθούν δρομολόγια/συχνότητες). Με βάση την αίτηση και τη διαθεσιμότητα των δικαιωμάτων, η DGTL θα προχωρήσει στη λήψη απόφασης με βάση τις ισχύουσες διατάξεις του διοικητικού δικαίου.

Ωστόσο, ο Υπουργός μπορεί να αποφασίσει να μην αφαιρέσει τις άδειες για δρομολόγια παρά την περιορισμένη χρήση των συχνοτήτων πτήσεων που διατέθηκαν. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας που έχει λάβει την άδεια πληροφορήσει εγκαίρως τις αρχές ότι κατά το επόμενο έτος θα αυξήσει τον αριθμό των πτήσεων έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν πάλι όλες οι συχνότητες και εφόσον κανένας άλλος μεταφορέας δεν έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για την εκτέλεση των πτήσεων αυτών.

Πολιτικές αρχές

Οι πολιτικές αρχές που εφαρμόζει η DGTL για να αξιολογεί εάν πρέπει να εγκριθεί μια αίτηση για τη χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς καθορίζονται εν μέρει στην πολιτική χορήγησης αδειών και εν μέρει στη γενική πολιτική του Υπουργείου Μεταφορών και Διαχείρισης των Υδάτων με βάση τα καθοριζόμενα στο κείμενο που συνοδεύει τον προϋπολογισμό σύμφωνα με τη νέα παρουσίαση του προϋπολογισμού (γνωστού ως "Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording" — VBTB) ([5]). Για λόγους σαφήνειας, οι πολιτικές αρχές περιγράφονται σύντομα παρακάτω. Η DGTL θα αξιολογήσει κάθε αίτηση με βάση τις πολιτικές αρχές, λαμβάνοντας υπόψη τις πολιτικές επιπτώσεις των αποφάσεων του Δικαστηρίου που επίσης αναφέρονται παρακάτω. Δεδομένου ότι οι συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό μεταξύ τους, η έμφαση στα διάφορα κριτήρια θα έχει την τάση να διαφέρει επίσης.

Πολιτική αερομεταφορών

Ένας από τους γενικούς πολιτικούς στόχους του Υπουργείου Μεταφορών και Διαχείρισης των Υδάτων είναι να "εξασφαλίσει ένα αποδοτικό σύστημα αεροπορικών μεταφορών συμβάλλοντας στην ανάπτυξη και την αειφορία μιας αγοράς εναέριων μεταφορών που λειτουργεί κανονικά" ([6]). Στο πλαίσιο αυτό, οι Κάτω Χώρες συμβάλλουν στην ανάπτυξη ανοικτής και ελεύθερης αγοράς αερομεταφορών, υιοθετώντας για το σκοπό αυτό μια όσο το δυνατόν πιο φιλελεύθερη προσέγγιση στη διαπραγμάτευση συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών. Υπό το πρίσμα αυτού του στόχου, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι πλευρές τακτικής της αεροπορικής πολιτικής κατά τη διαπραγμάτευση δικαιωμάτων κυκλοφορίας και τη λήψη των αποφάσεων για την κατανομή τους.

([5]) Κεφάλαιο XII του εθνικού προϋπολογισμού 2003, Κάτω Βουλή, κοινοβουλευτικό έτος 2002-2003, 28 600 XII αριθ. 2.
([6]) Βλέπε υποσημείωση 5, άρθρο 11.

Με βάση τις παρατηρήσεις που έγιναν παραπάνω στο παρόν μνημόνιο όσον αφορά τις ρήτρες για την εθνικότητα, η DGTL θα προσπαθήσει επίσης, σε συνεργασία με τον εταίρο της στο πλαίσιο της διμερούς σχέσης, να προσαρμόσει τη ρήτρα στις διάφορες συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών για να επιτρέψει σε άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς να δικαιούνται επίσης τα δικαιώματα μεταφοράς που κατανέμονται μέσω των εθνικών διαδικασιών που ισχύουν και εφόσον είναι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες. Σε περίπτωση που ο εταίρος της DGTL, στο πλαίσιο της πολιτικής αερομεταφορών διατηρήσει τη ρήτρα της εθνικότητας, πρέπει να εξεταστεί κατά περίπτωση ποια πρέπει να είναι η αντίδραση και ποιες θα είναι οι συνέπειες από τη χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς και τις συναφείς αποφάσεις σχετικά με τα υπόψη δρομολόγια.

Για να εξασφαλιστεί η διαφάνεια της διαδικασίας και η ισότιμη πρόσβαση στα διαθέσιμα δικαιώματα, πρέπει να γίνουν προσαρμογές στη μέθοδο εργασίας όσον αφορά τις μελλοντικές διαπραγματεύσεις πολιτικής αερομεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κανόνες που καθορίζονται στον κανονισμό για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΚ) αριθ. 847/2004 ([7]). Οι διαπραγματεύσεις θα διεξαχθούν εξ ονόματος όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων και στη συνέχεια, μετά την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων, θα εκδοθεί ανακοίνωση προς όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες, οι οποίοι θα μπορούν τότε να υποβάλουν αιτήσεις για τη χρησιμοποίηση των αποκτηθέντων δικαιωμάτων.

Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η DGTL θα προσπαθήσει να καθιερώσει ξεχωριστό καθεστώς με τον διμερή εταίρο, έτσι ώστε να διασφαλισθούν κατά τον βέλτιστο τρόπο τα συμφέροντα των αερομεταφορέων εμπορευμάτων. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η θέσπιση ξεχωριστού καθεστώτος για τα εμπορεύματα, η DGTL θα αξιολογήσει κατά περίπτωση, και με βάση τις πολιτικές αρχές που καθορίστηκαν στο παρόν έγγραφο και στο μνημόνιο για την πολιτική έκδοσης αδειών, τον τρόπο με τον οποίο τα χορηγηθέντα δικαιώματα είναι δυνατόν να κατανεμηθούν μεταξύ των μεταφορέων επιβατών και εμπορευμάτων.

Οι κείμενοι εθνικοί και ευρωπαϊκοί κανόνες ανταγωνισμού και η σχετική νομολογία θα ισχύσουν για τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων πολιτικής αερομεταφορών μέχρι τη χρήση των αποκτηθέντων δικαιωμάτων μεταφοράς. Επιπλέον, όσον αφορά τις πτήσεις με κοινό κωδικό, οι ολλανδικές αρχές οφείλουν καταρχήν να καθορίσουν μόνο τον μεταφορέα που εκτελεί τα δρομολόγια για πτήσεις από και προς τις Κάτω Χώρες καθώς και μέσω της χώρας αυτής. Ωστόσο, ορισμένες χώρες απαιτούν στο πλαίσιο συμφωνιών αερομεταφορών να καθορίζεται επίσης ο μεταφορέας εμπορίας και μερικές φορές απαιτείται άδεια για την εκτέλεση πτήσεων. Σε περίπτωση έγκρισης μοναδικού αερομεταφορέα, αυτό μπορεί να σημαίνει ότι δεν υπάρχει περιθώριο έγκρισης άλλου κοινοτικού αερομεταφορέα εγκατεστημένου στις Κάτω Χώρες. Στην περίπτωση έγκρισης πολλαπλών αερομεταφορέων, αυτό μπορεί να σημαίνει ότι ο αριθμός των πτήσεων που εκτελούνται για λογαριασμό του αερομεταφορέα εμπορίας έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό στις εναπομένουσες πτήσεις με βάση τη συμφωνία αερομεταφορών. Μετά από αίτημα του μεταφορέα εμπορίας, στις περιπτώσεις αυτές θα εξεταστεί κατά πόσον αυτό αποτελεί βάση για την έκδοση καθορισμού ή και άδειας από το Υπουργείο με βάση την άδεια εκτέλεσης δρομολογίου.

Για υπάρχουσες πτήσεις με κοινό κωδικό που επιτρέπονται ήδη με βάση τις συμφωνίες αερομεταφορών, ο αερομεταφορέας διατηρεί τα δικαιώματά του υπό τον όρο ότι συμμορφώνεται με τους όρους και τις άλλες διατάξεις της άδειας εκτέλεσης δρομολογίων.

Η DGTL πρέπει πάντα να ενημερώνεται όταν κάποιος αερομεταφορέας έχει λάβει άδεια να εκτελεί πτήσεις σε συγκεκριμένο δρομολόγιο και προτίθεται να μετατρέψει την άμεση εξυπηρέτηση αυτού του δρομολογίου σε έμμεση εξυπηρέτηση μέσω πτήσεων με κοινό κωδικό. Αν για την παραπάνω ρύθμιση της μεθόδου εξυπηρέτησης ή για νέες πτήσεις με κοινό αριθμό υπάρχει βάση για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων πολιτικής αερομεταφορών, που να έχουν ως αποτέλεσμα αλλαγές στη δέσμη δικαιωμάτων, η DGTL θα επανεξετάσει με βάση τις πολιτικές αρχές τον τρόπο με τον οποίο είναι δυνατόν να κατανεμηθούν τα δικαιώματα.

Ποιότητα δικτύου

Όπως αναφέρεται στο μνημόνιο για την πολιτική έκδοσης αδειών, οι επιπτώσεις στο δίκτυο αεροπορικών συνδέσεων από και προς τις Κάτω Χώρες καθώς και μέσω της χώρας αυτής αποτελούν σημαντικό παράγοντα για να αξιολογείται εάν είναι δυνατόν να χορηγηθεί άδεια σε κάποιο αερομεταφορέα για να εκτελεί πτήσεις σε δρομολόγιο εκτός Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το μνημόνιο πολιτικής προβλέπει ότι οι αιτούσες αεροπορικές εταιρίες τακτικών πτήσεων δεν είναι δυνατόν να λάβουν άδεια να εξυπηρετήσουν δρομολόγια που είναι πιθανόν να επηρεάσουν ζωτικά τις κύριες συνδέσεις του υφιστάμενου παγκοσμίου δικτύου πτήσεων από τις Κάτω Χώρες. Αυτό χρησιμεύει στην εφαρμογή της πολιτικής ενίσχυσης του δικτύου αεροπορικών συνδέσεων μέσω των Κάτω Χωρών. Στο πλαίσιο του VBTB 2002-2006, ο πολιτικός στόχος μπορεί να συνοψιστεί ως εξής: "στα πλαίσια μιας ανοικτής και ανταγωνιστικής διεθνούς αγοράς μεταφορών, διατήρηση και ενίσχυση του δεσμού που έχουν οι Κάτω Χώρες με το διεθνές αεροπορικό δίκτυο" ([8]). Σε σχέση με το παραπάνω, ο συγκεκριμένος στόχος είναι το αεροδρόμιο του Schiphol να συνεχίσει να βρίσκεται ανάμεσα στα τέσσερα καλύτερα αεροδρόμια στη βορειοδυτική Ευρώπη από πλευράς ποιότητας δικτύου.

([7]) Βλέπε επίσης "Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών στον τομέα των αερομεταφορών" (COM(2003) 94).

([8]) Βλέπε υποσημείωση 5, άρθρο 11 του εθνικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Διαχείρισης των Υδάτων.

Το κατά πόσον εξασφαλίζεται σημαντική υποστήριξη της ποιότητας του δικτύου θα κριθεί, ανάμεσα στα άλλα, και από τη σκοπιά των επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών, αφενός, και των διερχόμενων επιβατών ([9]), αφετέρου. Για τους επιβιβαζόμενους και αποβιβαζόμενους επιβάτες, το κύριο κριτήριο είναι η "ποιότητα της πρόσβασης" μέσω του ολλανδικού εναέριου χώρου (στην προκείμενη περίπτωση του αεροδρομίου του Schiphol). Για τους διερχόμενους επιβάτες, πρόσθετο κριτήριο αποτελεί η "ποιότητα διέλευσης" μέσω των Κάτω Χωρών (Schiphol).

Τα σχετικά κριτήρια για την αξιολόγηση της ποιότητας του δικτύου αφορούν κυρίως το είδος και την ποιότητα των αεροπορικών μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, η DGTL βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:

— περιγραφή της αερομεταφοράς (π.χ. προβλεπόμενη διαδρομή),

— συχνότητα της αερομεταφοράς και χωρητικότητα,

— τύπος και διαρρύθμιση αεροσκάφους,

— απευθείας πτήσεις και πτήσεις με ανταπόκριση,

— ημερομηνία έναρξης πτήσεων,

— συνέχεια της αερομεταφοράς,

— είδος της υπηρεσίας (επιβατική, εμπορική, άλλη),

— προσβασιμότητα της αερομεταφοράς για τους χρήστες,

— εξασφάλιση ανταποκρίσεων

— βαθμός ανταγωνισμού στο δρομολόγιο

Ασφάλεια πτήσεων

Ο γενικός στόχος της DGTL είναι "να προωθήσει την ασφάλεια των εναέριων μεταφορών και της κυκλοφορίας" ([10]). Σε σχέση με αυτό, ο αερομεταφορέας απαιτείται να διαθέτει ισχύον πιστοποιητικό αερομεταφορέα (Air Operator's Certificate — AOC). Μεταφορές είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται μόνο εντός των πλαισίων του AOC και σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων.

Η χορήγηση και η ισχύς ανά πάσα στιγμή της άδειας λειτουργίας που απαιτείται για τη λήψη άδειας εκτέλεσης δρομολογίου και άδειας ναυλωμένων πτήσεων εξαρτώνται από την κατοχή ισχύοντος AOC που καθορίζει τις δραστηριότητες οι οποίες καλύπτονται από την άδεια λειτουργίας [άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92].

Περιβάλλον

Η γενική πολιτική αρχή όσον αφορά το περιβάλλον είναι "η καθιέρωση και διατήρηση βιώσιμης ανάπτυξης των αερομεταφορών" ([11]). Σε σχέση με την αρχή αυτή είναι δυνατόν να έχουν σημασία τα χαρακτηριστικά θορύβου και εκπομπών ρύπων του αεροσκάφους το οποίο χρησιμοποιείται για να εξυπηρετήσει ιδιαίτερο δρομολόγιο.

Εγκατάσταση

Το άρθρο 43 της συνθήκης ΕΚ απαγορεύει τους περιορισμούς της ελευθερίας εγκατάστασης των πολιτών (ή εταιρειών, βλέπε άρθρο 48 ΕΚ) και τους περιορισμούς όσον αφορά την ίδρυση πρακτορείων, υποκαταστημάτων και θυγατρικών από πολίτες οποιουδήποτε κράτους μέλους.

Το άρθρο 43 επιτρέπει στους πολίτες/εταιρείες κάποιου κράτους μέλους να αναπτύξουν δραστηριότητες σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία που ισχύει για τους πολίτες της χώρας εγκατάστασης. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει διατυπώσει την άποψη ότι μια εταιρεία εγκατεστημένη σε κάποιο κράτος μέλος πρέπει να αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο όπως οι εθνικές εταιρείες του εν λόγω κράτους μέλους. Η εθνική ιδιοκτησία και έλεγχος που απαιτούνται με βάση τις συμφωνίες αερομεταφορών αποτελούν παράβαση της ελευθερίας εγκατάστασης.

Ο γενικός κανόνας και η σχετική νομολογία του Δικαστηρίου δείχνουν ότι οι ευρωπαϊκές απαιτήσεις όσον αφορά την εγκατάσταση συνεπάγονται την ουσιαστική και πραγματική άσκηση δραστηριοτήτων αερομεταφορέα μέσω σταθερών διευθετήσεων· η νομική μορφή τέτοιας εγκατάστασης δεν θεωρείται καθοριστικός παράγοντας υπό την έννοια αυτή. Αυτό επίσης διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη 10 του κανονισμού για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

([9]) Εκεί που το κείμενο αναφέρει "επιβιβαζόμενους και αποβιβαζόμενους επιβάτες", είναι επίσης δυνατόν να εννοηθεί ως "εταιρείες που εισάγουν ή εξάγουν εμπορεύματα". Εκεί που το κείμενο αναφέρει "διερχόμενοι επιβάτες", είναι επίσης δυνατόν να εννοηθεί ως "εταιρείες που διακινούν διερχόμενα εμπορεύματα".

([10]) Βλέπε υποσημείωση 5, άρθρο 9 του εθνικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Διαχείρισης των Υδάτων.

([11]) Βλέπε υποσημείωση 5, άρθρο 12 του εθνικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Διαχείρισης των Υδάτων.

Η DGTL θα επαληθεύει εάν κάποιος κοινοτικός αερομεταφορέας είναι πραγματικά εγκατεστημένος στις Κάτω Χώρες όταν αυτός επιθυμεί να έχει το δικαίωμα να λάβει δικαιώματα μεταφοράς που έχουν αποκτηθεί από τις Κάτω Χώρες στο πλαίσιο διμερών διαπραγματεύσεων. Τα κριτήρια της πραγματικής ενσωμάτωσης στην εθνική οικονομία και της μόνιμης παρουσίας στις Κάτω Χώρες, που διατυπώνονται στη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, θα χρησιμεύουν ως κριτήρια αξιολόγησης στον τομέα αυτό. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας που εγκαθίσταται στις Κάτω Χώρες πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με την ολλανδική νομοθεσία που ισχύει για τους ολλανδικούς αερομεταφορείς. Αυτό συμπεριλαμβάνει τις απαιτήσεις αδειοδότησης των άρθρων 16, 16α και 16β του νόμου περί αεροπορίας, που στηρίζονται κατά μεγάλο μέρος στις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

Καταρχήν, απαγορεύονται οι περιορισμοί που στηρίζονται στο ΑΟC και επιβάλλονται στους μεταφορείς της ΕΕ από άλλα κράτη μέλη, καθώς πρέπει να αναγνωριστεί η αρχική άδεια του κράτους μέλους προέλευσης σύμφωνα με την εναρμονισμένη βάση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2047/92. Σε σχέση με αυτό, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι απαιτήσεις ασφαλείας δεν έχουν ακόμη πλήρως εναρμονιστεί. Αυτό ίσως αποτελεί τη βάση για την προσωρινή καθιέρωση των απαιτήσεων ασφαλείας πτήσεων ως εν μέρει υποκείμενων στην εθνική νομοθεσία ([12]). Κατά συνέπεια, το άρθρο 16α παράγραφος 4 προβλέπει ότι ο Υπουργός μπορεί να αφαιρέσει άδεια που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 με βάση το γεγονός ότι η εκτέλεση πτήσεων αντίκειται στις διατάξεις που καθορίζονται από ή με βάση την πράξη αυτή ή λόγω αδυναμίας συμμόρφωσης με τις διατάξεις που συνδέονται με την άδεια αυτή.

Η προαναφερθείσα αιτιολογική σκέψη 10 προβλέπει επίσης ότι μια εταιρεία που είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια περισσότερων του ενός κρατών μελών υπόκειται στις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας, εφόσον συνάδει με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Αυτό σημαίνει ότι εκτός από τις διατάξεις του νόμου περί αεροπορίας, ισχύει επίσης και η εθνική νομοθεσία π.χ. στον τομέα του εργατικού δικαίου και του δικαίου των καταναλωτών, εφόσον αυτή εφαρμόζεται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

Ιδιοκτησία και έλεγχος

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατέληξε ότι οι όροι των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την εθνικότητα, με βάση τους οποίους δεν είναι όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε μία χώρα επιλέξιμοι για τα διαθέσιμα δικαιώματα μεταφοράς, συνιστούν παραβίαση του δικαιώματος εγκατάστασης.

Κατά συνέπεια θα αντικατασταθεί η απαίτηση που καθορίζεται στην άδεια εκτέλεσης δρομολογίων, σύμφωνα με την οποία ο κύριος ιδιοκτήτης και ο ουσιαστικός έλεγχος είναι και παραμένει σε ολλανδικά χέρια. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου ([13]), η διάταξη θα διατυπωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε ο αερομεταφορέας να πρέπει να είναι κοινοτικός αερομεταφορέας εγκατεστημένος στις Κάτω Χώρες. Με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, ως κοινοτικός αερομεταφορέας είναι δυνατόν προς το παρόν να οριστεί ένας αερομεταφορέας του οποίου η ιδιοκτησία μέσω των μετοχών της πλειοψηφίας και του πραγματικού ελέγχου βρίσκεται στα χέρια ενός ή περισσότερων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή και πολιτών των κρατών μελών. Το κατά πόσον ένας μεταφορέας είναι κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να αποδειχθεί μέσω της ισχύουσας άδειας λειτουργίας με βάση τον κανονισμό που αναφέρθηκε παραπάνω. Κατά συνέπεια, απαιτείται η κατοχή άδειας λειτουργίας με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
namens deze,
de waarnemend directeur-generaal Luchtvaart,

J. Tammenoms Bakker»

([12]) Βλέπε τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Μεταφορών της 5ης Ιουνίου 2003 για τις εξωτερικές σχέσεις.

([13]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, ΕΕ L 240 της 28.4.1992, σ. 1.

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

F-Παρίσι: Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Στρασβούργου, αφενός, και Πράγας και Βιέννης, αφετέρου

Προκήρυξη διαγωνισμού από τη Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου με σκοπό την ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(2007/C 213/05)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η Γαλλία αποφάσισε να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές αεροπορικές γραμμές που εκτελούνται μεταξύ Στρασβούργου, αφενός, και Πράγας και Βιέννης, αφετέρου, των οποίων οι προϋποθέσεις είχαν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* της 11.9.2007 με αριθμό αναφοράς C 212.

   Προκηρύσσονται προσκλήσεις υποβολής προσφορών ανεξάρτητα για κάθε γραμμή Στρασβούργο — Πράγα και Στρασβούργο — Βιέννη.

   Εφόσον, για καθεμιά από τις γραμμές που προαναφέρθηκαν, στις 29 Φεβρουαρίου 2008 κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και χωρίς να ζητεί χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Γαλλία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ιδίου κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση στην εν λόγω γραμμή σε έναν μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής από τις 30 Μαρτίου 2008, πρώτη ημέρα της θερινής αεροναυτικής περιόδου της ΙΑΤΑ του 2008 και μέχρι τις 27 Μαρτίου 2010, προηγούμενη ημέρα της θερινής αεροναυτικής περιόδου της ΙΑΤΑ του 2010.

   Οι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν προσφορές για την εξυπηρέτηση των δύο τακτικών γραμμών που προαναφέρθηκαν, ιδίως εάν αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί η συνολική ζητούμενη οικονομική αντιστάθμιση. Οι υποψήφιοι πρέπει, ωστόσο, να αναγράψουν με σαφήνεια, για κάθε γραμμή, το ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης που ζητούν, διαμορφωμένο ενδεχομένως ανάλογα με τις διάφορες περιπτώσεις επιλογής των προσφορών τους, εφόσον επιλεγεί μόνον μέρος των γραμμών για τις οποίες θα έχουν υποβάλει προσφορά.

2. **Αντικείμενο της κάθε πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Για κάθε γραμμή που προαναφέρθηκε στην παράγραφο 1, η εκτέλεση, από τις 30.3.2008, τακτικών αεροπορικών δρομολογίων σύμφωνα με τις σχετικές υποχρεώσεις, οι οποίες δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* της 11.9.2007 με αριθμό αναφοράς C 212.

3. **Συμμετοχή στις προσκλήσεις υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, κατόχους έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης, η οποία έχει εκδοθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 για τις άδειες των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιέχει τον ειδικό κανονισμό της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και τη σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και το τεχνικό της παράρτημα (ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με δημογραφικά και κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής του αερολιμένα του Στρασβούργου, ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με τον αερολιμένα του Στρασβούργου, μελέτη της αγοράς, ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κείμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύθηκαν *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*), διατίθεται δωρεάν στην εξής διεύθυνση:

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

6. **Οικονομική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρουν ρητά το ύψος της ζητούμενης οικονομικής αντιστάθμισης για την εκμετάλλευση κάθε γραμμής και για τη διάρκεια εκμετάλλευσης που προβλέπεται στη σύμβαση (με αναλυτικό λογαριασμό για την πρώτη περίοδο από τις 30.3.2008 έως τις 28.3.2009 και για τη δεύτερη περίοδο από τις 29.3.2009 έως 27.3.2010). Το ακριβές ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά θα καθορίζεται εκ των υστέρων για κάθε περίοδο, ανάλογα με τις δαπάνες και τα έσοδα που θα προκύψουν πραγματικά από την εκμετάλλευση της γραμμής, κατόπιν προσκόμισης των σχετικών δικαιολογητικών, εντός του ορίου της οικονομικής αντιστάθμισης που αναγράφεται στην προσφορά.

7. **Ναύλοι:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναγράφονται οι προβλεπόμενοι ναύλοι, καθώς και οι όροι εξέλιξής τους.

8. **Διάρκεια, τροποποίηση και καταγγελία της σύμβασης:** Η σύμβαση θα αρχίσει να ισχύει από τις 30.3.2008. Θα λήξει την προηγουμένη ημέρα της έναρξης της θερινής αεροναυτικής περιόδου της IATA του 2010, ήτοι στις 27.3.2010. Η εκτέλεση της σύμβασης θα εξετάζεται σε συνεννόηση με τον αερομεταφορέα στο τέλος καθεμιάς των δύο περιόδων που καθορίζονται στο άρθρο 6. Σε περίπτωση απρόβλεπτης μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης, το ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης είναι δυνατόν να αναθεωρηθεί.

   Σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2, τα δρομολόγια δεν είναι δυνατόν να διακοπούν από τον αερομεταφορέα χωρίς ελάχιστη προειδοποίηση έξι μηνών.

   Σε περίπτωση σοβαρής αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων, ο αερομεταφορέας θεωρείται ότι έχει καταγγείλει τη σύμβαση χωρίς προειδοποίηση, εφόσον δεν εξασφαλίσει την επανάληψη των πτήσεων σύμφωνα με τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις μέσα σε ένα μήνα, αφού προηγουμένως αφού κληθεί προς συμμόρφωση.

9. **Κυρώσεις:** Η αθέτηση από πλευράς του αερομεταφορέα της προθεσμίας προειδοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 8 συνεπάγεται την επιβολή είτε διοικητικής κύρωσης, κατ' εφαρμογή του άρθρου R. 330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, είτε πρόστιμο, υπολογιζόμενο με βάση τον αριθμό των μηνών αθέτησης της σύμβασης και το πραγματικό έλλειμμα της γραμμής κατά το σχετικό έτος, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μέγιστη οικονομική αντιστάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 6.

   Σε περίπτωση περιορισμένης αθέτησης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα εφαρμοσθούν μειώσεις στην οικονομική αντιστάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 6, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου R. 330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας.

   Στις εν λόγω μειώσεις θα ληφθούν υπόψη ο αριθμός εβδομάδων, κατά τη διάρκεια των οποίων η προσφερόμενη χωρητικότητα ήταν χαμηλότερη της ελάχιστης απαιτούμενης, καθώς και μη τήρηση της συχνότητας των πτήσεων και των ωραρίων που επιβάλλονται ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

10. **Υποβολή των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να φθάσουν, πριν τις 17.00 (τοπική ώρα), στην κάτωθι διεύθυνση:

    Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, au plus tard 5 semaines à compter du jour de la publication du présent avis d'appels d'offres au Journal officiel de l'Union européenne, par envoi par lettre recommandée avec accusé de réception, la date de l'avis de réception faisant foi, ou par remise sur place contre récépissé.

    το αργότερο 5 εβδομάδες από την ημέρα δημοσίευσης της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, με συστημένη επιστολή με απόδειξη παραλαβής, οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επιτόπου με απόδειξη παραλαβής.

11. **Διάρκεια ισχύος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η διάρκεια ισχύος κάθε πρόσκλησης υποβολής προσφορών είναι, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, εξαρτάται από τον όρο ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα παρουσιάσει, πριν τις 29.2.2008, πρόγραμμα εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων γραμμών από τις 30.3.2008 σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να ζητεί οικονομική αντιστάθμιση.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΔΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση C 22/07 (ex N 43/07) — Επέκταση σε ορισμένες δραστηριότητες του καθεστώτος απαλλαγής ναυτιλιακών εταιρειών της Δανίας από την καταβολή του φόρου εισοδήματος και των κοινωνικών εισφορών των ναυτικών

Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2007/C 213/06)

Με την επιστολή που φέρει ημερομηνία 10 Ιουλίου 2007, η οποία επισυνάπτεται στην παρούσα στην αυθεντική γλώσσα, η Επιτροπή κοινοποίησε στο Βασίλειο της Δανίας την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για την προαναφερόμενη ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση της παρούσας σύνοψης και της επιστολής που ακολουθεί στη διεύθυνση:

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

Οι παρατηρήσεις θα κοινοποιηθούν στο Βασίλειο της Δανίας. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

1. **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**

1.1. **Ονομασία**

1. Επέκταση του καθεστώτος DIS (διεθνές νηολόγιο της Δανίας) σε δραστηριότητες πόντισης καλωδίων και βυθοκόρησης

1.2. **Περιγραφή της κοινοποιηθείσας τροποποίησης του καθεστώτος**

2. Κύριος στόχος της κοινοποιηθείσας τροποποίησης είναι να επεκταθεί το αποκαλούμενο καθεστώς DIS σε πληρώματα πλοίων πόντισης καλωδίων και βυθοκόρησης. Το καθεστώς αυτό συνίσταται σε απαλλαγή — των πλοιοκτητών — από την πληρωμή των κοινωνικών εισφορών και του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα στο *Dansk Internationalt Skibsregister*, το διεθνές νηολόγιο της Δανίας, εφεξής αναφερόμενο ως «νηολόγιο DIS», όταν τα πλοία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.

3. Τα υπό εξέταση μέτρα δεν αφορούν το καθεστώς φορολογίας βάσει της χωρητικότητας. Μέχρι στιγμής περιορίζεται στο καθεστώς DIS.

4. Όσον αφορά τα πλοία πόντισης καλωδίων, οι δραστηριότητές τους δεν έχουν επιλεγεί μέχρι τώρα για τα ισχύοντα καθεστώτα υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή για το καθεστώς φορολογίας βάσει της χωρητικότητας και το καθεστώς DIS, μολονότι τα πλοία πόντισης καλωδίων επιτρεπόταν να εγγραφούν στο νηολόγιο DIS. Οι δραστηριότητες αυτές υπόκεινταν στο συνήθη φόρο εισοδήματος εταιριών και την καταβολή συνήθων κοινωνικών εισφορών. Η Δανία επιθυμεί για τα πλοία πόντισης καλωδίων να υπαχθούν πλέον πλήρως στο καθεστώς DIS.

5. Παρεμπιπτόντως, η Δανία κοινοποίησε εκτελεστικό διάταγμα, το οποίο δεν είχε κοινοποιήσει μέχρι τώρα στην Επιτροπή, όπου καθορίζονται σημαντικοί κανόνες για την εφαρμογή του καθεστώτος DIS. Πρόκειται για εκτελεστικό διάταγμα που αφορά τη φορολόγηση των ναυτικών κατ'εφαρμογή του τμήματος 12 του νόμου αριθ. 386 της 27ης Μαΐου 2005 για τη φορολόγηση των ναυτικών.

6. Όσον αφορά τις βυθοκόρους, το εν λόγω διάταγμα διευκρινίζει πότε μπορεί να θεωρηθεί ως θαλάσσια μεταφορά μια δραστηριότητα βυθοκόρησης, προκειμένου να καθοριστούν οι κανόνες επιλεξιμότητας των δραστηριοτήτων βυθοκόρησης.

7. Σύμφωνα με το τμήμα 13 του διατάγματος, θεωρούνται θαλάσσιες μεταφορές οι εξής δραστηριότητες βυθοκόρησης:

   (1) ο πλους μεταξύ λιμένα και του σημείου εκσκαφής,

   (2) ο πλους μεταξύ του σημείου εκσκαφής και του σημείου όπου πρόκειται να εκφορτωθούν τα εκσκαφέντα υλικά, συμπεριλαμβανομένης αυτής καθαυτής της εκφόρτωσης,

   (3) ο πλους μεταξύ του σημείου εκφόρτωσης και του λιμένα,

   (4) ο πλους στα σημεία εκσκαφής και μεταξύ αυτών,

   (5) ο πλους για την παροχή συνδρομής μετά από αίτημα των δημοσίων αρχών στον καθαρισμό πετρελαιοκηλίδων, κ.λπ.

8. Με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, δεν επιτρέπεται η νηολόγηση των αμμοβυθοκόρων στο νηολόγιο DIS. Ούτε επιτρέπεται η κάλυψή τους από το καθεστώς φορολογίας βάσει της χωρητικότητας. Οι αμμοβυθοκόροι δεν πληρούν επομένως τους βασικούς όρους για να υπαχθούν στο καθεστώς DIS. Επειδή επιπλέον οι αμμοβυθοκόροι χρησιμοποιούνται σε κάποιο βαθμό σε έργα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ([1]), αναφερόμενες εφεξής ως «κατευθυντήριες γραμμές» — π.χ. κατασκευή έργων σε χωρικά ύδατα — η Δανία θεώρησε ότι είναι δύσκολο να περιληφθούν οι αμμοβυθοκόροι στο γενικό καθεστώς καθαρών μισθών.

9. Αντίθετα, η Δανία αποφάσισε να φορολογήσει τους εργαζόμενους στις αμμοβυθοκόρους σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες και, κατά συνέπεια, να επιστρέφει τους φόρους στους πλοιοκτήτες, εφόσον πληρούνται οι σχετικοί όροι. Κατ'αυτόν τον τρόπο, η βυθοκόρηση καλύπτεται έμμεσα από το καθεστώς DIS.

2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

10. Η Επιτροπή θα εξετάσει εν προκειμένω εάν η εφαρμογή του καθεστώτος DIS στις δραστηριότητες βυθοκόρησης και πόντισης καλωδίων συνάδει με την κοινή αγορά.

3. ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ

11. Η Επιτροπή αμφιβάλλει πολύ εάν οι δραστηριότητες βυθοκόρησης και πόντισης καλωδίων που καλύπτονται από το καθεστώς συνιστούν θαλάσσια μεταφορά κατά την έννοια των κατευθυντηρίων γραμμών.

3.1. **Πόντιση καλωδίων**

12. Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι αδύνατον μια συγκεκριμένη δραστηριότητα να χωρισθεί σε ένα μέρος που εντάσσεται στην έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς και σε ένα μέρος που δεν εμπίπτει σε αυτήν. Τείνει υπέρ της άποψης ότι χρειάζεται να πραγματοποιηθεί συνολική εκτίμηση για όλα τα είδη θαλάσσιων δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να συναχθεί εάν η υπό εξέταση δραστηριότητα εντάσσεται πλήρως στην έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς.

13. Συνεπώς, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι δεν είναι δυνατόν αυτή καθαυτή η πόντιση καλωδίων να εκληφθεί ως μέρος θαλάσσιας μεταφοράς.

14. Τα πλοία πόντισης καλωδίων δεν μεταφέρουν συνήθως τύμπανα για καλώδια μεταξύ λιμένων ή από ένα λιμένα σε υπεράκτια εγκατάσταση. Αντιθέτως, ποντίζουν καλώδια, μετά από αίτημα πελάτη, από ένα συγκεκριμένο σημείο σε μια ακτή σε συγκεκριμένο σημείο σε άλλη ακτή.

15. Επιπλέον, δεν έχει αποδειχθεί ακόμη ότι οι εταιρείες πόντισης καλωδίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα υφίστανται όντως τις ίδιες πιέσεις ανταγωνισμού όπως εκείνες των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια αγορά. Δεν είναι σαφές κατά πόσον τα κοινοτικά πλοία πόντισης καλωδίων αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από πλοία με σημαίες ευκαιρίας, της ίδιας έντασης με εκείνην που χαρακτηρίζει τις θαλάσσιες μεταφορές.

3.2. **Βυθοκόρηση**

16. Η Επιτροπή κρίνει ότι δεν αποτελεί μεταφορά η εκσκαφή υλικών για τη διατήρηση του βάθους των υδάτων σε πλωτές διώρυγες ή σε λεκάνες λιμένων και η μεταφορά τους στη θάλασσα. Ουσιαστικά, αυτό που επιθυμεί ο πελάτης (λιμενικές αρχές ή αρχές εσωτερικής ναυσιπλοΐας) από τις εταιρείες βυθοκόρησης είναι να απαλλαγεί από υλικά που παρακωλύουν ή εμποδίζουν τη ναυτιλία και όχι να μεταφέρουν τα υλικά αυτά σε ένα συγκεκριμένο σημείο.

17. Επιπλέον, η Επιτροπή διερωτάται εάν συνιστούν θαλάσσια μεταφορά η εκσκαφή αδρανών στη θάλασσα και η μεταφορά τους μέχρι κάποιο λιμένα όπου είναι εγκατεστημένη η εταιρεία βυθοκόρησης. Πρέπει να υπενθυμιστεί εν προκειμένω ότι θαλάσσια μεταφορά είναι η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ *«δύο λιμένων ή ενός λιμένα και μιας υπεράκτιας εγκατάστασης.»* Εφόσον το σημείο εκσκαφής δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως υπεράκτια εγκατάσταση, είναι αμφίβολο εάν μπορεί να θεωρηθεί θαλάσσια μεταφορά η δραστηριότητα εκσκαφής αδρανών και η μεταφορά τους στον λιμένα εκφόρτωσής τους.

18. Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί την άποψη ότι ένα εργοτάξιο (ανάκτησης γαιών, κατασκευής προβλήτας ή αναχώματος, κ.λπ.) μπορεί να αποτελεί υπεράκτια εγκατάσταση στη θάλασσα λόγω του σταθερού χαρακτήρα του εργοταξίου. Στην περίπτωση αυτή, η μεταφορά αδρανών από ένα λιμένα στο εργοτάξιο μπορεί να συνιστά θαλάσσια μεταφορά.

19. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αμφιβάλλει κατά πόσο μπορούν να θεωρηθούν θαλάσσιες μεταφορές όλες οι δραστηριότητες των βυθοκόρων, όπως αυτές προβλέπονται στα μέτρα που κοινοποιήθηκαν, με βάση την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών.

20. Η Επιτροπή κρίνει λοιπόν, στο παρόν στάδιο της ανάλυσής της, ότι η πόντιση καλωδίων δεν μπορεί να θεωρηθεί θαλάσσια μεταφορά και δεν είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση σε θαλάσσιες μεταφορές κατά την έννοια των κατευθυντηρίων γραμμών. Όσον αφορά την βυθοκόρηση, προς το παρόν η Επιτροπή έχει αμφιβολίες κατά πόσον είναι θαλάσσιες μεταφορές οι δραστηριότητες που καλύπτονται από το καθεστώς και κατά πόσον αυτές πληρούν τους όρους επιλεξιμότητας για κρατική ενίσχυση για θαλάσσιες μεταφορές.

([1]) ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«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/transports-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]).

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. Kabellægningsvirksomhedernes 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 kabellægningstonnage 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.

([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/transports-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/transports-1998/nn116-98.pdf

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 FÆLLESMARKEDET

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 sandsugningsaktiviteter 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 normal 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 bøje. 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 kabeltromler fra havn til havn eller fra en havn til et offshoreanlæg. De udlægger i stedet på en klients anmodning kabler fra et punkt på en kyst til et andet punkt på en anden kyst. Kabelskibe lader derfor ikke til at levere nogen direkte søtransporttjenester, dvs. befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat. Selv om et sådant fartøj eventuelt også befordrer gods med skib, så lader denne aktivitet udelukkende til at foregå i forbindelse med fartøjets hovedaktivitet, som er kabeludlægning.

41. Herudover er der endnu intet belæg for, at kabellægningsvirksomheder, der er etableret i Fællesskabet, er underlagt de samme konkurrencemæssige begrænsninger, som gælder for søtransportvirksomheder på verdensmarkedet. Det står ikke klart, om Fællesskabets kabellægningsvirksomheder på grund af konkurrenter, der sejler under bekvemmelighedsflag, befinder sig i samme konkurrencesituation 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 tilbagetalt 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.»

([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).

([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.

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση C 18/07 (ex N 874/06) — Ενίσχυση επαγγελματικής εκπαίδευσης υπέρ της DHL Leipzig

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2007/C 213/07)

Με επιστολή της 27ης Ιουνίου 2007, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την ενίσχυση επαγγελματικής εκπαίδευσης που συνδέεται με το ανωτέρω μέτρο.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση επαγγελματικής εκπαίδευσης για την οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία, μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

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

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Γερμανία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η προγραμματιζόμενη ενίσχυση υπέρ της DHL στη Λειψία της Γερμανίας κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή στις 21 Δεκεμβρίου 2006.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Δικαιούχος της ενίσχυσης θα ήταν η εταιρεία ταχυμεταφορών DHL, που ανήκει 100 % στην Deutsche Post AG. Η DHL κατασκευάζει ένα νέο κέντρο παράδοσης και αεροπορικού φορτίου στο Leipzig-Halle, στη Γερμανία, το οποίο αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία στα τέλη Οκτωβρίου 2007. Το κέντρο παράδοσης και αεροπορικού φορτίου εκμεταλλεύονται η DHL Hub Leipzig GmbH και η European Air Transport Leipzig GmbH.

Οι γερμανικές αρχές προτείνουν τη χορήγηση ενίσχυσης επαγγελματικής εκπαίδευσης ύψους 7,753 εκατ. EUR επί συνόλου επιλέξιμων δαπανών ύψους [(10-15)] (*) εκατ.EUR. Η επαγγελματική εκπαίδευση αφορά ορισμένες θέσεις εργασίας, όπως τις υπηρεσίες εδάφους για αεροπορικό φορτίο (υπάλληλοι αεροδιαδρόμου ΙΙ), το προσωπικό ασφαλείας, καθώς και τους μηχανικούς ελέγχου πριν από την πτήση και τους μηχανικούς αεροδιαδρόμου. Το πρόγραμμα επαγγελματικής εκπαίδευσης περιλαμβάνει κυρίως δράσεις *γενικής* επαγγελματικής εκπαίδευσης και ορισμένες δράσης *ειδικής* επαγγελματικής εκπαίδευσης.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες κατά πόσο η προγραμματιζόμενη ενίσχυση πληροί τους όρους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 και του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Αφενός, δεν είναι βέβαιη εάν οι επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν και παραγωγικές ώρες, και, αφετέρου, έχει λόγους να υποθέτει ότι οι δικαιούχοι οφείλουν να παρέχουν την επαγγελματική εκπαίδευση στους υπαλλήλους τους ακόμη και χωρίς την καταβολή ενίσχυσης, και τούτο για τους παρακάτω λόγους: πρώτον, μετά τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στο κέντρο επιμελητειακής υποστήριξης της Λειψίας στη Γερμανία, η DHL πρέπει να προσλάβει νέους εργαζόμενους για να αρχίσει να εκμεταλλεύεται την εγκατάσταση αυτή· δεύτερον, οι δράσεις επαγγελματικής εκπαίδευσης, αν και είναι πολύ γενικού χαρακτήρα, φαίνεται πως είναι μάλλον τεχνικές και σε μεγάλο βαθμό απαραίτητες για τη λειτουργία της πλατφόρμας· τρίτον, ορισμένα προσόντα και πιστοποιητικά απαιτούνται βάσει του νόμου· τέταρτον, φαίνεται μάλλον δύσκολο να βρεθούν στην ευρωπαϊκή αγορά εργαζόμενοι που να διαθέτουν ήδη πλήρη κατάρτιση και ικανότητες κατάλληλες για τις υπηρεσίες αερομεταφορών· και, τέλος, η υπεργολαβική ανάθεση υπηρεσιών σε άλλους παρόχους υπηρεσιών δεν φαίνεται οικονομικά συμφέρουσα επιλογή.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Λαμβάνοντας υπόψη τις αμφιβολίες που διατυπώθηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«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.

(*) Εμπιστευτικά στοιχεία

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. ‚Berufspendlertum' 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 theoretischen 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 Schulungseinheiten an ihre Kollegen weitergeben.

13. Eine andere Lösung, die DHL ins Auge fasst, ist die Vergabe an externe Unternehmen. Hierzu legten die deutschen Behörden eine Kostenanalyse vor, aus der hervorgeht, dass die gesamten Personalausgaben inklusive der Ausbildungsmaßnahmen die Kosten einer externen Vergabe weit übersteigen würden. Die Kostenanalyse ist jedoch insofern recht unspezifisch, als sie nicht zwischen dem von DHL in jedem Fall erforderlichen Ausbildungsbedarf und den über diesen Mindestbedarf hinausgehenden Ausbildungskosten differenziert. Zudem bräuchten die von DHL beauftragten Bildungseinrichtungen zunächst eine entsprechende Schulung, deren Kosten unberücksichtigt blieben. Darüber hinaus lässt die Analyse die Vorteile außer Acht, die mit der Erbringung der Groundhandlingdienste durch das Unternehmen selbst verbunden sind und — wie in der Notifizierung dargelegt — ein wesentlicher Faktor für das gesamte Investitionsprojekt waren.

Sicherheitsfachkräfte

14. Die Tätigkeit einer Sicherheitsfachkraft umfasst die Personen- und Frachtkontrolle zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebs. Die Ausbildung zur Sicherheitsfachkraft hat nur allgemeine Ausbildungsinhalte zum Gegenstand:

— ein allgemeines Sicherheitstraining wie Brandschutz, erste Hilfe und Gefahrgutschulung,

— das für Sicherheitsfachkräfte gesetzlich vorgeschriebene fachbezogene allgemeine Sicherheitstraining, wie Abwehr terroristischer Gefahren, Zugangskontrolle, Kontrolle und Durchsuchung, Sicherheit von Gepäck und Fracht, Waffen und sicherheitsbezogene Bereiche,

— sonstige allgemeine fachbezogene Ausbildungsmaßnahmen, die zu entsprechenden Befähigungsnachweisen wie Vorfeldführerschein führen,

— sonstige allgemein gehaltene fachbezogene Sicherheitsschulungen in Recht, Waffen- und Sprengstoffkunde, Grundlagen für Kontrollabläufe, Auswertung von Röntgenbildern;

— einige allgemeine Ausbildungsmaßnahmen wie Qualitätsmanagement und Prozesse (ISO/DIN Norm 9001).

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

([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.

(*) 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. Frachttonnage eine Mindestmitarbeiterzahl zur Durchführung der entsprechenden Tätigkeiten festgelegt. Außerdem sind die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 und 9 des deutschen Luftsicherheitsgesetzes 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 straffen 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 wegfallen 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.»

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης

(Υπόθεση COMP/M.4753 — Antalis/MAP)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2007/C 213/08)

1. Στις 5 Σεπτεμβρίου 2007, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ([1]) με την οποία η επιχείρηση Antalis International SAS (Antalis, Γαλλία), που ελέγχεται από την Sequana Capital, αποκτά με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού του Συμβουλίου έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης MAP Merchant Group BV (MAP, Κάτω Χώρες) με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την Antalis: διανομή χαρτιού,

— για την MAP: διανομή χαρτιού.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα συναλλαγή θα μπορούσε να εμπέσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν οποιεσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση στην Επιτροπή.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά COMP/M.4753 — Antalis/MAP. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ [αριθμός (32-2) 296 43 01 ή 296 72 44] ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

([1]) ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.