

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 213

50º año

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

12 de septiembre de 2007

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	II <i>Comunicaciones</i>	
	COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA	
	Comisión	
2007/C 213/01	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones ⁽¹⁾	1
	IV <i>Informaciones</i>	
	INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA	
	Comisión	
2007/C 213/02	Tipo de cambio del euro	6
	INFORMACIONES PROCEDENTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS	
2007/C 213/03	Procedimiento nacional rumano de asignación de derechos limitados de tráfico aéreo	7
2007/C 213/04	Procedimiento nacional de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados de los Países Bajos	12
	V <i>Dictámenes</i>	
	PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS	
	Comisión	
2007/C 213/05	F-París: Prestación de servicios aéreos regulares — Prestación de servicios aéreos regulares entre Estrasburgo, por una parte, y Praga y Viena, por otra — Anuncio de concurso convocado por Francia en virtud del artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo para una delegación de servicio público	20

ES

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

Comisión

2007/C 213/06	Ayuda estatal — Dinamarca — Ayuda estatal C 22/07 (ex N 43/07) — Extensión a otras actividades del régimen que exime a empresas de transporte marítimo de Dinamarca del pago del impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales de los trabajadores del mar — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Ayuda estatal — Alemania — Ayuda estatal C 18/07 (ex N 874/06) — Ayuda a la formación en favor de DHL Leipzig — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.4753 — Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA
UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

**Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del
Tratado CE****Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 213/01)

Fecha de adopción de la decisión	19.7.2007
Ayuda nº	N 360/06
Estado miembro	Eslovaquia
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Base jurídica	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 naftě uvedených na trh Slovenskej republiky
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Protección del medio ambiente
Forma de la ayuda	Reducción del tipo impositivo
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista: 2 933 millones SKK
Intensidad	—
Duración	1.5.2006-30.4.2012
Sectores económicos	Productos químicos y farmacéuticos

Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministerstvo financií SR
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

—

Fecha de adopción de la decisión	13.6.2007
Ayuda n°	N 549/06
Estado miembro	Italia
Región	Sicilia
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Atlantica Invest AG
Base jurídica	— 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
Tipo de medida	Ayuda individual
Objetivo	Desarrollo regional
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista: 97,48 millones EUR
Intensidad	12,2 %
Duración	31.12.2009
Sectores económicos	Servicios recreativos, culturales y deportivos
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero dello Sviluppo economico
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

—

Fecha de adopción de la Decisión	4.5.2007
Ayuda nº	N 755/06
Estado miembro	República Checa
Región	—
Denominación	Reparación de los daños provocados por las inundaciones registradas entre mayo y julio de 2006 en las represas e instalaciones piscícolas
Base jurídica	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
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Indemnización por los daños causados por las inundaciones del verano de 2006
Forma de la ayuda	Ayuda directa
Presupuesto	3 000 000 CZK en total
Intensidad	Porcentaje máximo del 70 % de los costes de las obras
Duración	1.1.2007-31.12.2008
Sectores económicos	Pesca
Nombre y dirección de la autoridad que concede la ayuda	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la Decisión	4.5.2007
Ayuda nº	N 914/06
Estado miembro	República Checa
Región	—
Denominación	Alivio de los daños sufridos por las poblaciones de peces de los viveros debido a las inundaciones ocurridas entre el 28 de mayo y el 2 de julio de 2006

Base jurídica	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
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Paliar los daños sufridos por las poblaciones de peces de los viveros debido a las inundaciones ocurridas entre el 28 de mayo y el 2 de julio
Forma de la ayuda	Ayuda directa
Presupuesto	10 000 000 CZK en total
Intensidad	El 50 % de los daños a los peces
Duración	1.12.2006-31.12.2007
Sectores económicos	Pesca
Nombre y dirección de la autoridad que concede la ayuda	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la Decisión	14.5.2007
Ayuda nº	N 135/07
Estado miembro	Países Bajos
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Base jurídica	Verordening financiering vispromotie 2007
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Ayuda al sector de la pesca
Forma de la ayuda	Ayudas individuales
Presupuesto	Aproximadamente 1 381 000 EUR al año
Intensidad	El 100 % como máximo

Duración	Ilimitada
Sectores económicos	Sector de la pesca
Nombre y dirección de la autoridad que concede la ayuda	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Información adicional	Informe anual

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

IV

(Informaciones)

INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y
ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾**11 de septiembre de 2007**

(2007/C 213/02)

1 euro =

Moneda			Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,3824	RON	leu rumano	3,3163
JPY	yen japonés	157,31	SKK	corona eslovaca	33,637
DKK	corona danesa	7,4473	TRY	lira turca	1,7790
GBP	libra esterlina	0,68020	AUD	dólar australiano	1,6715
SEK	corona sueca	9,3200	CAD	dólar canadiense	1,4467
CHF	franco suizo	1,6401	HKD	dólar de Hong Kong	10,7610
ISK	corona islandesa	89,86	NZD	dólar neozelandés	1,9819
NOK	corona noruega	7,8515	SGD	dólar de Singapur	2,1049
BGN	lev búlgaro	1,9558	KRW	won de Corea del Sur	1 294,48
CYP	libra chipriota	0,5842	ZAR	rand sudafricano	9,9094
CZK	corona checa	27,630	CNY	yuan renminbi	10,4001
EEK	corona estonia	15,6466	HRK	kuna croata	7,3237
HUF	forint húngaro	254,58	IDR	rupia indonesia	13 049,86
LTL	litas lituana	3,4528	MYR	ringgit malayo	4,8584
LVL	lats letón	0,7004	PHP	peso filipino	65,056
MTL	lira maltesa	0,4293	RUB	rublo ruso	35,2250
PLN	zloty polaco	3,7895	THB	baht tailandés	44,709

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

INFORMACIONES PROCEDENTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Procedimiento nacional rumano de asignación de derechos limitados de tráfico aéreo

(2007/C 213/03)

De conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 847/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, la Comisión Europea publica el siguiente procedimiento aplicable a escala nacional de reparto de derechos de tráfico aéreo entre las compañías comunitarias admisibles, en los casos en que esos derechos estén limitados en virtud de acuerdos internacionales de regulación de los servicios aéreos.

«Ministerio de Transportes

Orden por la que se aprueba el Reglamento relativo a la designación de las compañías aéreas comunitarias con vistas a la prestación de servicios aéreos conforme a lo dispuesto en los acuerdos de servicios aéreos celebrados entre Rumanía y Estados no pertenecientes a la Unión Europea

N° 269 de 28 de mayo de 2007

En el ejercicio de las competencias del Ministerio de Transportes en su calidad de autoridad estatal en el ámbito de los transportes,

En virtud de las disposiciones del artículo 4, letras b) y v), y del artículo 50, apartado 3, de la Ordenanza del Gobierno n° 29/1997 relativa al Código Aéreo Civil, en su versión publicada con modificaciones y adiciones posteriores; del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 847/2004 del Parlamento Europeo y el Consejo sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, y del artículo 5, apartado 4, de la Resolución del Gobierno n° 367/2007 relativa a la organización y funcionamiento del Ministerio de Transportes,

El Ministro de Transportes emite la siguiente

ORDEN:

Artículo 1

Queda aprobado el Reglamento relativo a la designación de las compañías aéreas comunitarias con vistas a la prestación de servicios aéreos conforme a lo dispuesto en los acuerdos de servicios aéreos celebrados entre Rumanía y Estados no pertenecientes a la Unión Europea, adjunto en el anexo que forma parte integrante de la presente Orden.

Artículo 2

1. La presente Orden se publicará en el Boletín Oficial de Rumanía (*Monitorul Oficial al României*), Parte I.
2. En la fecha de entrada en vigor de la presente Orden, quedará derogada la Orden del Ministerio de Transportes n° 546/1999 relativa a las condiciones de designación de las compañías aéreas rumanas con vistas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo público, publicada en el Boletín Oficial de Rumanía, Parte I, n° 539, de 4 de noviembre de 1999.

Artículo 3

La Dirección General de Aviación Civil (*Direcția Generală Aviație Civilă*) del Ministerio de Transportes adoptará las disposiciones de aplicación de la presente Orden.

Ministro de Transportes

Ludovic ORBAN

Anexo de la OMT nº 269/2007**Reglamento relativo a la designación de las compañías aéreas comunitarias con vistas a la prestación de servicios aéreos conforme a lo dispuesto en los acuerdos de servicios aéreos celebrados entre Rumanía y Estados no pertenecientes a la Unión Europea***Artículo 1*

1. El presente Reglamento establece las condiciones de designación de compañías aéreas comunitarias con vistas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo en las rutas contempladas en los acuerdos de servicios aéreos celebrados entre Rumanía y Estados no pertenecientes a la Unión Europea y a las que no se aplica el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, denominado en lo sucesivo "Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo".

2. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- *compañía aérea comunitaria*: cualquier compañía aérea establecida en Rumanía conforme a lo dispuesto en la legislación comunitaria que sea titular de una licencia de transporte aéreo expedida con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas,
- *ruta con derechos de tráfico limitados*: una ruta a la que no se aplique el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo y cuyos derechos de tráfico estén limitados conforme a lo dispuesto en un acuerdo de servicios aéreos celebrado entre Rumanía y un Estado no perteneciente a la Unión Europea.

Artículo 2

1. En la página de Internet del Ministerio de Transportes (www.mt.ro) se puede encontrar información relativa a los derechos de tráfico y a su asignación en las rutas entre Rumanía y los Estados no pertenecientes a la Unión Europea con los cuales Rumanía ha celebrado acuerdos de servicios aéreos.

2. El programa de planificación de las negociaciones de acuerdos bilaterales de servicios aéreos se publica en la página de Internet del Ministerio de Transportes.

3. Cualquier compañía aérea comunitaria interesada en prestar servicios aéreos en una ruta entre Rumanía y un Estado no perteneciente a la Unión Europea con el cual Rumanía no haya celebrado un acuerdo de servicios aéreos podrá informar al Ministerio de Transportes de su deseo y de sus eventuales exigencias. Los datos recibidos por el Ministerio de Transportes se tendrán en cuenta en caso de negociación de un acuerdo de servicios aéreos con el Estado de que se trate.

Artículo 3

1. Cualquier compañía aérea comunitaria interesada en prestar servicios aéreos en rutas que entren en el ámbito de aplicación de acuerdos de servicios aéreos celebrados entre Rumanía y Estados no pertenecientes a la Unión Europea y a las que no se aplique el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo presentarán una solicitud por escrito a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes con vistas a la designación correspondiente.

2. En caso de que la solicitud sea para una ruta con derechos de tráfico limitados (incluida la limitación de la capacidad y la frecuencia de los servicios o del número de compañías aéreas autorizadas a explotar esa ruta), los datos de la solicitud se publicarán en la página de Internet del Ministerio de Transportes, junto con un anuncio por el que se invitará a las compañías aéreas comunitarias a presentar, en un plazo de 15 días desde la publicación del anuncio, sus solicitudes de designación con vistas a la explotación de la ruta correspondiente.

3. Todas las solicitudes recibidas a raíz de la invitación contemplada en el apartado 2 se publicarán en la página de Internet del Ministerio de Transportes.

4. No se considerarán las solicitudes recibidas tras haber expirado el plazo contemplado en el apartado 2. La DGAC informará de ello a los solicitantes.

5. Las solicitudes contempladas en los apartados 1 y 3 se presentarán en lengua rumana y constarán de los documentos y datos siguientes:

- a) copia de la licencia de transporte aéreo;
- b) descripción de los servicios proyectados (rutas, horarios de vuelo, tipos y matrículas de las aeronaves, etc.);
- c) fecha prevista de inicio de los servicios aéreos;
- d) eventuales acuerdos comerciales celebrados con otras compañías aéreas;
- e) servicios de conexión, si procede;
- f) accesibilidad del servicio y elementos de apoyo para los clientes (red de distribución de los billetes, servicios en línea, etc.);
- g) política de tarifas en la ruta de que se trate;
- h) elementos y garantías que permitan la evaluación de la capacidad operativa y financiera de la compañía aérea solicitante para prestar el servicio aéreo correspondiente y que sean válidos para los primeros dos años de explotación, como mínimo (un plan de negocio para la ruta solicitada que incluya, como mínimo, datos relativos a lo siguiente: situación de las aeronaves utilizadas, posibilidades operativas de proporcionar otra aeronave en caso de que la aeronave prevista no pueda prestar el servicio por causas imprevistas, capacidad financiera para poner en marcha y mantener el servicio aun en condiciones de tráfico muy escaso, integración del nuevo servicio en los servicios aéreos ya prestados, previsión del impacto del servicio aéreo en distintas categorías de pasajeros, etc.).

6. La DGAC podrá solicitar la información complementaria que precise para evaluar las solicitudes.

Artículo 4

1. En el caso de una ruta sin limitaciones de derechos de tráfico, el Ministerio de Transportes procederá a la designación de conformidad con las disposiciones correspondientes de los acuerdos de servicios aéreos después de recibir las solicitudes y la información contempladas en el artículo 3.

2. La DGAC evaluará las solicitudes que compitan por la capacidad no utilizada en una ruta con derechos de tráfico limitados conforme a los criterios siguientes:

- a) satisfacción de las necesidades de transporte aéreo (frecuencia de los servicios y capacidad ofrecida, servicios directos o indirectos, días de explotación, etc.);
- b) existencia de garantías sobre el mantenimiento del servicio por un período mínimo de dos años;
- c) fecha propuesta de inicio de la explotación y período de explotación;
- d) accesibilidad de los clientes a los servicios ofrecidos (red de venta de billetes, servicios en línea, etc.);
- e) política de tarifas, incluidos los precios de los billetes;
- f) conexiones de los servicios ofrecidos con la red de rutas existente, si procede;
- g) comportamiento de las aeronaves desde el punto de vista de la protección del medio ambiente, incluido el ruido.

3. Se podrá considerar un criterio de selección la situación de las compañías aéreas en lo relativo al pago de las tasas aeroportuarias en Rumanía, así como de las tasas por los servicios de navegación aérea.

Artículo 5

1. El Ministerio de Transportes tomará una decisión sobre las solicitudes de designación con vistas a la prestación de servicios aéreos en una ruta con derechos de tráfico limitados en el plazo de sesenta días desde la publicación del anuncio contemplado en el artículo 3, apartado 2.

2. Los derechos de tráfico se concederán por un período indefinido.

3. La decisión contemplada en el apartado 1 se publicará en la página de Internet del Ministerio de Transportes y la DGAC la comunicará por escrito a todos los solicitantes. Tras la publicación de la decisión, el Ministerio de Transportes designará a la compañía aérea con vistas a la prestación de servicios aéreos en la ruta de que se trate.

4. La compañía aérea no podrá ceder a otra compañía aérea los derechos de tráfico que se le hayan concedido para la explotación de servicios aéreos en una ruta que no entre en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo.

5. Si, a raíz de una designación efectuada por el Ministerio de Transportes de conformidad con el artículo 4, apartado 1, o con el artículo 5, apartado 3, la autoridad competente de un tercer Estado no perteneciente a la Unión Europea no concediese a la compañía aérea designada la autorización de explotar la ruta correspondiente o suspendiese dicha autorización, la compañía aérea informará de ello inmediatamente por escrito al Ministerio de Transportes.

Artículo 6

1. La DGAC controlará el modo como la compañía aérea comunitaria designada para prestar servicios aéreos en una ruta con derechos de tráfico limitados presta los servicios correspondientes de conformidad con la solicitud presentada y con las condiciones establecidas en la decisión final sobre la designación contemplada en el artículo 5.

2. Cualquier compañía aérea comunitaria tiene el derecho de cuestionar la eficacia de la utilización de los derechos de tráfico en una ruta con derechos de tráfico limitados y de solicitar su designación con vistas a la explotación de los servicios aéreos en dicha ruta, ofreciendo mejores condiciones de explotación que la compañía aérea ya designada.

3. En el supuesto contemplado en el apartado 2, la DGAC procederá a una nueva evaluación de la designación inicial. No obstante, esta reevaluación no se podrá efectuar durante un plazo de cinco años desde la fecha de la designación o de otra reevaluación.

4. Se informará a la compañía aérea designada de cualquier decisión de reevaluación. La decisión se publicará en la página de Internet del Ministerio de Transportes. El proceso de reevaluación se llevará a cabo conforme al procedimiento previsto en el artículo 3, apartado 5.

Artículo 7

1. El Ministerio de Transportes retirará una designación efectuada conforme a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, en los casos siguientes:

- a) la compañía aérea no ha iniciado la prestación de servicios aéreos en la ruta especificada en el plazo de seis meses desde la fecha de la designación;
- b) se ha interrumpido el servicio aéreo y no se ha reanudado en un plazo de seis meses, excepto si la interrupción se debe a motivos ajenos a la voluntad de la compañía aérea;
- c) la autoridad competente de otro Estado no ha concedido la autorización de explotación correspondiente a la compañía aérea designada o suspende dicha autorización;
- d) la compañía aérea ha notificado a la DGAC su intención de suspender la explotación de la ruta correspondiente.

2. El Ministerio de Transportes podrá retirar igualmente una designación en los casos siguientes:

- a) la compañía aérea no consigue dar cumplimiento a las obligaciones asumidas en lo que respecta a la frecuencia de los vuelos, la capacidad, las tarifas y la distribución de los billetes, y en las cuales había basado el Ministerio de Transportes su decisión de designación;
- b) la compañía aérea incurre repetidamente en deudas con los aeropuertos rumanos o los proveedores rumanos de servicios de navegación aérea.

3. La DGAC comunicará por escrito a la compañía aérea de que se trate su intención de retirarle la designación en una ruta determinada, así como los motivos que justifiquen tal decisión. Esta notificación se remitirá también a todas las compañías aéreas comunitarias que hubieren solicitado la designación con vistas a prestar servicios aéreos en la ruta correspondiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 3, permitiéndoles con todo que hagan sus observaciones y comentarios.

4. La compañía aérea designada tendrá derecho a comunicar a la DGAC, en el plazo de quince días desde su recibo de la notificación contemplada en el apartado 3, sus observaciones relativas a la justificación de la retirada de la designación, así como las nuevas obligaciones que desee asumir en lo que respecta a la prestación de los servicios aéreos en la ruta correspondiente.

5. En el plazo de treinta días desde el vencimiento del plazo contemplado en el apartado 4, el Ministerio de Transportes adoptará una decisión sobre la retirada de la designación. En caso de retirada de la designación, la decisión sobre la retirada entrará en vigor transcurridos tres meses desde su notificación a la compañía aérea de que se trate. Se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 3, apartado 5, para efectuar una nueva designación.

Artículo 8

Los recursos contra la decisión del Ministerio de Transportes de no designar a una compañía aérea comunitaria con vistas a la prestación de servicios aéreos en una ruta que entre en el ámbito de aplicación de un acuerdo de servicios aéreos celebrado entre Rumanía y un Estado no perteneciente a la Unión Europea y a la que no se aplique el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo o de retirar una designación entrarán en el ámbito de aplicación de la Ley de lo contencioso-administrativo n° 554/2004, en su versión modificada».

Procedimiento nacional de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados de los Países Bajos

(2007/C 213/04)

De conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 847/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países, la Comisión Europea publica el siguiente procedimiento nacional de reparto entre las compañías aéreas comunitarias que pueden optar a derechos de tráfico aéreo limitados en virtud de acuerdos de servicios aéreos con terceros países.

**«Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart****Nota relativa a la directriz sobre la concesión de licencias de explotación de rutas**

[modificada mediante decreto de 7 de mayo de 2007 (VENW/DGTL-2007/7827)]

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Introducción

De la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo en los asuntos “Cielos abiertos” de 5 de noviembre de 2002 ⁽¹⁾ se desprende que si una compañía europea desea establecerse en los Países Bajos, debe poder ejercer, sin discriminación y de forma transparente, los derechos que le asisten en virtud de los acuerdos bilaterales sobre aviación firmados por los Países Bajos, aspecto que se recoge en el “Reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países” (CE n° 847/2004). En este contexto, la Dirección General de Transporte y Aviación (*Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart* o DGTL) ha decidido ajustar la concesión de licencias de explotación de rutas y la aplicación correspondiente a esta evolución del Derecho comunitario y, en aras de la transparencia, establecer en la presente directriz las modificaciones que ello requiere.

Además del método de emisión de licencias de explotación de ruta, también se adaptará el formato de las mismas de forma que, por ejemplo, toda compañía aérea comunitaria establecida en los Países Bajos pueda, en principio, realizar operaciones de transporte a cualquier punto del planeta. No obstante, para poder utilizar una ruta determinada, ésta debe formar parte de una lista con las rutas que deben servirse realmente elaborada por el Ministerio de acuerdo con las licencias.

Asimismo, la DGTL ha optado por aplicar el sistema actual siempre que éste no entre en contradicción con la normativa comunitaria. Teniendo en cuenta esto último, las cláusulas de propiedad y control basadas en la nacionalidad se ajustarán, de acuerdo con la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas sobre los acuerdos de cielos abiertos con los Estados Unidos, a los requisitos establecidos en el artículo 43 del Tratado CE (derecho de establecimiento).

Antes de conceder licencias y en caso de que los derechos de aterrizaje sean limitados, la DGTL debe determinar, de forma transparente y no discriminatoria, las compañías aéreas que pueden operar en cada ruta. Para ello la DGTL se basará en los criterios actuales establecidos en la directriz sobre la política de concesión de licencias de 1994 y en los criterios complementarios fijados en la presente directriz sobre la concesión de licencias de explotación de rutas. Las decisiones se tramitarán y razonarán conforme a la *Algemene wet bestuursrecht* (Ley General de Derecho Administrativo).

Ámbito de aplicación

Para poder reclamar el cumplimiento de los derechos bilaterales adquiridos por la Administración de los Países Bajos, las compañías aéreas comunitarias que deseen operar en rutas que parten, se dirigen o pasan por terceros países desde los Países Bajos deben establecerse en los Países Bajos y solicitar una licencia de acceso a las rutas o, cuando se trata de servicios discrecionales, una licencia de vuelos chárter.

Asimismo, para que la licencia tenga validez, las compañías aéreas deben tener y mantener una licencia de explotación válida con arreglo al artículo 16, apartado a), de la Ley sobre transporte aéreo (*Luchtvaartwet*).

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

La concesión y la validez de las licencias de explotación dependen en todo momento de que se disponga de un certificado de operador aéreo (AOC) en el que se especifiquen las actividades cubiertas por las licencias [artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 2407/92]. El transporte debe realizarse con arreglo al certificado de operador aéreo concedido.

Cuando la compañía aérea titular de la licencia neerlandesa deja de estar establecida en los Países Bajos, el Ministerio puede retirarle la licencia.

Por otra parte, la concesión de una licencia no significa que el titular no deba tener en cuenta las disposiciones establecidas en otros contextos como, por ejemplo, las emitidas por autoridades de terceros países a los que se vuela o la disponibilidad de franjas horarias.

Marco jurídico

Marco nacional

Las licencias de acceso a rutas o de vuelos chárter se conceden de acuerdo con el artículo 16, apartado b), de la Ley sobre transporte aéreo (*Luchtvaartwet*), que contempla la posibilidad de conceder licencias según lo dispuesto en el artículo 16 no cubiertas por el artículo 16, apartado a), relativo a las licencias de explotación. Éste es también el fundamento jurídico por el que se establece la presente directriz.

Las licencias pueden concederse por un periodo máximo de cinco años. La evaluación previa a la concesión se realiza basándose en la presente nota sobre la revisión de la política de licencias de acceso a las rutas aéreas y la nota sobre Política de licencias. En caso de discrepancia entre ambas notas, prevalece la primera. Asimismo, son de aplicación la Resolución sobre servicios discrecionales (*Besluit ongeregeld luchtvervoer* o BOL, de 2 de mayo de 1975/Stb. 1975, 227), en lo relativo a los vuelos chárter, y la Resolución “IT-reizen” (Regulación de 5 de febrero de 1981/n° LV/L 20478/*Rijksluchtvaartdienst*/Stcrt. 1981, 33) cuando se trata de viajes combinados.

Además de en la Resolución IT-reizen, se han desarrollado, basándose en el artículo 7 de la BOL, normas más detalladas sobre viajes discrecionales en la Resolución sobre vuelos de carga y de otros tipos (*Besluit Vracht- en overige vluchten*, Normativa de 5 de febrero de 1981/n° LV/L 20477 *Rijksluchtvaartdienst*, Stcrt. 1981, 33), la Disposición ABC-*vluchten* (Disposición de 11 de junio de 1979, n° LV/L 22952/Stcrt. 1979, 131) y la Disposición sobre transporte de grupos cerrados (*Beschikking vervoer besloten groepen*, Regulación de 29 de julio de 1975/n° POL/L 23676/Stcrt. 1975, 150).

Marco europeo

El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas dictó, el 5 de noviembre de 2002, sentencia en los asuntos que la Comisión Europea había incoado respecto a los acuerdos de cielos abiertos con los Estados Unidos ⁽²⁾. El Tribunal juzga que la Comunidad Europea tiene competencia exclusiva en determinados ámbitos y que las cláusulas relativas a la propiedad y control nacionales de los acuerdos sobre transporte aéreo infringen el derecho de establecimiento del artículo 43 del Tratado CE. Tanto el Tribunal como la Comisión ⁽³⁾ han pedido a los Estados miembros que corrijan esta infracción del Tratado CE.

A la luz de los fallos del Tribunal y en virtud del artículo 10 del Tratado CE, los Países Bajos han esperado a la adopción de medidas adecuadas que aseguraran el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado y las actuaciones de las instituciones comunitarias. Tras la sentencia del Tribunal, la Comisión estableció las disposiciones sobre la concesión de derechos de tráfico en la “Comunicación de la Comisión sobre las relaciones entre la Comunidad y los países terceros en el campo del transporte aéreo” [COM(2003) 94] y el “Reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países”, adoptado posteriormente (CE n° 847/2004) y cuyo artículo 5 es especialmente relevante para la política de derechos de tráfico.

Tipos de licencias para el reparto de rutas

Exención de licencias para el reparto de rutas

En virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92 ⁽⁴⁾ relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, pueden realizar operaciones de transporte aéreo intracomunitario las compañías que posean una licencia de explotación expedida por un Estado miembro. En las rutas de determinados Estados miembros es necesario contar con la autorización del Estado miembro interesado.

⁽²⁾ Véase la nota 1.

⁽³⁾ COM(2002) 649. Comunicación de la Comisión sobre las consecuencias de las sentencias del Tribunal de Justicia de 5 de noviembre de 2002 para la política europea de transporte aéreo.

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240 de 24.8.1992, p. 33).

Sin embargo, en los Países Bajos el permiso se concede automáticamente sin intervención administrativa prescindiendo de la notificación del aeropuerto y de las autoridades de control aéreo, cuando un vuelo se realiza efectivamente. Desde el 1 de abril de 1997, el Reglamento permite también que las compañías aéreas comunitarias realicen operaciones de transporte desde y hacia aeropuertos situados en los Estados miembros (cabotaje). Para el transporte fuera de la CE, debe solicitarse una licencia de acceso a la ruta o una licencia de vuelo chárter.

Licencias de acceso a las rutas

Las rutas extracomunitarias están cubiertas en gran parte por el régimen de acuerdos bilaterales. Cada relación bilateral tiene su propio carácter. Los derechos otorgados pueden ser más liberales o restrictivos en función de diversos factores políticos y económicos como la cuota de mercado con que cuenta la compañía aérea en el país con que se firma el acuerdo. Así pues, la evaluación y entrega de licencias se refiere únicamente a rutas extracomunitarias.

El acuerdo más liberal de los actuales es el de cielos abiertos con Estados Unidos. Este tipo de regímenes abiertos permite a diversas compañías aéreas holandesas volar desde cualquier punto de los Países Bajos a cualquier punto del otro país signatario del acuerdo, vía cualquier punto intermedio y hacia cualquier otro punto. Asimismo, la frecuencia de los distintos tipos de vuelo permitida por estos acuerdos es libre, por lo que, en estas situaciones, las licencias de acceso a una ruta, tanto para servicios regulares con pasajeros y carga como para vuelos chárter, se conceden casi automáticamente.

Cuando el régimen bilateral es restrictivo, el acuerdo fija, entre otras cosas, el número de compañías aéreas, la frecuencia y las rutas en que pueden realizarse vuelos regulares. En algunos casos, se pide también al tercer país que, conforme a los compromisos del acuerdo, indique las tarifas. Estas tarifas pueden estar sujetas a la aprobación del país interesado.

Actualmente tanto los acuerdos de carácter liberal como los restrictivos suelen exigir en su mayoría que las compañías aéreas a designar sean de propiedad y control holandeses y los acuerdos aéreos regulan principalmente el transporte regular. Es por esta razón por la que la Administración holandesa incorporó el requisito de la propiedad y el control holandeses para el caso de las licencias de acceso a las rutas que se conceden a los vuelos regulares. Este requisito de propiedad y control holandeses se ha modificado en el sentido de que la compañía aérea a la que se concede la licencia de acceso debe ser una compañía comunitaria establecida en los Países Bajos. Los vuelos chárter y los vuelos *ad hoc* suelen considerarse fuera del acuerdo aéreo o caso por caso en el contexto de las relaciones en el ámbito del transporte aéreo, y son objeto de una licencia de vuelo chárter.

Licencias de vuelo chárter

Como ya se ha indicado, la gran mayoría de los vuelos chárter y los vuelos *ad hoc* están excluidos de los regímenes bilaterales. En la legislación sobre vuelos intraeuropeos no existe régimen especial para los vuelos chárter y se aplica el Reglamento (CEE) n° 2408/92. En principio, en el ámbito de los vuelos chárter no se distingue entre compañías aéreas holandesas y no holandesas a condición de que el Estado en que está establecida la compañía aérea no holandesa conceda las mismas condiciones de acceso a la realización de vuelos chárter a las compañías aéreas holandesas.

Por tanto, en la realización de vuelos chárter, la cuestión de la nacionalidad tiene un peso menor. De todas formas, el procedimiento debe ser transparente y no discriminatorio. Si se solicita, puede concederse una licencia de vuelos chárter para la realización de un número determinado de vuelos chárter o *ad hoc* durante un periodo concreto. Al evaluarse la solicitud se aplican los mismos criterios que en las solicitudes de licencias de acceso a rutas y tampoco varía el procedimiento de consulta y decisión. Por otro lado, también son de aplicación las directrices y los procedimientos de concesión de licencias fijados en la Resolución sobre servicios discrecionales (BOL, Resolución de 2 de mayo de 1975, Stb. 1975, 227) y las disposiciones basadas en ella sobre situaciones más concretas [p. ej., cuando se trata de viajes combinados, la Resolución "IT-reizen" (Regulación de 5 de febrero de 1981, n° LV/L 20478, *Rijksluchtvaartdienst*, Stcrt. 1981, 33)].

Dado que, en la política de concesión de licencias, se considera más importante reforzar la red de conexiones mediante vuelos regulares, al conceder las licencias se tiene muy en cuenta si la realización de los vuelos chárter en cuestión afecta a la política aérea o económica de un servicio de línea regular. Si una compañía de vuelos chárter tiene la intención de realizar vuelos regulares, debe modificar previamente su licencia de explotación y su certificado de operador aéreo mediante los procedimientos establecidos a tal fin en el Reglamento (CEE) n° 2407/92 y las normas JAROPS.

Procedimiento de concesión de licencias de acceso a las rutas aéreas

Negociaciones sobre la política de transporte aéreo

Los intereses de las compañías aéreas nacionales desempeñan un importante papel en las negociaciones sobre la política de transporte aéreo. En la actualidad suele ocurrir que los derechos de tráfico se negocian sobre la base del interés manifestado en nuevas posibilidades por una o varias compañías aéreas. En primer lugar se estudia si la solicitud de la compañía aérea interesada se ajusta a los criterios establecidos en la nota sobre Política de licencias y si la compañía cumple todos los requisitos. A continuación, se consulta con otras partes interesadas y se les ofrece la posibilidad de estar presentes en las negociaciones. Si el resultado de las negociaciones es que sólo se conceden derechos de tráfico a algunas compañías aéreas, se remite, de acuerdo con los criterios de la nota sobre Política de licencias, una designación a la relación bilateral por la vía diplomática adecuada. Las designaciones vigentes y las rutas concedidas se mantienen, incluyendo los requisitos y las restricciones establecidos en la licencia de acceso a la ruta.

A raíz de la sentencia del Tribunal, también deben tenerse en cuenta los intereses de las compañías aéreas comunitarias establecidas en los Países Bajos. El procedimiento seguido desde las negociaciones hasta la firma del acuerdo debe ser también transparente y no discriminatorio para las compañías aéreas nacionales comunitarias.

Procedimiento

Para ejercer derechos o acceder a rutas que otras compañías han dejado de utilizar, las compañías aéreas comunitarias establecidas en los Países Bajos deben presentar una solicitud. Cuando una compañía aérea presenta por escrito una solicitud de licencia de ruta, la DGTL examina en primer lugar si la relación aérea ofrece suficiente margen en cuanto a la ruta en cuestión para que se apruebe la solicitud.

Estas solicitudes se tramitan de acuerdo con las disposiciones procedimentales establecidas en los capítulos 3, 4 y 6 de la Ley General de Derecho Administrativo. En virtud de estas disposiciones, en principio debe adoptarse una decisión en un plazo razonable en el transcurso de las ocho semanas siguientes a la recepción de la solicitud. De conformidad con estas disposiciones, el solicitante tiene derecho, por ejemplo, a complementar su solicitud si es necesario. Asimismo, si la solicitud se rechaza total o parcialmente, el solicitante tiene derecho de réplica. La Ley General de Derecho Administrativo también concede a terceros interesados el derecho a ser consultados cuando se piensa que puedan tener objeciones contra la aprobación de la solicitud. Las diversas partes interesadas también pueden presentar objeciones una vez adoptada la decisión.

En el nuevo sistema, las licencias de ruta tienen una validez de cinco años. Al contrario que en los sistemas aplicados anteriormente, en el nuevo sistema las rutas no llevan asociados plazos. Las rutas en que se va a operar y las correspondientes frecuencias se incluyen en una lista de rutas operativas elaborada por el Ministerio. Esta lista, que se establece en virtud de la licencia, mantiene su validez mientras la licencia esté en vigor y puede modificarse de acuerdo con las disposiciones y las restricciones establecidas en esta última. Así, por ejemplo, el artículo 3 de la licencia permite modificar la lista cuando se amplía el ejercicio permitido de los derechos de tráfico del titular de la licencia. Asimismo, el Ministerio puede modificar la lista cuando el titular de la licencia deja de operar durante un año o más en una ruta para la que se ha concedido permiso en virtud de la licencia (principio de utilización o pérdida).

Principio de utilización o pérdida

El artículo de las licencias de ruta que regula la posibilidad de retirar las rutas en las que no se opera durante más de un año se mantiene y seguirá aplicándose con más frecuencia dado el posible aumento de solicitudes en los casos en que los derechos a distribuir son escasos. A modo de transición hacia este enfoque más activo se ha querido aplicar la posibilidad de retirar rutas sólo a partir de un año después de la fecha de la decisión, sobre todo porque esta disposición ha sido letra muerta durante los últimos años.

Si un año después de concedido el permiso para operar en determinadas rutas, una compañía aérea ha operado en ellas durante ese año con una frecuencia menor al 80 % de la concedida, el Ministerio puede retirar el permiso relativo a la ruta en cuestión eliminándola de la lista de rutas operativas. Para ello deben tenerse en cuenta los criterios establecidos en la presente nota.

Por lo que se refiere a las rutas establecidas este año mediante decisión basada en la licencia de ruta, los titulares de la licencia pueden operar en las rutas sólo dentro del marco de los derechos que se hubieran establecido mediante acuerdos de aviación el 22 de agosto de 2004.

A efectos de verificación, las frecuencias permitidas en las rutas establecidas se establecerán en un sistema administrativo. Con este fin, se elaborará, tras consultar con las compañías aéreas comunitarias establecidas en los Países Bajos, una lista de, entre otras cosas, las frecuencias correspondientes a las rutas concedidas.

Cuando una compañía aérea es la única autorizada por el acuerdo aéreo y no puede autorizarse a otras compañías (designación única), pueden retirarse todas las frecuencias concedidas en esa ruta. Cuando hay o pueden autorizarse varias compañías aéreas (designación múltiple), se considerará la retirada del permiso correspondiente a la parte no utilizada de las frecuencias concedidas. Sin embargo, cuando la utilización limitada no cuadre con los objetivos relacionados con los criterios establecidos en la presente nota aplicables a la distribución de derechos de tráfico escasos, podrá considerarse la retirada de todas las frecuencias concedidas con designación múltiple y su reasignación.

El Ministerio no retirará los permisos concedidos cuando la compañía aérea pueda demostrar que la infrautilización de las frecuencias concedidas se debe a circunstancias especiales que no podrían haberse evitado incluso aplicando todas las medidas razonables. Aquí se incluyen, por ejemplo, las situaciones debidas a ataques terroristas o epidemias como el SRAS y las restricciones impuestas por consideraciones tácticas de carácter comercial u otros asuntos relacionados con la política del transporte aéreo. También pueden incluirse situaciones en las que las operaciones de código compartido se ven seriamente limitadas por disposiciones restrictivas.

Todas las compañías aéreas comunitarias establecidas en los Países Bajos, y por tanto también la compañía aérea que hasta la retirada del permiso estaba autorizada a operar en estas rutas, pueden participar en el procedimiento de reasignación. Para ello, las compañías aéreas deben expresar su interés por operar en rutas concretas con suficiente antelación y mediante una solicitud escrita (como mínimo tres meses antes de la temporada en que la compañía desea comenzar sus vuelos en caso de que quedasen disponibles rutas o frecuencias). La DGTL decidirá sobre la base de la solicitud y la disponibilidad de derechos y de acuerdo con las disposiciones aplicables del derecho administrativo.

Con todo, el Ministerio también puede decidir no retirar rutas a pesar del uso limitado de las frecuencias asignadas por ejemplo cuando la compañía aérea titular del permiso informe de que el año siguiente ampliará el número de vuelos de forma que vuelvan a utilizarse todas las frecuencias, y ninguna otra compañía aérea exprese interés en operar esos vuelos.

Criterios

Los criterios aplicados por la DGTL al estudiar la aprobación de las solicitudes de ejercicio de derechos de tráfico se incluyen, en parte, en la nota sobre Política de licencias (*Nota Vergunningenbeleid*) y, en parte, en la política general del Ministerio de Transportes y Dominio de las Aguas tal y como se recoge en el texto del presupuesto, de acuerdo con el método de elaboración del mismo publicado en el documento "*Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording*" (VBTB) ⁽⁵⁾. Estos criterios se exponen brevemente a continuación. La DGTL considerará todas las solicitudes según los criterios establecidos y teniendo en cuenta las repercusiones de la sentencia del Tribunal antes citada. Dado que los acuerdos aéreos difieren entre sí considerablemente, también variará la consideración de los distintos criterios.

Política de transporte aéreo

Uno de los objetivos generales del Ministerio de Transportes y Dominio de las Aguas es "proporcionar un sistema de transporte aéreo eficaz, contribuyendo al desarrollo y la solidez de un mercado aéreo eficiente ⁽⁶⁾". En este sentido, los Países Bajos aportan un mercado de transportes abierto y libre, por lo que, en las negociaciones de los acuerdos aéreos, se procurará obtener contenidos tan liberales como sea posible. Asimismo, los objetivos previstos exigen que, al negociar y distribuir los derechos de tráfico, se tengan en cuenta las políticas y las estrategias aéreas.

⁽⁵⁾ Capítulo XII de los Presupuestos del Estado de 2003, *Tweede Kamer*, ejercicio 2002-2003, 28 600 XII n° 2.

⁽⁶⁾ Véase la nota a pie de página 5, artículo 11.

A la vista de lo ya indicado en esta nota respecto a las disposiciones sobre nacionalidad, la DGTL se esforzará por aplicar, consultando la relación bilateral, la cláusula de los distintos acuerdos aéreos de forma que también otras compañías aéreas comunitarias puedan reclamar los derechos de tráfico concedidos mediante procedimientos nacionales, siempre que estén establecidas en los Países Bajos. En los casos en que la política aérea recurra a la cláusula de nacionalidad deberá estudiarse caso por caso la forma de abordarlo y las repercusiones de la concesión de derechos de tráfico y las correspondientes decisiones sobre esas rutas.

En las negociaciones de futuras políticas aéreas deberá modificarse el método de trabajo en aras de la transparencia del procedimiento y el acceso equitativo a la concesión de derechos. Asimismo, deberán tenerse en cuenta las disposiciones del Reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países (CE nº 847/2004) ⁽⁷⁾. Las negociaciones deberán realizarse en nombre de todas las compañías aéreas comunitarias y, finalizadas las negociaciones, se notificará a todas las compañías aéreas comunitarias establecidas en los Países Bajos que pueden presentar una solicitud para poder ejercer los derechos obtenidos.

En cuanto al transporte de mercancías, la DGTL procurará establecer con el socio bilateral un régimen específico que defienda lo mejor posible los intereses de los transportistas de mercancías. Si no fuese posible establecer un régimen específico para las mercancías, la DGTL estudiará, caso por caso y según los criterios fijados en esta nota, la forma de distribuir los derechos obtenidos entre los transportistas de pasajeros y los de mercancías.

En el proceso que va de las negociaciones sobre política aérea hasta el ejercicio de los derechos obtenidos se aplicarán las normas sobre notificación nacionales y europeas vigentes así como la jurisprudencia pertinente. Por otro lado, en cuanto al código compartido, la Administración holandesa mantiene, en principio, el criterio de exigir, para los vuelos que parten, se dirigen o pasan por los Países Bajos, sólo la indicación de la compañía operadora. Por el contrario, algunos países exigen que también se indique la compañía de comercialización según el acuerdo aéreo y, a veces, se exige un permiso para realizar el vuelo. En caso de designación única, esto podría significar que no quedaría margen para indicar otra compañía comunitaria establecida en los Países Bajos. En caso de designación múltiple puede darse que el número de frecuencias para la compañía de comercialización suponga una restricción para el resto de frecuencias incluidas en el acuerdo aéreo. En estos casos, a solicitud de la compañía de comercialización, se comprobará si esto es razón para que el Ministerio, basándose en la licencia de ruta, emita una indicación y/o un permiso.

Las compañías aéreas mantienen sus derechos para el resto de operaciones de código compartido ya autorizadas por los acuerdos aéreos, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones establecidas en la licencia de ruta.

Cuando una compañía aérea haya obtenido permiso para operar en una determinada ruta y tiene el propósito de convertir el servicio directo en indirecto mediante código compartido, deberá comunicarlo a la DGTL. Si para modificar el servicio en ese sentido o para realizar nuevas operaciones de código compartido fuese necesario negociar la política aérea de forma que se modificase el paquete de derechos, la DGTL volverá a estudiar la forma de redistribuir los derechos.

Calidad de la red

Como se indica en la nota sobre Política de licencias, el efecto sobre la red de conexiones aéreas que parten, se dirigen o pasan por los Países Bajos desempeña un papel importante en la concesión del permiso para que una compañía aérea opere en una ruta extracomunitaria. Así, en dicha nota se establece que las compañías aéreas no pueden acceder a las rutas susceptibles de afectar las rutas primarias de la red mundial existente a partir de los Países Bajos. De esta forma se da cumplimiento a la política de refuerzo de la red de enlaces aéreos a través de los Países Bajos. La política de fijación de objetivos del documento VBTB 2002-2006 puede resumirse como sigue: “mantener y reforzar, en el contexto de un mercado mundial de transportes abierto y en competencia, el enlace de los Países Bajos con la red aérea mundial” ⁽⁸⁾. Otro de los objetivos es mantener el aeropuerto de Schiphol entre los cuatro más importantes de Europa noroccidental en cuanto a calidad de la red.

⁽⁷⁾ Véase también la Comunicación de la Comisión sobre las relaciones entre la Comunidad y los países terceros en el campo del transporte aéreo [COM(2003) 94].

⁽⁸⁾ Véase la nota a pie de página 5, artículo 11 de los presupuestos del Estado para el Ministerio de Transportes y Dominio de las Aguas.

La contribución a la calidad de la red se evaluará en función de, entre otras cosas, la perspectiva de los viajeros entrantes y salientes, por un lado, y los que hacen trasbordo, por otro ⁽⁹⁾. En el caso de los viajeros entrantes y salientes, se trata de la “calidad de acceso” a través del espacio aéreo holandés (en este caso, Schiphol). En el caso de los viajeros en tránsito, se trata de la calidad de transferencia para realizar un transbordo en los Países Bajos (en este caso, Schiphol).

Los criterios que se utilizan al evaluar la calidad de la red se centran en el tipo y la calidad de los servicios aéreos ofrecidos. Para eso la DGTL se basa en los siguientes datos:

- una descripción del servicio aéreo (por ejemplo, la ruta en cuestión),
- la frecuencia del servicio aéreo y la capacidad ofrecida,
- el tipo de aeronave y su configuración,
- si la conexión es directa o indirecta,
- la fecha de inicio del servicio aéreo,
- la continuidad del servicio aéreo,
- la naturaleza del servicio (pasajeros, mercancías u otros),
- el acceso del servicio aéreo para los usuarios,
- la realización de conexiones,
- el grado de competencia existente en la ruta.

Seguridad

El objetivo general de la DGTL es “el fomento de la seguridad del tráfico y el transporte por vía aérea” ⁽¹⁰⁾. En este marco, se exige a la compañía aérea que esté en posesión de un certificado de operador aéreo vigente. Los vuelos sólo pueden realizarse dentro de los límites de dicho certificado y teniendo en cuenta las normas de seguridad nacionales e internacionales.

La concesión y la validez de las licencias de explotación que las compañías aéreas deben poseer depende en todo momento de que se disponga de un certificado de operador aéreo donde se especifiquen las actividades cubiertas por las licencias [artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2407/92].

Medio ambiente

El criterio general en materia de medio ambiente es “instaurar y mantener un desarrollo sostenible del transporte aéreo” ⁽¹¹⁾. En este sentido, pueden ser importantes las características de ruido y emisiones de las aeronaves que vayan a utilizarse en una ruta determinada.

Establecimiento

El artículo 43 del Tratado CE prohíbe las restricciones de la libertad de establecimiento de los nacionales (o sociedades, véase el artículo 48 del Tratado CE) así como las restricciones relativas a la apertura de agencias, sucursales o filiales por los nacionales de un Estado miembro.

El artículo 43 permite a los nacionales y las sociedades de un Estado miembro desarrollar actividades de acuerdo con la legislación nacional vigente para los nacionales del país de establecimiento. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha dictaminado que las sociedades establecidas en un Estado miembro deben recibir el mismo trato que las sociedades nacionales de ese Estado. Por lo tanto, la propiedad y el control nacionales exigidos a las compañías aéreas constituyen una infracción de la libertad de establecimiento.

Tanto la normativa general como la correspondiente jurisprudencia del Tribunal indican que las normas comunitarias en materia de establecimiento equivalen al ejercicio efectivo y real de actividades en el ámbito del transporte aéreo con ánimo de hacerlo de forma prolongada, por lo que no se considera determinante la forma jurídica de la empresa. Así se formula también en el considerando 10 del Reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países.

⁽⁹⁾ El concepto de “viajeros entrantes y salientes” puede equipararse perfectamente al de “cargadores importadores o exportadores de mercancías”. El concepto de “viajeros en tránsito” puede equipararse perfectamente al de “cargadores de mercancías en tránsito”.

⁽¹⁰⁾ Véase la nota a pie de página 5, artículo 9 de los presupuestos del Estado para el Ministerio de Transportes y Dominio de las Aguas.

⁽¹¹⁾ Véase la nota a pie de página 5, artículo 12 de los presupuestos del Estado para el Ministerio de Transportes y Dominio de las Aguas.

Cuando una compañía aérea comunitaria solicite derechos de tráfico obtenidos por los Países Bajos mediante acuerdos bilaterales, la DGTL comprobará que dicha compañía está efectivamente establecida en los Países Bajos. Los criterios fundamentales utilizados en este sentido serán los provenientes de la jurisprudencia del Tribunal Europeo sobre integración efectiva en la economía nacional y la presencia permanente en los Países Bajos. Por otro lado, las compañías aéreas comunitarias establecidas en los Países Bajos deberán ajustarse a la legislación holandesa aplicable a las compañías aéreas holandesas como, por ejemplo, las normas sobre concesión de licencias de los artículos 16, 16, apartado a) y 16, apartado b), de la *Luchtvaartwet* (Ley sobre el tráfico aéreo).

En principio, no se permite la obstaculización basada en el certificado de operador aéreo de las compañías comunitarias procedentes de otros Estados miembros, ya que la licencia de origen debe reconocerse en virtud del fundamento armonizado del Reglamento (CEE) n° 2407/92. Asimismo, debe tenerse en cuenta que las normas de seguridad actuales no están completamente armonizadas, lo que puede conducir a que dichas normas se sometan provisionalmente a la legislación nacional ⁽¹²⁾. Para ello, se toma como referencia el apartado 4 del artículo 16, que permite al Ministerio retirar un permiso cubierto por el Reglamento (CEE) n° 2407/92 cuando la operación de transporte contravenga lo dispuesto en dicha ley o en virtud de ella, o cuando se incumplen las disposiciones relacionadas con el permiso.

Asimismo, el considerando 10 mencionado establece que una empresa establecida en varios Estados miembros debe someterse a las obligaciones que, de conformidad con el Derecho comunitario, les pueda imponer la legislación nacional. Así pues, además de la normativa de la Ley sobre transporte aéreo, también son aplicables normativas nacionales en, por ejemplo, los ámbitos del derecho laboral y de los consumidores siempre que se haga de forma no discriminatoria.

Propiedad y control

El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha concluido que las disposiciones sobre nacionalidad de los acuerdos aéreos que hacen que no todas las compañías aéreas establecidas en un país determinado tengan derecho a solicitar derechos de tráfico concedidos constituyen una infracción del derecho de establecimiento.

Así pues, se modificará el requisito de la licencia de ruta relativo a que la propiedad mayoritaria y el control efectivo deben ser y mantenerse en manos holandesas. Este requisito se formulará, basándose en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CEE) n° 2407/92 ⁽¹³⁾ en el sentido de que la compañía aérea establecida en los Países Bajos deberá ser una compañía aérea comunitaria. Actualmente, según el Reglamento (CEE) n° 2407/92, las compañías aéreas comunitarias son aquellas en que la propiedad mayoritaria del capital y el control efectivo están en manos de Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros. Este extremo puede demostrarse mediante una licencia de explotación válida de acuerdo con dicho Reglamento, razón por la que se exige estar en posesión de dicha licencia.

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

⁽¹²⁾ Véanse las declaraciones efectuadas durante el Consejo de Transportes de 5 de junio de 2003 sobre relaciones exteriores.

⁽¹³⁾ Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240 de 24.8.1992, p. 1).

V

(Dictámenes)

PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

COMISIÓN

F-París: Prestación de servicios aéreos regulares

Prestación de servicios aéreos regulares entre Estrasburgo, por una parte, y Praga y Viena, por otra
Anuncio de concurso convocado por Francia en virtud del artículo 4, apartado 1, letra d), del
Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para una delegación de servicio público

(2007/C 213/05)

1. **Introducción:** En aplicación de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92, 23.7.1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, Francia ha impuesto obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Estrasburgo, por una parte, y Praga y Viena, por otra. Las normas correspondientes a dichas obligaciones de servicio público se publicaron en el Diario Oficial de la Unión Europea de 11.9.2007 con la referencia C 212.

Los concursos se convocan de forma independiente en cada una de las rutas Estrasburgo-Praga y Estrasburgo-Viena.

Con arreglo al procedimiento del artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento mencionado, Francia ha decidido que si, a 29.2.2008, ninguna compañía aérea ha iniciado o está por iniciar los citados servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y sin solicitar compensación económica alguna, limitará el acceso a esa ruta a una única compañía y concederá mediante concurso el derecho de prestar dichos servicios aéreos a partir del 30.3.2008, primer día de de la temporada aeronáutica IATA del verano de 2008, y hasta el 27.3.2010, víspera del comienzo de la temporada aeronáutica IATA del verano de 2010.

Los concursantes podrán presentar ofertas para las dos rutas mencionadas, en especial si ello implica la reducción de la compensación global exigida. No obstante, los concursantes deberán expresar claramente el importe de la compensación solicitada para cada ruta, importe corregido en función de las distintas hipótesis de selección de sus ofertas (en caso de que sólo se seleccionen algunas de las rutas para las que han presentado una oferta).

2. **Objeto de cada concurso:** Ofrecer, a partir del 30.3.2008, servicios aéreos regulares en cada una de las rutas mencionadas en el punto 1 de conformidad con las correspondientes obligaciones de servicio público, publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea de 11.9.2007 con la referencia C 212.

3. **Participación en los concursos:** La participación está abierta a todas las compañías aéreas titulares de una licencia de explotación válida expedida en virtud del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23.7.1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas.

4. **Procedimiento del concurso:** Cada concurso está sujeto a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letras d), e), f), g), h) e i), del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

5. **Documentación del concurso:** El pliego de condiciones completo, que consta del reglamento específico del concurso, el acuerdo de delegación de servicio público y su anexo técnico (informe sobre la situación demográfica y socioeconómica de la zona de influencia del aeropuerto de Estrasburgo, información sobre el aeropuerto de Estrasburgo, estudio de mercado, información sobre el Parlamento Europeo y texto de las obligaciones de servicio público publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea) puede obtenerse gratuitamente en la siguiente dirección:

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

6. **Compensación económica:** Las ofertas presentadas por los concursantes harán mención expresa del importe de la compensación solicitada para cada ruta por la duración prevista en el contrato (desglosando un primer periodo del 30.3.2008 al 28.3.2009 y un segundo periodo del 29.3.2009 al 27.3.2010). La cantidad exacta de la compensación concedida se determinará a posteriori por cada periodo en función de los gastos e ingresos reales generados por el servicio, previa presentación de los documentos justificativos y dentro del límite fijado en la oferta.
7. **Tarifas:** Las ofertas presentadas por los concursantes precisarán las tarifas previstas y las condiciones de su evolución.
8. **Duración, modificación y rescisión del contrato:** El contrato comenzará el 30.3.2008 y expirará la víspera del inicio de la temporada aeronáutica IATA del verano del 2010, es decir, el 27.3.2010. La ejecución del contrato será analizada en concertación con la compañía al final de cada uno de los dos periodos definidos en el punto 6. En caso de modificación imprevisible de las condiciones de prestación del servicio, podrá revisarse el importe de la compensación.
- De acuerdo con las obligaciones de servicio público mencionadas en el apartado 2, la compañía seleccionada sólo podrá interrumpir los servicios con un preaviso mínimo de 6 meses.
- En caso de incumplimiento grave por la compañía de sus obligaciones contractuales, se entenderá que ésta ha resuelto el contrato sin preaviso si no reanuda sus vuelos de conformidad con dichas obligaciones en el plazo de 1 mes tras el correspondiente emplazamiento.
9. **Penalizaciones:** El incumplimiento por parte de la compañía del preaviso citado en el punto 8 se penalizará con una sanción administrativa en aplicación del artículo R.330-20 del Código de Aviación Civil, o con una

sanción económica calculada en función del número de meses de carencia y del déficit real del servicio durante el año en cuestión con un límite equivalente a la compensación económica prevista en el punto 6.

En caso de incumplimiento parcial de las obligaciones de servicio público, se reducirá la compensación económica máxima prevista en el punto 6, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del artículo R.330-20 del Código de Aviación Civil.

Estas reducciones tienen en cuenta el número de semanas en que la capacidad ofrecida ha sido inferior a la capacidad mínima, así como el incumplimiento de la frecuencia de los vuelos y de los horarios impuestos como obligaciones de servicio público.

10. **Presentación de las ofertas:** Las ofertas deberán recibirse antes de las 17.00 horas, hora local, en la dirección siguiente:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, como máximo 5 semanas después de la fecha de publicación del presente anuncio de concurso en el Diario Oficial de la Unión Europea, bien por correo certificado con acuse de recibo, de lo que dará fe la fecha de este último, o bien mediante entrega in situ a cambio de un recibo.

11. **Validez del concurso:** Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), frase primera, del Reglamento (CEE) nº 2408/92, la validez de cada concurso queda supeditada a la condición de que ninguna compañía aérea comunitaria presente, antes del 29.2.2008, un programa de prestación de servicios en la ruta de referencia a partir del 30.3.2008, de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y sin solicitar compensación económica alguna.

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

COMISIÓN

AYUDA ESTATAL — DINAMARCA

Ayuda estatal C 22/07 (ex N 43/07) — Extensión a otras actividades del régimen que exime a empresas de transporte marítimo de Dinamarca del pago del impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales de los trabajadores del mar

Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 213/06)

Por carta de 10 de julio de 2007, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó al Reino de Dinamarca su decisión de incoar el procedimiento del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, en relación con la ayuda anteriormente citada.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Energía y Transportes
Dirección A — Unidad 4
B-1049 Bruselas
Fax (32-2) 296 41 04

Dichas observaciones serán comunicadas al Reino de Dinamarca. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

TEXTO DEL RESUMEN

1. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

1.1. Título

1. Extensión del régimen DIS a las actividades de tendido de cables y dragado

1.2. Descripción de la modificación notificada del régimen

2. El objetivo principal de la modificación notificada es hacer extensivo el llamado régimen DIS a las tripulaciones de buques dedicados al tendido de cables y al dragado. El régimen consiste en la exención (en beneficio del armador) del pago de las contribuciones sociales y el impuesto sobre la renta de los trabajadores del mar a bordo de buques registrados en el *Dansk Internationalt Skibsregister*, el registro naval internacional de Dinamarca, denominado en lo sucesivo registro DIS, cuando los buques se dedican al transporte comercial de pasajeros o de mercancías.

3. Las medidas examinadas no afectan al régimen fiscal sobre el tonelaje. El examen se limita, por el momento, al régimen DIS.

4. Por lo que se refiere al tendido de cables, tales actividades no han sido hasta el momento subvencionables por los regímenes en favor del transporte marítimo vigentes, a saber, el régimen fiscal sobre el tonelaje y el régimen DIS, aunque los buques para el tendido de cables podían registrarse en el registro DIS. Estas actividades estaban sujetas al impuesto de sociedades normal y a las cotizaciones sociales normales. Dinamarca desea que, en lo sucesivo, los buques para el tendido de cables disfruten íntegramente de las ventajas del régimen DIS.

5. De forma accesoria, Dinamarca notificó un decreto (hasta ese momento sin notificar a la Comisión) en donde se establecen importantes disposiciones de aplicación del régimen DIS. Se trata del Decreto sobre la fiscalidad de los marineros en aplicación del capítulo 12 de la Ley n° 386 de 27 de mayo de 2005 sobre la fiscalidad de los marineros.

6. Por lo que se refiere a los buques dragadores, el Decreto en cuestión especifica lo que debe considerarse transporte marítimo a efectos del sector del dragado, con el fin de establecer unas normas de subvencionabilidad para tales actividades.
7. Según el capítulo 13 del Decreto, se consideran transporte marítimo las actividades siguientes de los buques dragadores:
 - 1) la navegación entre el puerto y el lugar de extracción;
 - 2) la navegación entre el lugar de extracción y el lugar donde se ha de descargar el material extraído, incluida la propia descarga;
 - 3) la navegación entre el lugar de descarga y el puerto;
 - 4) la navegación en los lugares de extracción o entre ellos;
 - 5) la navegación efectuada a instancia de las autoridades públicas para operaciones tales como limpieza tras un vertido de hidrocarburos, etc.
8. De acuerdo con la normativa actualmente vigente, los dragadores de arena no pueden estar registrados en el registro naval internacional de Dinamarca. Tampoco puede aplicárseles el régimen fiscal sobre el tonelaje. Por lo tanto, los dragadores de arena no cumplen las condiciones básicas para optar al régimen DIS. Puesto que, por otro lado, los dragadores de arena se utilizan en cierta medida para trabajos no comprendidos en el ámbito de aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo ⁽¹⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices»), por ejemplo obras de construcción en aguas territoriales, Dinamarca tuvo dificultades en incluir los dragadores de arena en el régimen general de salarios netos.
9. Por ello optó por que las personas a bordo de dragadores de arena tributarán con arreglo a las normas generales, restituyendo posteriormente el impuesto a los propietarios del buque, una vez vez se cumplieran las condiciones para ello. De este modo, el dragado está indirectamente cubierto por el régimen DIS.

2. EVALUACIÓN PRELIMINAR DE LA EXISTENCIA DE AYUDA

10. La Comisión examinará si la aplicación del régimen DIS a las actividades de dragado y tendido de cables es compatible con el mercado común.

3. DUDAS ACERCA DE LA COMPATIBILIDAD DE LA MEDIDA CON EL MERCADO COMÚN

11. La Comisión tiene serias dudas acerca de si las actividades de tendido de cables y algunas actividades de dragado, cubiertas por el régimen, son actividades de transporte marítimo según las Directrices.

3.1. Tendido de cables

12. La Comisión considera imposible dividir una determinada actividad en dos partes, una considerada transporte marítimo y otra no. Más bien piensa que es necesario efectuar una evaluación global de todas las categorías de actividades marítimas para determinar si cada una de ellas puede ser considerada íntegramente transporte marítimo.

13. Como consecuencia de ello, la Comisión opina que el tendido de cables en el mar no puede ser considerado la superposición de un servicio de transporte marítimo y del propio tendido de cables en el mar.
14. Los buques de tendido de cables normalmente no transportan bobinas de cable de un puerto a otro, o de un puerto a una instalación mar adentro. Lo que normalmente hacen es tender cables, a instancia de un cliente, desde un determinado punto situado en una costa a otro punto situado en otra costa.
15. Por otro lado, no se ha probado que las empresas de tendido de cables establecidas en la Comunidad sufran los mismos problemas competitivos en el mercado mundial que los operadores de transporte marítimo. No está claramente determinado que los operadores de tendido de cable de la Comunidad deban enfrentarse, con la misma intensidad que en el caso del transporte marítimo, a la competencia de buques bajo pabellón de conveniencia.

3.2. Dragado

16. La Comisión considera que la excavación de materiales para mantener la profundidad del agua en canales de navegación o en puertos, y el vertido de los mismos en el mar, no puede considerarse transporte. Lo que el cliente (puerto o administración de vía navegable) pretende de las empresas de dragado es que eliminen los materiales que obstruyen o entorpecen la navegación, no que transporte los materiales a un determinado lugar.
17. La Comisión se pregunta también si la extracción de agregados en el mar, y su transporte hasta el puerto donde está establecida la empresa de dragado, puede considerarse transporte marítimo. Hay que recordar que transporte marítimo es el transporte de mercancías entre *un puerto y cualquier otro puerto o instalación mar adentro*. Como el lugar de extracción no puede ser considerado instalación mar adentro, es posible refutar que la actividad consistente en extraer agregados y transportarlos a un puerto de descarga pueda considerarse transporte marítimo.
18. La Comisión puede aceptar, sin embargo, que el lugar donde se llevan a cabo obras de construcción (terrenos ganados al mar, construcción de espigones o dársenas) pueda ser considerado instalación mar adentro debido al carácter fijo del lugar de construcción. A este respecto, el transporte de agregados desde un puerto a un lugar donde se llevan a cabo obras de construcción en el mar puede ser considerado transporte marítimo.
19. La Comisión tiene dudas, habida cuenta de todo lo expuesto, de si las actividades de los buques dragadores, según aparecen en las medidas notificadas, pueden ser todas ellas consideradas transporte marítimo con arreglo a las Directrices.
20. Así pues, la Comisión considera, en este estadio del análisis, que el tendido de cables no puede ser considerado transporte marítimo y no puede optar a las ayudas estatales a favor del transporte marítimo, reguladas por las citadas Directrices. Por lo que se refiere al dragado, por el momento la Comisión tiene dudas de que las actividades cubiertas por el régimen puedan ser consideradas transporte marítimo y de que cumplan las condiciones para optar a las ayudas estatales al transporte marítimo.

⁽¹⁾ DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

TEXTO DE LA CARTA

«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 oprindeligt 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-register«), når skibene anvendes til kommerciel transport af passagerer eller gods.
6. De foranstaltninger, der undersøges, vedrører ikke tonnageskatteordningen. De er indtil videre begrænset til DIS-ordningen.
7. Hvad angår kabelskibe, så har deres aktiviteter indtil nu ikke været støtteberettigede under bestående ordninger til fordel for søtransportaktiviteter, dvs. tonnageskatteordningen og DIS-ordningen, selv om kabelskibe kunne registreres i DIS-registeret. Aktiviteterne var underlagt normal virksomhedsbeskatning, og der skulle betales normale socialsikringsbidrag. Danmark ønsker at inddrage kabelskibe fuldt ud i DIS-ordningen fra nu af.
8. Samtidig med denne anmeldelse anmeldte Danmark en bekendtgørelse, som ikke tidligere er anmeldt til Kommissionen; bekendtgørelsen fastsætter vigtige regler for gennemførelsen af DIS-ordningen. Den pågældende bekendtgørelse handler om beskatning af søfolk i medfør

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

9. Hvad angår sandsugere, fastsætter den pågældende bekendtgørelse, hvad der udgør søtransport for sandsugere med henblik på at fastlægge regler for sandsugningsaktiviteters støtteberettigelse.
10. I henhold til bekendtgørelsens § 13 regnes følgende aktiviteter for at være søtransport i forbindelse med sandsugere:
 - (1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads
 - (2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen
 - (3) Sejlads mellem lossested og havn
 - (4) Sejlads på og mellem indvindingspladser
 - (5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.

11. Ifølge den nuværende lovgivning kan sandsugere ikke registreres i DIS-registeret. De kan heller ikke omfattes af tonnageskatteordningen. Sandsugere kan derfor ikke opfylde de grundlæggende betingelser for at anvende DIS-ordningen. Eftersom sandsugere desuden i et vist omfang anvendes til aktiviteter, som ligger uden for rammerne af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport ⁽⁶⁾ (i det følgende benævnt retningslinjerne), f. eks. konstruktionsarbejder i søterritoriet, har det været vanskeligt for Danmark at inkludere sandsugere i den generelle nettolønsordning.

12. I stedet har Danmark besluttet at beskatte personer, som arbejder ombord på disse fartøjer, i henhold til de generelle beskatningsregler og derefter refundere skatten til rederierne, når disse opfylder betingelserne. Det vil sige, at sandsugning indirekte er omfattet af DIS-ordningen.

2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Reference: TREN(2007) D/ 306985.

⁽⁶⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

2.4. Budget

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

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

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

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

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

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

2.6. Kabellægning

23. Et kabelskib er et højsøfartøj, som er udformet og anvendes til at udlægge undervandskabler til telekommunikation eller el-transmission. Sådanne fartøjer kan også anvendes til at reparere bestående kabler. Et kabelskib er til forskel fra andre fartøjer udstyret med en stor overbygning og en eller flere kabeltromler.
24. Udlægning af søkabler er et erhverv, som tog sin begyndelse i midten af det 19. århundrede, og som kun har kendt fremgang siden og navnlig efter, at lyslederkabler vandt indpas i teleindustrien i midten af 1980'erne. 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.

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

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

4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLES-MARKEDET

4.1. Retsgrundlag

33. De anmeldte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet skal undersøges på grundlag af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren⁽¹⁰⁾. Ifølge retningslinjerne kan virksomheder modtage støtte fra medlemsstater, forudsat at de hovedsageligt leverer søtransporttjenester.
34. Som det fremgår af nedenstående, har Kommissionen alvorlige tvivl om, hvorvidt en udvidelse af DIS-ordningen til også at omfatte kabellægnings- og visse 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 normalt leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer. Der er snarere tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bøj. En bugserbåd, som hjælper et andet skib med at manøvrere, leverer ekstra drivkraft til dette skib eller erstatter dets drivkraft i tilfælde af fejl eller svigt, assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transportskib.« Domstolen bemærkede også, at forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på »tjenesteydelser, der er relaterede til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport«⁽¹²⁾. I lyset af denne

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

4.2. Kabellægning

37. Kommissionen mener, at det må undersøges, hvilke virkninger den påtænkte udvidelse ville have på den berørte sektor. Den sektor, det drejer sig om, er udlægning af tele- eller el-kabler på havbunden.
38. Kommissionen anser det for umuligt at inddele en given aktivitet i dele, hvoraf nogle er omfattet af begrebet søtransport, medens andre ikke er det. Det vil være nødvendigt — ligesom for alle andre maritime aktiviteter — at foretage en global vurdering og derefter konkludere, hvorvidt den undersøgte aktivitet vil være helt omfattet af definitionen af søtransport.
39. Som følge heraf mener Kommissionen ikke, at udlægning af kabler i havet kan siges at være en kombination af søtransport og udlægning af kabler i havet.
40. Kabelskibe foretager normalt ikke transport af kabel-tromler fra havn til havn eller fra en havn til et offshoreanlæg. De udlægger i stedet på en klients anmodning kabler fra et punkt på en kyst til et andet punkt på en anden kyst. Kabelskibe lader derfor ikke til at levere nogen direkte søtransporttjenester, dvs. befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat. Selv om et sådant fartøj eventuelt også befordrer gods med skib, så lader denne aktivitet udelukkende til at foregå i forbindelse med fartøjets hovedaktivitet, som er kabeludlægning.
41. Herudover er der endnu intet belæg for, at kabellægningsvirksomheder, der er etableret i Fællesskabet, er underlagt de samme konkurrencemæssige begrænsninger, som gælder for søtransportvirksomheder på verdensmarkedet. Det står ikke klart, om Fællesskabets kabellægningsvirksomheder på grund af konkurrenter, der sejler under bekvemmelighedsflag, befinder sig i samme 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 tilbagebetalt af støttemodtagerne.
51. Kommissionen gør Danmark opmærksom på, at den informerer interesserede parter ved at offentliggøre dette brev samt et resumé af det i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen informerer også interesserede parter i EFTA-lande, som har underskrevet EØS-aftalen, ved at offentliggøre en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidendes* EØS-tillæg, og den informerer EFTA-Tilsynsmyndigheden ved at fremsende en kopi af dette brev. Alle interesserede parter vil blive opfordret til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsen.»

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

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

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

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

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

Tilbagebetaling af støtte

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

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

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

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

AYUDA ESTATAL — ALEMANIA**Ayuda estatal C 18/07 (ex N 874/06) — Ayuda a la formación en favor de DHL Leipzig****Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2007/C 213/07)

Por carta de 27 de junio de 2007, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Alemania su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con la ayuda a la formación antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones sobre la ayuda a la formación respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
B-1049 Bruselas
Fax (32-2) 296 12 42

Dichas observaciones serán comunicadas a Alemania. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

TEXTO DEL RESUMEN**PROCEDIMIENTO**

La ayuda prevista a DHL en Leipzig, Alemania, fue notificada a la Comisión el 21 de diciembre de 2006.

DESCRIPCIÓN

El beneficiario de la ayuda sería el operador de paquetería urgente DHL, propiedad al cien por cien de Deutsche Post AG. Actualmente DHL está construyendo un nuevo centro de distribución y envíos por vía aérea en Leipzig-Halle, Alemania, que está previsto entre en funcionamiento a finales de octubre de 2007. Este centro es explotado por DHL Hub Leipzig GmbH y European Air Transport Leipzig GmbH.

Las autoridades alemanas proponen conceder una ayuda a la formación por un importe de 7 753 millones EUR para un total de costes subvencionables de [(10-15)] (*) millones. La formación se refiere a determinados trabajos como la manipulación en tierra de paquetería enviada por vía aérea (los denominados «agentes de pista II»), agentes de seguridad, mecánicos de pista y mecánicos de rampa. El programa de formación incluye medidas de formación en su mayor parte *generales* y otras medidas *específicas*.

EVALUACIÓN

En esta fase la Comisión tiene dudas fundadas sobre el cumplimiento por la ayuda prevista de las condiciones establecidas en el Reglamento (CE) n° 68/2001 de la Comisión y en el artículo 87, apartado 3, letra c) del Tratado CE. Por una parte la Comisión no está segura de si los costes subvencionables incluyen también las horas productivas. Por otra parte, la Comisión tiene razones para asumir que los beneficiarios también deberían formar a sus empleados si no existiera la ayuda por las

siguientes razones: primero, tras las inversiones hechas en el centro logístico en Leipzig, DHL debe emplear a nuevos trabajadores para comenzar sus operaciones; en segundo lugar, las medidas de formación, aunque en gran medida son generales, también presentan un carácter bastante técnico y son en gran parte inmediatamente necesarias para poner en funcionamiento el centro de distribución; tercero, la legislación parece exigir determinadas cualificaciones y certificados; cuarto, parece bastante difícil encontrar en el mercado europeo empleados completamente formados y con experiencia en servicios de transporte aéreo; y, finalmente, subcontratar los servicios a otros prestatarios no parece una opción eficaz desde el punto de vista del coste.

CONCLUSIÓN

Ante estas dudas, la Comisión ha decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

TEXTO DE LA CARTA

«Hiermit teilt die Kommission der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden über die vorerwähnte Maßnahme übermittelten Angaben beschlossenen 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.

(*) Información confidencial.

2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

2.1. Der Empfänger

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

2.2. Das Ausbildungsprojekt

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

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

Tabelle 1

Berufsgruppe	Anzahl	Aufgaben
Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)	210	Be- und Entladen der Luftfahrzeuge
Sicherheitsfachkraft	110	Personen- und Frachtkontrolle
(operative) Führungskräfte	(110) ⁽¹⁾	Aufgaben im mittleren Management; Personalmanagement und Planung, Führungsaufgaben

⁽¹⁾ DHL wird für 110 Beschäftigte, die bereits an einer anderen Ausbildungsmaßnahme z.B. für Ramp Agent II, Sicherheitsfachkräfte oder Techniker/Mechaniker teilgenommen haben, ein zusätzliches Management-Training durchführen.

Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)

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

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

Sicherheitsfachkräfte

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

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

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

Ausbildung für das mittlere Management

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

Tabelle 2

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

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

19. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen ⁽²⁾, müssen die an der Wartung der Fluggeräte beteiligten Mitarbeiter zur Ausstellung von Freigabebescheinigung berechtigt sein. Die Voraussetzungen für den Erwerb einer solchen Berechtigung sind in der vorgenannten Verordnung festgelegt und beziehen sich auf Umfang und Inhalt der hierfür erforderlichen Ausbildungsmaßnahmen.
20. Die geplanten Ausbildungsmaßnahmen entsprechen den vorgenannten gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen und beziehen sich auf zwei Qualifikationen: Flugzeugmechaniker mit Freigabeberechtigung (Cat A) und Flugzeugmechaniker mit Freigabeberechtigung (CAT B1). Im Einzelnen beinhaltet die Ausbildung für beide Berufsgruppen Folgendes:
- Englischkurse, einschließlich technisches Englisch,
 - technisches Grundwissen u.a. in Elektrik, Elektronik, Aerodynamik,
 - praktische Anwendung des erworbenen technischen Grundwissens,
 - weiteres vertieftes Training für CAT B 1.
21. An alle EAT-Ausbildungsmaßnahmen schließt sich eine Ausbildung am Arbeitsplatz an, deren Dauer die Zahl der Ausbildungstage, an denen theoretischer Unterricht im Klassenraum stattfindet, bei weitem übersteigt.
22. Die deutschen Behörden wissen, dass DHL sein Luftdrehkreuz nicht ohne entsprechend qualifizierte und lizenzierte Mitarbeiter betreiben kann. Da das gesamte Ausbildungsprogramm durch die vorgenannte Verordnung vorgegeben ist, akzeptieren die deutschen Behörden, dass DHL den Umfang der Ausbildung nicht reduzieren kann. Sie behaupten jedoch, dass DHL bei Ausbleiben der staatlichen Unterstützung überhaupt keine Ausbildung anbieten, sondern stattdessen auf bereits qualifizierte Mitarbeiter von Wettbewerbern oder Unterauftragnehmer zurückgreifen würde.
23. Der von Deutschland vorgelegten Kostenanalyse zufolge sind die Kosten für die Vergabe von Unteraufträgen geringer als die entsprechenden Personalkosten einschließlich der Ausbildungsmaßnahmen (d.h. etwa [(5-20 %)] für CAT A und rund [(10-30 %)] für CAT B 1).

2.3. Förderfähige Ausbildungskosten und geplante Beihilfe

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

Tabelle 3

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

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

Vorliegen staatlicher Beihilfe

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

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

27. Deutschland beantragt die Genehmigung der Beihilfe auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen⁽³⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 363/2004 der Kommission vom 25. Februar 2004⁽⁴⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 1976/2006 der Kommission vom 20. Dezember 2006⁽⁵⁾ (im Folgenden die ‚Verordnung‘).
28. Gemäß Artikel 5 der Verordnung sind Beihilfen, deren Höhe für ein einzelnes Ausbildungsvorhaben eines Unternehmens 1 Mio. EUR übersteigt, nicht von der Notifizierungspflicht gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag freigestellt. Die Kommission stellt fest, dass die vorgeschlagene Beihilfe in diesem Fall 7 753 307 EUR beträgt, die an ein Unternehmen gezahlt werden sollen und dass die Ausbildungsmaßnahme ein einziges Vorhaben darstellt. Nach Auffassung der Kommission fällt daher die geplante Beihilfe unter die Notifizierungspflicht, der die Bundesrepublik Deutschland nachgekommen ist.
29. Bei der Beurteilung einer einzelnen Ausbildungsbeihilfe, die nicht unter die Freistellungsregelung der Verordnung fällt, muss die Kommission aufgrund dieser Tatsache in Einklang mit ihren früheren Entscheidungen⁽⁶⁾ eine individuelle Beurteilung⁽⁷⁾ auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag durchführen, bevor sie die Durchführung der Beihilfe genehmigt. Bei dieser Einzelbeurteilung stützt sich die Kommission allerdings sinngemäß auf die Grundprinzipien der Verordnung über Ausbildungsbeihilfen. Das bedeutet insbesondere, dass sie zunächst überprüft, ob die Maßnahme die formalen Kriterien des Artikels 4 erfüllt.

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

Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

31. Die Kommission prüfte zunächst, ob das notifizierte Vorhaben die formalen Kriterien des Artikels 4 der Verordnung erfüllt.
32. Hierzu wird erstens festgestellt, dass die in der Tabelle 3 angegebene Beihilfeintensität unterhalb der Beihilfeobergrenzen nach Artikel 7 Absatz 2 und Absatz 3 von 35 % für spezifische Ausbildungsmaßnahmen (35 % von [...] = [(ca. 5-25 %)]) und 60 % für allgemeine Ausbildungsmaßnahmen (60 % von [...] = [(ca. 75-95 %)]) liegt. Da das Vorhaben in einem Fördergebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag durchgeführt werden soll, wäre Deutschland in der Tat berechtigt, die Obergrenzen um 10 Prozentpunkte anzuheben.
33. Zweitens scheinen die in der Tabelle 3 aufgeführten förderfähigen Kosten der Maßnahme Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung zu entsprechen. Insbesondere scheinen die förderfähigen Personalkosten für Ausbildungsteilnehmer auf die Höhe der Gesamtkosten der übrigen förderfähigen Kosten begrenzt worden zu sein. Die Kommission stellt allerdings fest, dass ein Großteil der Ausbildung am Arbeitsplatz erfolgen soll und somit vermutlich als produktive Stunden bei den Kosten für die Ausbildungsteilnehmer hätte in Abzug gebracht werden müssen. Die Kommission bezweifelt daher in diesem Stadium des Verfahrens, dass die Kosten für die Ausbildungsteilnehmer richtig berechnet wurden.

Erforderlichkeit der Beihilfe

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

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽⁴⁾ ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

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

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

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

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

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

42. Fünftens hegt die Kommission Zweifel, ob DHL tatsächlich auf einige Kurse des Schulungspakets verzichten kann, zumal insbesondere für Flugzeugabfertiger gemäß der Notifizierung vorgesehen ist, dass auch Personen, die bereits einen entsprechenden Befähigungsnachweis besitzen, das gesamte Training noch einmal durchlaufen sollen. Außerdem ist fraglich, ob es wirklich machbar ist, nur eine begrenzte Anzahl von Mitarbeitern auszubilden, weil sich dies negativ auf den reibungslosen Betrieb auswirken könnte. Tatsächlich hat DHL das gesamte auszubildende Personal bereits bewusst eingestellt, so dass es wenig Sinn machen würde, die geplante Ausbildung wegfällen zu lassen und nicht einsatzfähige Mitarbeiter zu bezahlen. Hierzu bräuchte die Kommission auf jeden Fall genauere Angaben.
43. Schließlich hat die Kommission Zweifel an DHLs Behauptung, es würde bei Ausbleiben der Beihilfe auf die geplante Ausbildung verzichten und verschiedene Dienstleistungen an externe Unternehmen vergeben, da zum einen in diesem Fall einige der unter die Buchstaben a), b) und d) fallenden Ausbildungsmaßnahmen dennoch erforderlich wären und zum anderen die gesamte Investition von DHL in Leipzig-Halle gerade darauf ausgerichtet ist, sämtliche Dienstleistungen der Expresspaketlieferung mit eigenen Mitarbeitern zu bewältigen und — wie die Kommission der Besprechung mit den deutschen Behörden entnommen hat — diese Dienstleistungen auch anderen, auf demselben Flughafen tätigen Wettbewerbern anzubieten. Folglich wäre die Vergabe an externe Unternehmen mit zusätzlichen Kosten verbunden und somit nicht die effizienteste Option.

4. ENTSCHEIDUNG

44. Angesichts der oben dargelegten Bedenken hat die Kommission beschlossen, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten; sie fordert die Bundesrepublik Deutschland daher auf, ihr innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens alle zur Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe sachdienlichen Unterlagen, Angaben und Daten zu übermitteln, insbesondere in Bezug auf
- sämtliche Qualifikationen, Sicherheitsanforderungen und Mindeststandards für den Umgang mit Fracht und Luftfahrzeugen, die aufgrund nationaler, europäischer und internationaler Vorschriften gesetzlich vorgeschrieben sind,
 - eine detaillierte Kostenanalyse einschließlich der Kosten für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungsmaßnahmen und/oder des in jedem Fall erforderlichen Mindestausbildungsbedarfs mit Angabe der zusätzlichen Kosten im Vergleich zur externen Vergabe und/oder Anstellung bereits qualifizierter Fachkräfte,
 - Angaben, ob sich die in diesem Sektor übliche Ausbildung auf die gesetzlich vorgeschriebenen Qualifikationen beschränkt oder darüber hinaus geht (was bei dem vorliegenden Projekt der Fall sein soll),
 - Angaben zum nationalen und europäischen Arbeitsmarkt für Luftfrachtdienste, insbesondere zur Verfügbarkeit von qualifizierten und lizenzierten Fachkräften, dem Lohnniveau für diese Facharbeiter sowie sonstige Angaben, die für den Vergleich zwischen Beschäftigten mit und ohne einschlägige Berufserfahrung maßgeblich sind.
45. Deutschland wird ersucht, dem potenziellen Beihilfeempfänger unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.
46. Die Kommission erinnert Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden können.
47. Die Kommission weist die Bundesrepublik Deutschland darauf hin, dass sie alle Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im Amtsblatt der Europäischen Union unterrichten wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt der Europäischen Union und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.»

Notificación previa de una operación de concentración**(Asunto COMP/M.4753 — Antalis/MAP)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2007/C 213/08)

1. El 5 de septiembre de 2007, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾, de un proyecto de concentración por el cual la empresa Antalis International SAS («Antalis», Francia), controlada por Sequana Capital, adquiere el control, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento del Consejo, de la totalidad de MAP Merchant Group BV («MAP», Países Bajos) mediante la adquisición de sus acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:

— Antalis: distribución de papel,

— MAP: distribución de papel.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 139/2004. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto.

4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.4753 — Antalis/MAP, a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Concentraciones
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

(1) DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.