

<u>Teatis nr</u>	Sisukord	Lehekülg
	II <i>Teatised</i>	
	EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE JA ORGANITE TEATISED	
	Komisjon	
2007/C 213/01	Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 raames antava riigiabi lubamine — Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid ⁽¹⁾	1
	IV <i>Teave</i>	
	TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT JA ORGANITELT	
	Komisjon	
2007/C 213/02	Euro vahetuskurss	6
	TEAVE LIIKMESRIIKIDELT	
2007/C 213/03	Rumeenia riiklik kord piiratud lennuliiklusõiguste jaotamiseks	7
2007/C 213/04	Madalmaade riiklik kord piiratud lennuliiklusõiguste jaotamise kohta	12
	V <i>Teated</i>	
	HALDUSMENETLUSED	
	Komisjon	
2007/C 213/05	F-Pariis: Regulaarlennuliinide teenindamine — Ühelt poolt Strasbourgi ning teiselt poolt Praha ja Viini vaheliste regulaarlennuliinide avalik teenindamine — Teatis Prantsusmaa välja kuulutatud pakkumiskutse kohta vastavalt nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktile d avaliku teenindamise delegerimiseks	20

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

Komisjon

2007/C 213/06	Riigiabi — Taani — Riigiabi C 22/07 (ex N 43/07) — Teatavate tegevuste hõlmamine korruga, millega vabastatakse Taani meretranspordiettevõtted meremeeste suhtes kohaldatava tulumaksu ja sotsiaalkindlustusmaksete maksmisest — Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohaselt ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Riigiabi — Saksamaa — Riigiabi C 18/07 (ex N 874/06) — Koolitusabi äriühingule DHL Leipzig — Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohaselt ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Eelteatis koondumise kohta (Juhtum nr COMP/M.4753 — Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35



⁽¹⁾ EMPS kohaldatav tekst

II

(Teatised)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE JA ORGANITE TEATISED

KOMISJON

Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 raames antava riigiabi lubamine**Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid**

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/C 213/01)

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	19.7.2007
Abi nr	N 360/06
Liikmesriik	Slovakkia
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Õiguslik alus	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
Meetme liik	Abiskeem
Eesmärk	Keskkonnakaitse
Abi vorm	Maksumäära vähendamine
Eelarve	Kavandatud abi kogusumma: 2 933 miljonit SKK
Abi osatähtsus	—
Kestus	1.5.2006-30.4.2012
Majandusharud	Keemia- ja farmaatsiatööstus

Abi andva asutuse nimi ja aadress	Ministerstvo financí SR
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	13.6.2007
Abi nr	N 549/06
Liikmesriik	Itaalia
Piirkond	Sicilia
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Atlantica Invest AG
Õiguslik alus	— 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
Meetme liik	Individuaalne abi
Eesmärk	Piirkondlik areng
Abi vorm	Otsene toetus
Eelarve	Kavandatud abi kogusumma: 97,48 miljonit EUR
Abi osatähtsus	12,2 %
Kestus	31.12.2009
Majandusharud	Meelelahutus, kultuur ja sport
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Ministero dello Sviluppo economico
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	4.5.2007
Abi nr	N 755/06
Liikmesriik	Tšehhi Vabariik
Piirkond	—
Pealkiri	Tammidele ja kalatiikidele 2006. aasta mai ja juuni üleujutuste tekitatud kahjude parandustööd
Õiguslik alus	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
Meetme liik	Abikava
Eesmärk	2006. aasta suvise üleujutuse tekitatud kahju hüvitamine
Abi vorm	Otsetoetus
Eelarve	Kokku 3 000 000 CZK
Abi osatähtsus	Maksimaalselt 70 % ehituskuludest
Kestus	1.1.2007-31.12.2008
Majandusharud	Kalandus
Abi andva ametiasutuse nimi ja aadress	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	4.5.2007
Abi nr	N 914/06
Liikmesriik	Tšehhi Vabariik
Piirkond	—
Abikava nimetus	Zmírnění následků škod způsobených povodněmi v období od 28. května do 2. července 2006 na rybích obsádkách v rybnících

Õiguslik alus	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
Meetme liik	Abikava
Eesmärk	28. mai kuni 2. juuli üleujutuste tekitatud kahju hüvitamine seoses kalatiikide kalavaruga
Abi vorm	Otsetoetus
Eelarve	Kokku 10 000 000 CZK
Abi suurim osatähtsus	50 % kaladele tekitatud kahjust
Kestus	Alates 1.12.2006 kuni 31.12.2007
Majandusharud	Kalandus
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

—

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	14.5.2007
Abi nr	N 135/07
Liikmesriik	Madalmaad
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Õiguslik alus	Verordening financiering vispromotie 2007
Meetme liik	Abikava
Eesmärk	Abi kalandussektorile
Abi vorm	Üksiktoetused
Eelarve	Umbes 1 381 000 EUR aastas
Abi osatähtsus	Kuni 100 %

Kestus	Piiranguta
Majandusharud	Kalandus
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Muu teave	Aastaruanne

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

IV

(Teave)

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT JA
ORGANITELT

KOMISJON

Euro vahetuskurss⁽¹⁾**11. september 2007**

(2007/C 213/02)

1 euro =

Valuuta	Kurss	Valuuta	Kurss		
USD	USA dollar	1,3824	RON	Rumeenia leu	3,3163
JPY	Jaapani jeen	157,31	SKK	Slovakkia kroon	33,637
DKK	Taani kroon	7,4473	TRY	Türgi liir	1,7790
GBP	Inglise nael	0,68020	AUD	Austraalia dollar	1,6715
SEK	Rootsi kroon	9,3200	CAD	Kanada dollar	1,4467
CHF	Šveitsi frank	1,6401	HKD	Hong Kongi dollar	10,7610
ISK	Islandi kroon	89,86	NZD	Uus-Meremaa dollar	1,9819
NOK	Norra kroon	7,8515	SGD	Singapuri dollar	2,1049
BGN	Bulgaaria lev	1,9558	KRW	Korea won	1 294,48
CYP	Küprose nael	0,5842	ZAR	Lõuna-Aafrika rand	9,9094
CZK	Tšehhi kroon	27,630	CNY	Hiina jüaan	10,4001
EEK	Eesti kroon	15,6466	HRK	Horvaatia kuna	7,3237
HUF	Ungari forint	254,58	IDR	Indoneesia rupia	13 049,86
LTL	Leedu litt	3,4528	MYR	Malaisia ringit	4,8584
LVL	Läti latt	0,7004	PHP	Filipiini peeso	65,056
MTL	Malta liir	0,4293	RUB	Vene rubla	35,2250
PLN	Poola zlott	3,7895	THB	Tai baht	44,709

⁽¹⁾ Allikas: EKP avaldatud viitekurss.

TEAVE LIIKMESRIIKIDELT

Rumeenia riiklik kord piiratud lennuliiklusõiguste jaotamiseks

(2007/C 213/03)

Kooskõlas määruse (EÜ) nr 847/2004 (lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel) artikliga 6 avaldab Euroopa Komisjon järgneva riikliku korra liiklusõiguste jagamise kohta ühenduse asjaomaste lennuettevõtjate vahel, kui liiklusõigused on piiratud kolmandate riikidega sõlmitud rahvusvaheliste lennuliikluse lepingute tõttu.

„Transpordiministeeriumi

Otsus, millega kiidetakse heaks määrus, mille kohaselt antakse ühenduse lennuettevõtjatele õigus osutada lennuteenuseid kooskõlas Rumeenia ja ELi- väliste riikide vahel sõlmitud lennuliikluse lepingutega

nr 269, 28. mai 2007

Transpordiministeerium, täites oma ülesandeid pädeva riikliku ametiasutusena transpordivaldkonnas,

kooskõlas valitsuse otsuse nr 29/1997 (tsiviillennunduskoodeksi kohta), nagu see on muudetud ja täiendatud kujul taasavaldatud, artikli 4 punktidega b ja v ning artikli 50 lõikega 3, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 847/2004 (lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel) artikliga 5, ning valitsuse otsuse nr 367/2007 (Transpordiministeeriumi korralduse ja toimimise kohta) artikli 5 lõikega 4,

on vastu võtnud järgmise

OTSUS:

Artikkel 1

Käesolevaga kiidetakse heaks määrus, mis käsitleb ühenduse lennuettevõtjate määramist lennuteenuste osutamiseks kooskõlas Rumeenia ja ELi — väliste riikide vahel sõlmitud lennuliikluse lepingutega, mis on sätestatud lisas, mis on käesoleva otsuse lahutamatu osa.

Artikkel 2

- 1) Käesolev otsus avaldatakse Rumeenia Riigi Teataja I osas.
- 2) Käesoleva otsuse jõustumise päeval tunnistatakse kehtetuks otsus nr 546/1999 (mis käsitleb Rumeenia lennuettevõtjate määramise suhtes kehtestatud tingimusi õhustransporditeenuste osutamiseks regulaarlendudel), mis on avaldatud 4. novembri 1999. aasta Rumeenia Riigi Teataja nr 539 I osas.

Artikkel 3

Transpordiministeeriumi tsiviillennundusamet võtab meetmed käesoleva otsuse sätete kohaldamiseks.

Transpordiminister
Ludovic ORBAN

Transpordiministeeriumi otsuse nr 269/2007 lisa**Määrus, mis käsitleb ühenduse lennuettevõtjate määramist lennuteenuste osutamiseks kooskõlas Rumeenia ja ELi -väliste riikide vahel sõlmitud lennuliikluse lepingutega***Artikkel 1*

(1) Käesolevas määruses kehtestatakse tingimused, mille alusel võib määrata ühenduse lennuettevõtjad lennuteenuste osutamiseks lendudel, mis on hõlmatud Rumeenia ja ELi — väliste riikide vahel sõlmitud lennuliikluse lepingutega ja mille suhtes ei kohaldata nõukogu määrust (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele), edaspidi „nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92”.

(2) Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

— „ühenduse lennuettevõtja” — Rumeenias ühenduse õiguse kohaselt asutatud lennuettevõtja, kellel on lennutegevusluba, mis on välja antud vastavalt nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta;

— „piiratud liiklusõigustega lennuliin” — lennuliin, mille suhtes ei kohaldata nõukogu määrust (EMÜ) 2408/92 ja mille suhtes kohaldatakse piiratud lennuliiklusõiguseid kooskõlas lennuliikluse lepinguga, mis on sõlmitud Rumeenia ja ELi — välise riigi vahel.

Artikkel 2

(1) Teave liiklusõiguste ja nende andmise kohta lendude puhul, mis toimuvad Rumeenia ja nende riikide vahel, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed ning kellega Rumeenia on sõlminud lennuliikluse lepingud, on kättesaadav transpordiministeeriumi veebilehel (www.mt.ro).

(2) Kavandatavate läbirääkimiste ajakava kahepoolsete lennuliikluse lepingute üle avaldatakse transpordiministeeriumi veebilehel.

(3) Kõik ühenduse lennuettevõtjad, kes on huvitatud lennuteenuste pakkumisest lendudel Rumeenia ja Euroopa Liidu välise riigi vahel (kellega Rumeenia ei ole sõlminud lennuliikluse lepingut), võivad teavitada transpordiministeeriumi oma kavatsusest ning võimalikest tingimustest. Transpordiministeerium võtab saadud teabe arvesse juhul, kui kõnealuse riigiga peetakse läbirääkimisi lennuliikluse lepingu üle.

Artikkel 3

(1) Kõik ühenduse lennuettevõtjad, kes on huvitatud lennuteenuste pakkumisest lendudel, mis on hõlmatud Rumeenia ja ELi — välise riigi vahel sõlmitud lennuliikluse lepinguga ning mille suhtes ei kohaldata nõukogu määrust (EMÜ) nr 2408/92, peavad esitama kirjaliku taotluse transpordiministeeriumi tsiviillennundusametile, edaspidi „tsiviillennundusamet”, et saada asjakohane õigus.

(2) Kui taotlus esitatakse piiratud liiklusõigustega lennuliini suhtes (sealhulgas piirangud veomahu ja sageduse või nende lennuettevõtjate arvu suhtes, kes võivad kõnealusel liinil teenuseid pakkuda), avaldatakse transpordiministeeriumi veebilehel teave taotluse kohta ning teatis teistele ühenduse lennuettevõtjatele, milles kutsutakse viimaseid taotlema õigust lennuteenuste pakkumiseks kõnealusel liinil viieteistkümne päeva jooksul alates teatise avaldamisest.

(3) Kõik kutse järel saadud lõike 2 kohased taotlused avaldatakse transpordiministeeriumi veebilehel.

(4) Taotlusi, mis on saadud pärast lõikes 2 määratletud tähtaega, ei võeta arvesse ja tsiviillennundusamet teavitab sellest taotlejaid.

- (5) Lõigetes 1 ja 3 nimetatud taotlused esitatakse rumeenia keeles ja need peavad sisaldama järgmist teavet:
- a) lennuettevõtja tegevusloa koopia;
 - b) kavandatavate teenuste kirjeldus (liinid, lennuplaan, õhusõiduki tüübid ja registrinumbrid jne);
 - c) lennuteenuste kavandatav alguskuupäev;
 - d) võimalikud turukorraldused teiste lennuettevõtjatega;
 - e) vajaduse korral ümberistumisega lennud;
 - f) teenuste ja klienditoe kättesaadavus (piletimüügi võrgustik, Interneti- põhised teenused jne);
 - g) lennuliini hinnapoliitika;
 - h) dokumendid ja garantiid, mis võimaldavad hinnata taotlejast lennuettevõtja tegevus- ja finantsuutlikkust kavandatud lennuteenuste pakkumisel, hõlmates vähemalt kahte esimest tegevusaastat (kõnealuse liini äriplaan, mis sisaldab minimaalselt järgmist teavet: kasutatava õhusõiduki seisund, võimalus võtta kasutusele teine õhusõiduk juhul, kui plaanitud õhusõidukit ei saa ettenägematutel põhjustel kasutada, finantsuutlikkuse teenuste pakkumise alustamiseks ja toimimiseks ka juhul, kui liiklusmaht on väga väike, uue teenuse integreerimine juba pakutavatesse teenustesse, prognoos lennuteenuse mõju kohta erinevatele reisijate kategooriatele).
- (6) Tsiviillennundusamet võib taotluse hindamise eesmärgil paluda taotlejalt täiendava teabe esitamist.

Artikkel 4

- (1) Piiramata liiklusõigusega lennuliinide puhul annab transpordiministeerium pärast artiklis 3 osutatud taotluse ja teabe saamist liiklusõiguse vastavalt asjakohase lennuliikluse lepingu sätetele.
- (2) Tsiviillennundusamet hindab konkureerivaid taotlusi, mis on esitatud piiratud liiklusõigustega lennuliini puhul seoses kasutamata veomahuga järgmiste kriteeriumide alusel:
- a) õhustranspordi nõudluse täitmine (pakutava teenuse sagedus ja veomaht, otsesed või kaudsed teenused, lennupäevad jne);
 - b) tagatiste olemasolu teenuse jätkamiseks vähemalt kahe aasta jooksul;
 - c) teenuse pakkumise kavandatav alguskuupäev ja tegevusaeg;
 - d) pakutavate teenuste kättesaadavus kasutajatele (piletimüügi võrgustik, Interneti- põhised teenused, jne);
 - e) hinnapoliitika, sealhulgas pileti hinnad;
 - f) pakutavate teenuste ühenduvus olemasoleva liinivõrgustikuga;
 - g) kasutatava õhusõiduki keskkonnasõbralikkus, eelkõige mürataseme osas.
- (3) Rumeenia lennujaamamaksude ja aeronavigatsiooniteenuste maksude tasumist lennuettevõtja poolt võib samuti kasutada valikukriteeriumina.

Artikkel 5

- (1) Transpordiministeerium teeb otsuse piiratud liiklusõigustega lennuliinil liiklusõiguste saamise taotluste kohta 60 päeva jooksul alates artikli 3 lõikes 2 nimetatud teatise avaldamisest.
- (2) Liiklusõigused antakse määramata ajaks.

(3) Lõikes 1 sätestatud otsus avaldatakse transpordiministeeriumi veebilehel ja tsiviillennundusamet teavitab sellest kirjalikult kõiki taotlejaid. Transpordiministeerium määrab pärast otsuse avaldamist välja valitud lennuettevõtja, kes saab kõnealusel liinil lennuteenuseid pakkuda.

(4) Liiklusõigused, mis on antud teenuste pakkumiseks liinidel, mis ei kuulu nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 kohaldamisalasse, ei saa ühelt lennuettevõtjalt teisele üle kanda.

(5) Juhul kui pärast transpordiministeeriumi vastavalt artikli 4 lõikele 1 või artikli 5 lõikele 3 lennuettevõtjale antud liiklusõigusi ei anna ELi- välise riigi pädev ametiasutus kõnealusele lennuettevõtjale kõnealusel liinil teenuste pakkumiseks asjakohast tegevusluba või kui see tühistatakse, peab lennuettevõtja sellest transpordiministeeriumi koheselt kirjalikult teavitama.

Artikkel 6

(1) Tsiviillennundusamet kontrollib, kuidas ühenduse lennuettevõtja, kellele on antud liiklusõigus piiratud liiklusõigusega lennuliinil, teenuseid pakub ning kas see on vastavuses esitatud taotluse ja artiklis 5 osutatud liiklusõiguse andmise lõplikus otsuses sätestatud tingimustega.

(2) Igal ühenduse lennuettevõtjal on õigus seada kahtluse alla liiklusõiguste kasutamise tõhusus piiratud liiklusõigustega lennuliinil ning esitada taotluse liiklusõiguste saamiseks kõnealusel liinil, pakkudes paremaid tingimusi kui vastava õiguse saanud lennuettevõtja.

(3) Lõikes 2 osutatud olukorras hindab tsiviillennundusamet uuesti esialgset liiklusõiguste andmist. Kõnealusel ümberhindamist ei saa siiski teha viie aasta jooksul alates liiklusõiguste andmisest või eelmisest ümberhindamisest.

(4) Liiklusõigused saanud lennuettevõtjat teavitatakse igast ümberhindamise otsusest. Otsus avaldatakse transpordiministeeriumi veebilehel. Ümberhindamise menetluse puhul järgitakse artiklites 3–5 sätestatud korda.

Artikkel 7

(1) Transpordiministeerium tühistab artikli 5 lõike 3 alusel antud liiklusõigused juhul, kui:

- a) lennuettevõtja ei alusta asjaomasel liinil teenuste pakkumist kuue kuu jooksul alates liiklusõiguste andmise kuupäevast;
- b) teenuste pakkumine peatatakse ja seda ei jätkata kuue kuu jooksul, välja arvatud juhul, kui peatamine on tingitud lennuettevõtjast mitte sõltuvatest asjaoludest;
- c) teise riigi asjaomane ametiasutus ei ole andnud liiklusõigused saanud lennuettevõtjatele asjakohast tegevusluba või kui ta tühistab kõnealuse lennuettevõtja tegevusloa;
- d) lennuettevõtja on tsiviillennundusametile teatanud oma kavatsusest peatada kõnealusel liinil teenuste pakkumine.

(2) Transpordiministeerium võib tühistada antud liiklusõigused juhul, kui:

- a) lennuettevõtja ei täida endale võetud kohustusi seoses lennuseduse, veomahu, hindade ja piletileviga ehk tingimusi, mille põhjal transpordiministeerium liiklusõiguste andmise otsuse välja andis;
- b) lennuettevõtja on korduvalt jätnud tasumata Rumeenia lennujaamadele või aeronavigatsiooniteenuse osutajatele.

(3) Tsiviillennundusamet teavitab asjaomast lennuettevõtjat kirjalikult oma kavatsusest teataval liinil antud liiklusõigused tühistada ning esitab otsuse põhjused. Selline teatis saadetakse ka kõigile ühenduse lennuettevõtjatele, kes taotlesid vastavalt artiklile 3 liiklusõiguste saamist kõnealusel liinil, ning lennuettevõtjatel võimaldatakse esitada tähelepanekuid ja märkusi.

- (4) Liiklusõigused saanud lennuettevõtjal on õigus 15 päeva jooksul alates lõike 3 kohase teatise kättesaamisest saata tsiviillennundusametile oma märkused liiklusõiguste tühistamise põhjuste kohta ning esitada uued kohustused, mida ta soovib võtta seoses teenuste pakkumisega kõnealusel liinil.
- (5) 30 päeva jooksul alates lõikes 4 sätestatud tähtaja möödumisest võtab transpordiministeerium vastu otsuse liiklusõiguste tühistamise kohta. Kui liiklusõigused on tühistatud, jõustub asjakohane otsus kolme kuu pärast alates asjaomase lennuettevõtja teavitamisest. Uute liiklusõiguste andmise korral kohaldatakse artiklites 3–5 sätestatud korda.

Artikkel 8

Igasuguse tegevuse suhtes, mis on suunatud transpordiministeeriumi otsuse vastu mitte anda ühenduse lennuettevõtjale Rumeenia ja Euroopa Liidu välise riigi vahel sõlmitud lennuliikluse lepingutega hõlmatud ja määruse (EMÜ) nr 2408/92 kohaldamisalasse mittekuuluvale liinil teenuste pakkumiseks liiklusõigusi või liiklusõiguste tühistamise otsuse vastu, kohaldatakse seadust nr 554/2004 (haldusvaidluste kohta), mida on muudetud.”

Madalmaade riiklik kord piiratud lennuliiklusõiguste jaotamise kohta

(2007/C 213/04)

Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 847/2004 (lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel) artikliga 6 avaldab Euroopa Komisjon järgmise riikliku korra liiklusõiguste jagamise kohta ühenduse asjaomaste lennuettevõtjate vahel, juhul kui liiklusõigused on piiratud kolmandate riikidega sõlmitud lennunduslepingute tõttu.

„Ministerie van Verkeer en Waterstaat Luchtvaart

Memorandum, mis käsitleb lennuliinide litsentsimispoliitika suuniseid

(viimati muudetud 7. mai 2007. aasta otsusega (VENW/DGTL-2007/7827))

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Sissejuhatus

Euroopa Kohtu 5. novembri 2002. aasta otsus „avatud õhuruumi” („Open Skies”) kohtuasjades⁽¹⁾ on näidanud, et kui Euroopa lennuettevõtja soovib asutada Madalmaades oma registreeritud filiaali, tuleb talle selleks diskrimineerimata ja läbipaistvalt anda võimalus, et kõnealune ettevõtja saaks oma õigusi rakendada kooskõlas Madalmaade kahepoolsete lennunduslepingutega. See on sätestatud ka määruuses lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (määrus (EÜ) nr 847/2004). Sellega seoses on Madalmaade transpordi- ja lennundusamet (*Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart, DGTL*) otsustanud viia liini litsentsimispoliitika ja selle rakendamine kooskõlla Euroopa õiguuskrite arenguga kõnealuses valdkonnas ja sätestada käesoleva memorandumiga raames läbipaistvuse saavutamiseks vajalikud muudatused.

Lisaks liinilubade väljastamise meetodikale, parandatakse ka liiniluba formaati. Näiteks komplekteeritakse liiniluba selliselt, et Madalmaades asutatud ühenduse lennuettevõtjail lubatakse pakkuda õhustransporditeenuseid mis tahes maailma punkti. Selleks, et konkreetset lennuliinil teenuseid pakkuda, peab see aga olema ministri kindlaksmääratavas nimekirjas praktiliselt kasutatavate liinide kohta. Kõnealune nimekiri koostatakse vastavalt liinilubade väljastamisele.

DGTL pooldab praeguse meetodi kasutamise jätkamist, kui see ei lähe vastuollu ELi määrustega. Seega viiakse ettevõtja paiknemisel põhineva omandiõiguse ja kontrolliga seotud klauslid kooskõlla EÜ asutamislepingu artikli 43 kohaste nõuetega (ettevõtjate asukoht) vastavalt Euroopa Kohtu otsusele USAga sõlmitud avatud õhuruumi lepingute kohta.

DGTL peab enne lubade andmist ja maandamisõiguste piiratud arvu korral läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt kindlaks määrama millised lennuettevõtjad saavad lennata millistel liinidel. Selleks tugineb DGTL olemasolevale suunistele, mis on sätestatud 1994. aasta litsentsimispoliitika memorandumis, ja uutele täiendustele, mis on sätestatud lennuliinide litsentsimispoliitika memorandumis. Otsuseid tehakse ja põhjendatakse vastavalt üldise haldusõiguse seadusele (*Algemene Wet Bestuursrecht, Awb*).

Reguleerimisala

Kõik ühenduse lennuettevõtjad, kes soovivad Madalmaades pakkuda teenuseid liinidel, mille lähte-, siht- või läbimispunktiks on kolmandad riigid, peavad selleks, et kasutada Madalmaade valitsuse saadud kahepoolseid õigusi, esiteks registreerima Madalmaades oma filiaali ja taotlema liiniluba või tsarterluba (mitteregulaarsete lendude puhul).

Liiniluba kehtivus sõltub sellest, kas lennuettevõtjal on ja on ka edaspidi kehtiv lennutegevusluba vastavalt lennundusseaduse (*Luchtvaartwet*) artiklile 16a.

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

Lennutegevusloa andmine ja selle kehtivus igal ajal sõltub kehtiva lennuettevõtja sertifikaadi omamisest, mis piiritleb lennutegevusloaga hõlmatud tegevusi (määruse (EMÜ) nr 2407/92 artikkel 9). Lende tuleb korraldada vastavalt väljastatud lennuettevõtja sertifikaadile.

Kui lennuettevõtja, kellel on Madalmaade liiniluba, ei ole enam Madalmaades filiaali omav ühenduse ettevõtja, võib minister tema liiniloo tühistada.

Liiniloo andmine ei tähenda, et loa omanik ei peaks jälgima muudes kontekstides kehtestatud tingimusi, näiteks kolmandate riikide ametiasutuste kehtestatud eeskirju või teenindusaegu.

Õiguslik raamistik

Riiklik õiguslik raamistik

Liini- või tsarterlennu luba saab välja anda lennundusseaduse artikli 16b kohaselt, mille raames antakse võimalus artiklis 16 osutatud viisil loa välja andmiseks, mille suhtes ei kohaldata artiklit 16a, mis käsitleb lennutegevusluba. See on ka õiguslik alus käesolevate suuniste kehtestamiseks.

Luba võib välja anda maksimaalselt vieaastaseks perioodiks. Loa välja andmisele eelnev hindamine toimub vastavalt käesolevale memorandumile seoses lennuliinide litsentsimispoliitika parandustega ja litsentsimispoliitika memorandumiga. Kui kõnealuse kahe memorandumi vahel esineb erinevusi, kohaldatakse litsentsimispoliitika memorandumit. Lisaks kohaldatakse tsarterlendude puhul dekreeti mitteregulaarse transpordi kohta (2. mai 1975. aasta dekreet BOL [*Besluit ongeregeld luchtvervoer*] Staatsblad 1975,227) ja pakettreiside puhul dekreeti „IT- reizen” (5. veebruari 1981. aasta määrus/ nr LV/L 20478/ Madalmaade Tsiivilennundusamet [*Rijksluchtvaartdienst*]/Staatscourant 1981, 33).

Lisaks dekreedile „IT-reizen” on BOLI artikli 7 kohaselt sätestatud täiendavad mitteregulaarse transpordiga seotud eeskirjad dekreedis, mis käsitleb lennutransporti ja muid lende (*Besluit Vracht- en overige vluchten*) (5. veebruari 1981. aasta määrus/nr LV/L 20477 Madalmaade tsiivilennuamet [*Rijksluchtvaartdienst*]/Staatscourant 1981, 33), dekreedis, mis hõlmab määrusi, mis käsitlevad ettetellitud tsarterlende (*Beschikking ABC-vluchten*) (11. juuni 1979. aasta dekreet/ nr LV/L 22952/Staatscourant 1979, 131) ja dekreedis, mis käsitleb erarühmade transpordi (*Beschikking vervoer besloten groepen*) (29. juuli 1975. aasta määrus/nr POL/L 23676//Staatscourant 1975, 150).

Euroopa õiguslik raamistik

5. novembril 2002. aastal tegi Euroopa Kohus otsuse komisjoni algatatud kohtuasjades seoses USAga sõlmitud „avatud õhuruumi” lepingutega. ⁽²⁾ Euroopa Kohus on seisukohal, et teatavad valdkonnad kuuluvad ühenduse ainupädevusse. Lisaks on Euroopa Kohus leidnud, et klauslid, mis on lennunduslepingute puhul seotud riikliku osaluse ja kontrolliga rikuvad EÜ asutamislepingu artiklis 43 sätestatud asutamisoigust. Nii kohus kui ka komisjon ⁽³⁾ on kutsunud liikmesriike üles lõpetama selline EÜ asutamislepingu rikkumine.

Võttes arvesse Euroopa Kohtu otsuseid ja vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 10, peavad Madalmaad võtma asjakohased meetmed, et tagada asutamislepingust või ühenduse institutsioonide tegevusest tulenevate kohustuste täitmine. Pärast kohtu otsust kehtestas komisjoni kohustused liiklusõiguste valdkonnas oma teatisega „Õhustranspordialaste suhete kohta ühenduse ja kolmandate riikide vahel” (KOM(2003) 94) ja seejärel vastuvõetud määrusega lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (EÜ 847/2004). Kõnealuse määruse artikkel 5 on lennuliinide litsentsimispoliitika seisukohalt eriti asjakohane.

Lennuliinide jagamise litsentside tüübid

Lennuliinide jagamise litsentside erandid

Vastavalt määrusele (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele, ⁽⁴⁾ lubatakse lennuettevõtjatel, kellel on ühe liikmesriigi poolt välja antud tegevusluba, pakkuda lennuteenuseid EÜ piires. Mõnes liikmesriigis on lennuliinidel teenuste pakkumiseks vajalik asjakohase liikmesriigi luba.

⁽²⁾ Vt joonealune märkus 1.

⁽³⁾ KOM(2002) 649 „Komisjoni teatis: Euroopa lennunduspoliitikat käsitleva apellatsioonikohtu 5. novembri 2002. aasta otsuse tagajärgede kohta”.

⁽⁴⁾ Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele, EÜT L 240, 24.8.1992, lk 33.

Madalamaades antakse luba automaatselt haldusmenetlusest, välja arvatud juhul, kui lennujaama ja lennujuhtimiskeskust teavitatakse lennu tegelikust toimumisajast. Alates 1. aprillist 1997 on ühenduse lennuettevõtjatel määruse alusel lubatud pakkuda õhustransporditeenused, mille lähte- ja sihtlennujaam asub liikmesriigis (kabotaaž). Väljaspool ELi toimuvate lendude puhul on vajalik liini- või tšarterloa olemasolu.

Liiniluba

Euroopa Ühenduse väliste lennuliinide puhul kohaldatakse suurel määral kahepoolseid lepinguid. Igal kahepoolsel suhtel on oma individuaalsed tunnused. Sõltuvalt mitmetest poliitilistest ja majanduslikest teguritest nagu näiteks lennuettevõtja turujõud riigis, millega lennundusleping sõlmitakse, on kõnealustest lepingutest tulenevad õigused kas liberaalse või piirava iseloomuga. Seetõttu kohaldatakse liinilubade väljaandmist ja nende hindamist vaid Euroopa Liidu väliste lennuliinide puhul.

Praegu on kõige liberaalsemaks lennunduslepinguks Ameerika Ühendriikidega sõlmitud „avatud õhuruumi” leping. Sellise avatud režiimi raames lubatakse mitmel Madalmaade lennuettevõtjal lennata igast Madalmaade punktist igasse lepinguosaliseks saava riigi punkti vahemaandumise kaudu ja jätkulennu võimalusega mis tahes punkti. Sellise väga liberaalse korra raames ei ole piiranguid lennuseduse osas. Sellistes olukordades antakse reisijate ja kaubaveo regulaarlendude liiniluba kui ka tšarterluba välja peaaegu automaatselt.

Kui kahepoolne kord on piirav, määratletakse lennunduslepingus muu hulgas ka nende lennuettevõtjate arv, kellel on lubatud osutada regulaarselt teenuseid konkreetsetel liinidel ja lendude sagedus. Mõnel juhul nõuab ka kolmas riik vastavalt lennunduslepingule tariifide registreerimist. Kõnealuste tariifide puhul võib osutada vajalikuks asjaomase riigi nõusolek.

Praegu on nii liberaalsete kui piiravate lennunduslepingute raames üldiselt nõutud, et määratava(te) lennuettevõtja(te) omandiõigus ja kontroll kuuluksid valdavalt Madalmaadele. Lennunduslepinguid kohaldatakse peamiselt regulaarlendude suhtes. Madalmaade valitsus on seega sisse seadnud nõude seoses Madalmaade omandiõiguse ja kontrolliga regulaarlendudeks väljaantud liiniluba puhul. Madalmaade omandiõiguse ja kontrolli nõuet on muudetud selliselt, et lennuettevõtja, kellele antakse välja liiniluba, peab olema Madalamaades asutatud ühenduse lennuettevõtja. Tšarterlende ja ajutisi lende kaalutakse tavaliselt väljaspool lennunduslepinguid või kahepoolsete lennundussuhete taustal iga juhtumi puhul eraldi. Selliste lendude puhul antakse välja tšarterluba.

Tšarterluba

Nagu eelpool juba osutatud, kuulub enamik tšarter- ja ajutistest lendudest väljapoole kahepoolset korda. Euroopa siseid lende käsitlevates õigusaktides ei ole sätestatud erikorda tšarterlendude suhtes ning seega kohaldatakse määrust (EMÜ) nr 2408/92. Üldiselt ei tehta tšarterlendude puhul vahet Madalmaade ja väljaspool Madalmaid asutatud lennuettevõtjate vahel eeldusel, et Madalmaade lennuettevõtjad saavad võrdse juurdepääsu tšarterlendude pakkumiseks riigis, milles välismaine lennuettevõtja on asutatud. Asukoht mängib seega väiksemat rolli tšarterlendude pakkumise seisukohalt. Vaatamata sellele peab menetlus olema läbi- paistev ja mittediskrimineeriv.

Taotluse korral võib tšarterluba välja anda nii tšarter- kui ajutisteks lendudeks, kusjuures luba antakse konkreetse arvu tšarterlendude jaoks ning kindlaks määratud perioodiks. Taotluse hindamisel kohaldatakse võrreldes liinilubade taotluste hindamisega samu kriteeriume. Ka konsulteerimis- ja otsustamismenetlused on samad. Lisaks kohaldatakse ka lubade välja andmist käsitlevaid suuniseid ja menetlusi, mis on ette nähtud mitteregulaarset transporti käsitlevas dekreedis (2. mai 1975. aasta dekreet BOL [*Besluit ongeregeld luchtvervoer*] Staatsblad 1975,227) ja konkreetsemates olukordades sellel dekreedil põhinevaid eeskirju (näiteks pakettreiside puhul dekreeti „IT- reizen” (5. veebruari 1981. aasta määrus/ nr LV/L 20478/ Madalmaade Tsiivilennundusamet (*Rijksluchtvaartdienst*)/Staatscourant 1981, 33).

Arvestades asjaolu, et litsentsimispoliitika puhul pööratakse suurt tähelepanu regulaarlennuühenduste võrgustiku tugevdamisele, võetakse lubade väljaandmisel arvesse seda, kas kõnealuste tšarterlendude toimumine mõjutab olulise regulaarlennu lennunduspoliitilisi või majanduslikke tingimusi. Kui lennuettevõtja kavatab pakkuda regulaarlennuteenuseid, peab kõnealune lennuettevõtja kõigepealt muutma oma lennutegevusluba ja lennuettevõtja sertifikaati määrmuses (EMÜ) nr 2407/92 ja ühtsetes lennundusnõuetes JAR-OPS kehtestatud korra alusel.

Liiniloa välja andmise menetlus

Läbirääkimised lennunduspoliitika üle

Lennunduspoliitika läbirääkimistel on riikliku lennuettevõtja huvidel väga tähtis roll. Praegu on tavaks, et liiklusõigusi käsitlevad läbirääkimised algatatakse sellega, et üks või mitu lennuettevõtjat näitab üles huvi uute võimaluste vastu. Esmajärjekorras kaalutakse, kas huvitatud lennuettevõtja taotlus sobib litsentsimispoliitika memorandumis kehtestatud poliitika põhimõtetega ja kas lennuettevõtja vastab kõigile nõuetele. Lisaks peetakse nõu teiste huvitatud isikutega ning neile antakse võimalus läbirääkimistel osaleda. Kui läbirääkimiste tulemusena saab liiklusõiguste kasutamiseks määrata vaid piiratud arvu lennuettevõtjaid, saadetakse määramisotsus vastavalt litsentsimispoliitika memorandumi poliitika põhimõtetele asjakohaste diplomaatiliste kanalite kaudu kahepoolsetele partneritele. Kehtivad määramisotsused ja nende alusel määratud lennuliinid peavad säilitama kooskõla liiniloaga kehtestatud nõuete ja piirangutega.

Euroopa Kohtu otsuse tulemusel võetakse arvesse ka Madalmaades asutatud ühenduse lennuettevõtjate huvid. Menetlus, mis jääb lennunduslepingu üle peetavate läbirääkimiste ja selle allkirjastamise vahele, peab ka riigivälise ühenduse lennuettevõtjate suhtes olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv.

Menetlus

Madalmaades asutatud ühenduse lennuettevõtjad peavad selleks, et kasutada saadud õigusi või saada juurdepääs teenuste pakkumiseks lennuliinidel, mida teised lennuettevõtjad enam ei kasuta, esitama asjaomase taotluse. Kui lennuettevõtja on kirjalikult esitanud taotluse liiniloa saamiseks, peab transpordi- ja lennundusamet eelkõige kaaluma, kas lennundussuhted võimaldavad taotluse rahuldamist kõnealuse liini suhtes.

Liiniloa taotluse menetlemise suhtes kohaldatakse üldise haldusõiguse seaduse (*Algemene wet bestuursrecht, Awb*) 3., 4., ja 6. osaga ettenähtud menetlusmääruisi. Vastavalt kõnealustele määrustele võetakse otsus vastu mõistliku 8- nädala pikkuse tähtaja jooksul alates taotluse saamisest. Vastavalt nendele määrustele, antakse näiteks taotlejale võimalus vajaduse korral oma taotlust täiendada. Taotlejat teavitatakse taotluse täielikust või osalisest tagasilükkamisest. Vastavalt üldisele haldusõiguse seadusele antakse ka huvitatud kolmandatele isikutele võimalus saada ärakuulatud, kui eeldatakse, et nad võivad olla taotluse rahuldamise vastu. Kui otsus on tehtud, võivad mitmed huvitatud isikud esitada otsuse suhtes apellatsiooni.

Uue süsteemi raames on liiniluba kehtiv 5 aastat. Erinevalt varem kasutatud süsteemidest ei ole seoses uue süsteemi kohaste lennuliinidega eraldi tähtaegu. Lennuliinid ja nendega seotud lendude arv on kaasatud tegelike lennuliinide nimekirja, mille määrab kindlaks minister. Vastavalt liinilubadele koostatav nimekiri kehtib sama kaua kui liiniload. Kõnealust nimekirja võib parandada vastavalt liiniloa alusel kehtestatud eeskirjadele ja piirangutele. Nii võib näiteks nimekirja parandada liiniloa artikli 3 kohaselt, juhul kui loa omaniku olemasolevate liiklusõiguste lubatud kasutamise meetodeid laiendatakse. Ka võib minister kõnealust nimekirja parandada, kui loa omanik ei paku ühe aasta või enama aja jooksul teenuseid lennuliinil, mille jaoks talle on antud luba vastavalt liiniloale („kasuta või kaota” põhimõte).

„Kasuta või kaota”

Liiniloa artikkel, mille kohaselt antakse võimalus nende liinide tühistamiseks, millel ei ole teenuseid pakutud aasta või enama jooksul, jääb täielikult kehtima ja seda kohaldatakse sagedamini, võttes arvesse võimalikku taotluste arvu suurenemist nendes piirkondades, kus antavate õiguste arv on piiratud. Kõnealuse artikli sagedama kohaldamise eesmärgil on otsustatud, et liinilubade tühistamist ei saa rakendada enne ühe aasta möödumist alates parandatud otsuse tegemise kuupäevast, võttes eelkõige arvesse asjaolu, et kõnealune säte on viimaste aastate jooksul kaotanud oma mõtte.

Kui aasta pärast teatavatel liinidel teenuste pakkumiseks loa andmist ilmneb, et lennuettevõtja on pakkunud teenuseid vähem kui 80 % asjaomasel aastal lubatud lendudest, võib minister kõnealuse liini suhtes loa tühistada, eemaldades nimetatud liini tegelikult kasutatavate liinide nimekirjast. Selleks võetakse arvesse allpool kirjeldatud poliitika põhimõtteid.

Liinidel, mis on asjaomaseks aastaks kindlaks määratud liinilal põhineva otsusega, võib loa omanik teenuseid pakkuda vaid 22. augusti 2004. aasta lennunduslepingutega kehtestatud õiguste piires.

Kindlaksmääratud liinide puhul sätestatakse haldussüsteemis hindamise eesmärgil lubatud lendude arv. Selleks koostatakse koostöös Madalmaades asutatud ühenduse lennuettevõtjatega loetelu, mis sisaldab muu hulgas ka määratud liinidega seotud lendude sagedust.

Kui lennuettevõtja on ainus lennunduslepingu alusel määratud lennuettevõtja ning teisi lennuettevõtjaid ei saa määrata (ühekordne määramine), võidakse tühistada luba kogu kõnealusel liinil lubatud lendude arvu osas. Kui on määratud või võib määrata mitmeid lennuettevõtjaid (mitmekordne määramine), kaalutakse loa tühistamist lubatud lendude kasutamata jäänud osa ulatuses. Juhul kui piiratuma tegevuse vorm ei ole kooskõlas eesmärkidega, mis on seotud allpool nimetatud poliitika põhimõtetega, mida kasutatakse piiratud liiklusõiguste määramisel, võib mitmekordse määramise puhul kaaluda määratud lendude tühistamist ja ümberjaotamist.

Minister ei tühista siiski luba kui lennuettevõtja on suuteline tõendama, et tema suutmatus osutada teenuseid lubatud lendude täismahus on erandlike asjaolude tulemus, mida ei oleks saanud ära hoida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed. Siinkohal peetakse silmas eelkõige selliseid olukordi nagu terrorirünnakud või SARSi epideemia ja piiranguid, mis tulenevad taktikaliste läbirääkimistega seotud kaalutlustest või muudest lennunduspoliitikaga seotud küsimustest. Siia võivad kuuluda ka olukorrad, mille puhul piiravad kokkulepped seavad olulisi piiranguid jagatud koodiga lendude toimimisele.

Kõik Madalmaades asutatud ühenduse lennuettevõtjad ja seega ka lennuettevõtja, kel oli õigus pakkuda teenuseid teataval liinidel kuni vastava loa tühistamiseni, võivad osaleda ümberjaotamismenetluses. Selleks peavad lennuettevõtjad aegsasti väljendama oma huvi teataval liinil teenuste pakkumiseks, esitades kirjaliku taotluse (mitte hiljem kui 3 kuud enne hooaega, mil lennuettevõtja soovib oma lendudega alustada, juhul kui liinid/sagedused on vabanenud). Transpordi- ja lennundusamet teeb seejärel taotluse ja olemasolevate õiguste põhjal otsuse kooskõlas kehtivate haldusnormidega.

Minister võib siiski otsustada liini mitte tühistada vaatamata lubatud lendude arvu täies mahus kasutamata jätmisele näiteks juhul, kui lennuettevõtja, kellele on antud luba teatab aegsasti, et ta suurendab lendude arvu järgneval aastal selliselt, et lubatud lendude arv kasutatakse ära täies mahus ja juhul, kui ükski teine lennuettevõtja ei ole väljendanud huvi kõnealustel lendudel teenuste pakkumiseks.

Poliitika põhimõtted

Liiklusõiguste taotluse rahuldamise hindamisel transpordi- ja lennundusameti kohaldatavad poliitika põhimõtted on kaasatud osaliselt nii litsentsimispoliitika memorandumisse, transpordi, riiklike ehitustööde ja veemajanduse ministeeriumi üldisesse poliitikasse ning eelarve teksti vastavalt eelarve metoodikale „*Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording*” (VBTB, „Eelarvest bilansini”) (5). Selguse huvides määratletakse allpool veelkord lühidalt poliitika põhimõtted. Transpordi ja lennundusamet kaalub iga taotlust vastavalt poliitika põhimõtetele ja võttes arvesse allpool osutatud Euroopa Kohtu otsuste poliitilisi tagajärgi. Kuna lennunduslepingud erinevad suurel määral, erineb ka erinevate põhimõtete kaalumise.

Lennunduspoliitika

Üheks transpordi, riiklike ehitustööde ja veemajanduse ministeeriumi üldise poliitika eesmärgiks on „pakkuda tõhusalt toimivat lennundussüsteemi, panustades hästi toimiva lennundusturu arendamisse ja stabiilsusse” (6). Selles suhtes panustavad Madalmaad avatud ja vaba transpordituru arendamisse. Lennunduslepinguid käsitlevate läbirääkimiste eesmärk on seega tagada, et need oleksid nii liberaalsed kui võimalik. Lisaks peab selle eesmärgi saavutamiseks liiklusõigusi ja nende jaotamist käsitlevatel läbirääkimistel võtma arvesse taktikalisi lennunduspoliitika kaalutlusi.

(5) 2003. aasta riigieelarve XII peatükk, alamkoda (*Tweede Kamer*), 2002.–2003. aasta istungid, 28 600 XII nr 2.

(6) Vt joonealune märkus 5, artikkel 11.

Võttes arvesse käesolevas memorandumis eespool nimetatud väiteid seoses riikkondsuse sätetega, peab DGTL konsulteerides oma kahepoolse partneriga püüdma kõnealust klauslit parandada erinevates lennunduslepingutes sellisel, et ka teised ühenduse lennuettevõtjad saaksid taotleda liiklusõigusi, mida antakse kehtiva riikliku korra alusel, eeldusel et nimetatud lennuettevõtjad on asutatud Madalmaades. Kui lennunduspoliitika partner jääb riikkondsusega seotud klausli juurde, on iga juhtumi puhul eraldi vaja uurida, kuidas seda käsitleda ja millised on selle mõjud liiklusõigustele ning nendega seotud asjaomaseid liine käsitlevatele otsustele.

Lennunduspoliitikat käsitlevate tulevaste läbirääkimiste seisukohalt on vaja parandada töömeetodit, et tagada menetluse läbipaistvus ja võrdne juurdepääs omandavatele õigustele. Menetlus tuleb läbi viia järgides eeskirju, mis on sätestatud määruises lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (määrus (EÜ) nr 847/2004) ⁽⁷⁾. Läbirääkimisi peetakse ühenduse lennuettevõtjate nimel. Läbirääkimiste lõppemise järel saadetakse teatis kõigile Madalmaades asutatud lennuettevõtjatele, kes võivad seejärel esitada taotluse, et kasutada saadud õigusi.

Seoses kaubaveoga püüab DGTL oma kahepoolse partneriga kehtestada eraldi kaubaveo korra, et tagada lennuettevõtjate huvide kaitsmine nii palju kui võimalik. Juhul kui ei ole võimalik kehtestada eraldi kaubaveo korda, hindab DGTL käesolevas memorandumis esitatud poliitika põhimõtete ja litsentsimispoliitika memorandumil alusel iga juhtumi puhul eraldi, kuidas jaotada saadud õigusi reisijate ning kaubaveo vedajate vahel.

Menetluses, mis kestab lennunduspoliitikat käsitlevatest läbirääkimistest saadud õiguste kasutamiseni, kohaldatakse kehtivaid riiklikke ja Euroopa konkurentsieskirju ning asjaomast pretsedendiõigust. Koodi jagamise puhul on põhimõtteliselt vajalik vaid, et valitsus määraks õhustransporditeenuseid pakkuva lennuettevõtja lendudeks, mille lähte-, siht- ja läbimispunktiks on Madalmaad. Mõned riigid on lisaks kehtestanud nõude ka turustava lennuettevõtja määramiseks vastavalt lennunduslepingule ning mõnel juhul on nõutav luba lendudel teenuste pakkumiseks. Ühekordne määramine võib tähendada, et ei ole võimalik määrata teist Madalmaades asutatud lennuettevõtjat. Mitmekordne määramine võib tähendada, et turustava lennuettevõtja nimel pakutavate lendude arv võib viia lennunduslepingu kohaselt järele jääva lendude arvu piiramiseni. Turustava lennuettevõtja taotlusel uuritakse sellisel juhul, kas oleks alust ministri poolt välja antava määramise ja/või loa saamiseks vastavalt liiniloale.

Olemasolevate jagatud koodiga lendude puhul, mis on lennunduslepingute alusel loa saanud, jäävad lennuettevõtjatele nende õigused, kuid seejuures tuleb täita liiniloa alusel sätestatud tingimusi ja täiendavaid eritingimusi.

Kui lennuettevõtjale on antud luba lendudeks teataval liinidel ja ta kavatseb muuta kõnealusel liinil otseteenuse pakkumise kaudseks teenuseks koodi jagamise kaudu, peab ta sellisest kavatsusest teatama DGTLile. Kui osutub vajalikuks pidada läbirääkimisi lennunduspoliitika üle, et viia sisse eespool nimetatud muudatus teenuse laadi või uute jagatud koodiga lendude tõttu, ning kõnealuste läbirääkimiste tulemusel muudetakse õiguste kogumit, hindab DGTL ümber õiguste jagamise viisi vastavalt poliitika põhimõtetele.

Võrgustike kvaliteet

Nagu on ette nähtud litsentsimispoliitika memorandumis on lennuvõrgustikel, mille lähte, siht- ja läbimispunktiks on Madalmaad, tähtis osa hindamisel, kas lennuettevõtjale võib anda loa teenuste pakkumiseks Euroopa Ühenduse välisel liinil. Näiteks on kõnealuses memorandumis kehtestatud, et lennuettevõtjad ei tohiks anda luba lendudeks liinidel, mis tõenäoliselt mõjutavad olemasoleva ülemaailmse lennuvõrgustiku esmaseid liine, mis läbivad Madalmaid. Selle klausli abil saab rakendada Madalmaid läbiva lennuvõrgustiku tugevdamise poliitikat. Dokumendi VBTB 2002-2006 tähenduses võib poliitika eesmärgi kokku võtta järgmiselt: „avatud ja konkurentsile rajatud transpordituru kontekstis on vaja säilitada ja tugevdada ühendust Madalmaade ja ülemaailmse lennundusvõrgustiku vahel” ⁽⁸⁾. Selles suhtes on seatud eesmärk, et Schiphol oleks võrgustiku kvaliteedi seisukohast ka edaspidi üheks neljast kõige paremast loode-Euroopa lennujaamast.

⁽⁷⁾ Vt ka komisjoni teatist õhustranspordialaste suhete kohta ühenduse ja kolmandate riikide vahel (KOM(2003) 94).

⁽⁸⁾ Vt joonealune märkus 5, transpordi, riiklike ehitustööde ja veemajanduse ministriumini eelarve artikkel 11.

Panust võrgustiku kvaliteeti hinnatakse muu hulgas nii pardale minevate ja sealt lahkuvate reisijate kui ka transiitreisijate ⁽⁹⁾ seiskohast. Pardale minevate ja sealt lahkuvate reisijate puhul hinnatakse Madalmaadele õhustranspordi kaudu juurdepääsu kvaliteeti (antud juhul Schiphol). Transiitreisijate puhul hinnatakse transiidi kvaliteeti, võimalusi ühenduslendudeks Madalmaade kaudu (antud juhul Schiphol).

Kriteeriumid, mida kasutatakse võrgustiku kvaliteedi hindamisel, keskenduvad pakutavate lennuteenuste laadile ja kvaliteedile. DGTL kasutab selleks järgmist teavet:

- lennuteenuse kirjeldus (näiteks kavandatud liin);
- lennuteenuste sagedus ja veomaht;
- õhusõiduki tüüp ja konfiguratsioon;
- otse- või ühenduslennud;
- lennuteenuse algusaeg;
- lennuteenuse järjepidevus;
- teenuse laad (reisijate, kaubavedu vm);
- lennuteenuste kättesaadavus kasutajatele;
- lendude toimimine;
- konkurentsi tase asjaomasel liinil.

Ohutus

DGTLi üldpoliitika on „edendada lennunduses liikluse ja transpordi turvalisust” ⁽¹⁰⁾. Selle raames peavad lennuettevõtjad omama kehtivat lennuettevõtja sertifikaati. Lendudel võib teenuseid pakkuda vaid kõnealuse lennuettevõtja sertifikaadi piires ja pidades silmas kehtivaid riiklikke ja rahvusvahelisi ohutusnõudeid.

Liiniloa ja tšarterloa puhul nõutava lennutegevusloa andmine ja selle kehtivus igal ajal sõltub alati kehtiva lennuettevõtja sertifikaadi omamisest, mis piiritleb lennutegevusloaga hõlmatud tegevusi (määruse (EMÜ) nr 2407/92 artikkel 9).

Keskkond

Üldine kriteerium keskkonna valdkonna puhul on „kehtestada ja säilitada lennunduse säästev areng” ⁽¹¹⁾. Asjaomasel liinil kasutatava õhusõiduki müra ja heidete tasemel võib selles osas olla väga tähtis osa.

Ettevõtluse asukoht

EÜ asutamislepingu artikli 43 kohaselt ei ole lubatud kehtestada piiranguid kodanike asutamisevabadusele (või ettevõtjatele, vt EÜ asutamislepingu artikkel 48) ega ka piiranguid ametite, filiaalide või tütarettevõtjate asutamisele liikmesriigi kodanike poolt.

Artikkel 43 võimaldab liikmesriigi kodanikel ja ettevõtjatel arendada tegevust muus liikmesriigis kooskõlas oma riigi õigusaktidega. Euroopa Kohus leiab, et liikmesriigis asutatud lennuettevõtjat tuleb kohelda võrdselt asjaomasel liikmesriigis asutatud riiklike lennuettevõtjatega. Lennduslepingutest tulev riikliku omandi ja kontrolli nõue on asutamiseõiguse rikkumine.

Nii tavaõigus kui ka apellatsioonikohtu pretsedendiõigus näitavad, et ühenduse nõuded seoses asutamisega vastavad lennundusvaldkonnas tegelikule ja tõhusale tegevusele ka pikemas perspektiivis, mistõttu ei loeta ettevõtja õiguslikku vormi otsustavaks teguriks. Nii on sätestatud ka liikmesriikide ja kolmandate riikide vaheliste lennuliikluslepingutega seotud läbirääkimisi ja nende rakendamist käsitleva määruse põhjenduses 10.

⁽⁹⁾ Mõiste „pardale minevad ja sealt lahkuvad reisijad” viitab mõistele „kaupade importijad või eksportijad”. Mõiste „transiitreisijad” viitab mõistele „transiitkaupu vedavad reisijad”.

⁽¹⁰⁾ Vt joonealune märkus 5, transpordi, riiklike ehitustööde ja veemajanduse ministeeriumi eelarve artikkel 9.

⁽¹¹⁾ Vt joonealune märkus 5, transpordi, riiklike ehitustööde ja veemajanduse ministeeriumi eelarve artikkel 12.

Kui ühenduse lennuettevõtja taotleb liiklusõigusi, mille Madalmaad on saanud kahepoolsete lepingute alusel, kontrollib DGTL, kas kõnealune lennuettevõtja on tegelikult Madalmaades asutatud. Aluskriteeriumidena kasutatakse selles suhtes Euroopa Kohtu pretsedendiõigusest tulenevaid kriteeriume, mis käsitlevad tõhusat integreerimist riiklikusse majandusse ja alalist kohalolekut Madalmaades. Lisaks peab ühenduse lennuettevõtja, kes soovib Madalmaades asutada oma registreeritud filiaali, täitma Madalmaade õigusaktides kehtestatud nõudeid, mida kohaldatakse Madalmaade lennuettevõtjate suhtes, sealhulgas nõuet loa omamise kohta lennundusseaduse artiklite 16, 16a ja 16b kohaselt, mis põhineb peamiselt määruse (EMÜ) nr 2407/92 nõuetele.

Üldjuhul ei kohaldata teiste liikmesriikide lennuettevõtjate suhtes lennuettevõtja sertifikaadi tingimuste kohaseid piiranguid, kuna lennuettevõtja päritoluriigi välja antud originaalluba peab olema tunnustatud määruse (EMÜ) nr 2407/92 ühtlustatud põhimõtete kohaselt. Siinkohal tuleb arvestada, et praegu kehtivaid ohutusnõudeid ei ole veel täielikult ühtlustatud. See võib viia ohutusnõuete ajutise kehtestamiseni riiklike õigusaktide alusel ⁽¹²⁾. Sel eesmärgil võetakse aluseks artikli 16a lõige 4, milles on sätestatud, et minister võib tühistada määruse (EMÜ) nr 2407/92 kohase loa põhjusel, et lendude toimimine on vastuolus sätetega, mis on kehtestatud kõnealuse seadusega või selle alusel, või seetõttu, et lennuettevõtja ei vasta loaga seotud sätetele.

Eespool nimetatud põhjenduses 10 nähakse ette, et lennuettevõtja, kellel on registreeritud filiaalid mitmes liikmesriigis, peab järgima riiklikust õigusest tulenevaid nõudeid, eeldusel et see on kooskõlas ühenduse õigusaktidega. Seetõttu on lisaks lennundusseadusest tulenevatele eeskirjadele kohaldatavad ka riiklikud eeskirjad näiteks tööõiguse ja tarbijakaitseõiguse valdkonnas, eeldusel et seda tehakse mittediskrimineerivalt.

Omand ja kontroll

Euroopa Kohus on leidnud, et kõik lennunduslepingute riikkondsusega seotud sätted, millega kehtestatakse, et mitte kõigil ühenduse lennuettevõtjatel, kes on asutatud asjaomases riigis ei ole õigus saadud liiklusõigustele, on käsitletavad asutamiseõiguse rikkumisena.

Seetõttu muudetakse liiniloa alusel kehtestatud sätet, milles nõuti Madalmaade enamusosalust lennuettevõtjas ja tegelikku kontrolli tema üle. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 2407/92 ⁽¹³⁾ artikli 4 lõike 2 alusel sõnastatakse nõue selliselt, et lennuettevõtja peab olema Madalmaades asutatud ühenduse lennuettevõtja. Määruse (EMÜ) nr 2407/92 alusel on ühenduse lennuettevõtjaks lennuettevõtja, kelle enamusotsustusõigus ja tegelik kontroll on ühe või enama Euroopa Liidu liikmesriigi ja/või liikmesriikide kodanike omanduses. Kooskõlas eespool nimetatud määrusega saab ühenduse lennuettevõtja staatust tõestada kehtiva tegevusloa omamisega. Lennuettevõtjatel peab seega olema tegevusloa vastavalt määrusele (EMÜ) nr 2407/92.

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

⁽¹²⁾ Vt transpordinõukogu 5. juuni 2003. aasta avaldusi välissuhete kohta.

⁽¹³⁾ Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus 2407/92 lennuettevõtjatele tegevuslubade väljaandmise kohta, EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

V

(Teated)

HALDUSMENETLUSED

KOMISJON

F-Pariis: Regulaarlennuliinide teenindamine

Ühelt poolt Strasbourgi ning teiselt poolt Praha ja Viini vaheliste regulaarlennuliinide avalik teenindamine

Teatis Prantsusmaa välja kuulutatud pakkumiskutse kohta vastavalt nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktile d avaliku teenindamise delegerimiseks

(2007/C 213/05)

- Sissejuhatus:** Vastavalt 23.7.1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) artikli 4 lõike 1 punktile a otsustas Prantsusmaa kehtestada sellise avaliku teenindamise kohustuse ühelt poolt Strasbourgi ning teiselt poolt Praha ja Viini vahelistel regulaarlennuliinidel, mille tingimused on avaldatud vastavalt Euroopa Liidu Teataja väljaandes C 212, 11.9.2007.
- Pakkumismenetluste objekt:** Punktis 1 osutatud regulaarlennuliinide teenindamine alates 30.3.2008 vastavalt avaliku teenindamise kohustustele, mis on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas C 212, 11.9.2007.
- Pakkumismenetlustes osalemine:** Pakkumine on avatud kõikidele ühenduse lennuettevõtjatele, kellel on vastavalt nõukogu 23.7.1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) välja antud kehtiv lennutegevusluba.
- Pakkumismenetlus:** Pakkumismenetluste suhtes kohaldatakse määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punkte d, e, f, g, h ja i.
- Pakkumismenetluse dokumendid:** Kõik pakkumismenetluse dokumendid, sealhulgas käesoleva pakkumismenetluse eeskirjad, avaliku teenindamise delegerimise leping ning selle tehniline lisa (Strasbourgi lennujaama teeninduspiirkonna demograafilise ja sotsiaal-majandusliku olukorra kirjeldus, Strasbourgi lennujaama kirjeldus, turu-uuring, selgitus Euroopa Parlamendi kohta ning Euroopa Liidu Teatajas avaldatud avaliku teenindamise kohustuse tekst) on tasuta kättesaadavad järgmiselt aadressilt:

Pakkumismenetlused kuulutati välja Strasbourg-Praha ja Strasbourg-Viin regulaarlennuliini kohta eraldi.

Kui 29.2.2008 ei ole ükski lennuettevõtja vastavalt kehtestatud avaliku teenindamise kohustusele ja rahalist hüvitist nõudmata alustanud või alustamas kõnealuseid regulaarlenne eespool nimetatud lennuliinidel, on Prantsusmaa otsustanud eespool nimetatud määruse artikli 4 lõike 1 punktis d sätestatud korra alusel piirata juurdepääsu kõnealustele lennuliinidele ühe lennuettevõtjaga ning anda avaliku pakkumise teel talle õigus osutada selliseid teenuseid alates 2008. aasta IATA suvise lennuhooaja esimesest päevast, s.o 30.3.2008 kuni 2010. aasta IATA suvise lennuhooaja algusele eelneva päevani, s.o 27.3.2010.

Pakkumisel osalejad võivad esitada pakkumise mõlema eespool nimetatud lennuliini teenindamiseks, eriti kui sellest tulenevalt väheneb taotletava koguhüvitise suurus. Pakkumisel osalejad peavad samas iga lennuliini kohta selgelt esitama taotletava hüvitise summa, mille puhul on arvesse võetud pakkumises esitatud erinevaid valikuid, juhuks kui valituks osutab variant, mille kohaselt kõnealune pakkuja osutab teenust üksnes osadel lennuliinidel.

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

6. **Rahaline hüvitis:** Pakkumistes tuleb selgelt esitada summad, mida pakkumistes osalejad soovivad rahalise hüvitisena saada iga lennuliini teenindamise eest lepingu ette nähtud ajavahemiku jooksul (summad tuleb esitada kahe ajavahemiku lõikes: esimene ajavahemik 30.3.2008-28.3.2009 ja teine ajavahemik 29.3.2009-27.3.2010). Lõplik hüvitise summa määratakse iga ajavahemiku kohta tagantjärele vastavalt teenuse osutamise tegelikele kuludele ja tuludele pakkumises esitatud summa piires.
7. **Piletihinnad:** Pakkumistes tuleb esitada kavandatavad hinnad ja nende kujunemine.
8. **Lepingu kestus, muutmine ja lõpetamine:** Leping jõustub 30.3.2008. Leping kehtib 2010. aasta IATA suvise lennuhooaja algusele eelneva päevani ehk 27.3.2010. Lepingu täitmist kontrollitakse koostöös lennuettevõtjaga mõlema punktis 6 osutatud ajavahemiku lõpus. Teenindustingimuste ettenägematu muutuse korral võidakse hüvitise suurus uuesti üle vaadata.
- Vastavalt punktis 2 osutatud avaliku teenindamise kohustustele võib valitud lennuettevõtja katkestada teenuse osutamise alles pärast vähemalt kuuekuulist etteteatamist.
- Kui lennuettevõtja ei täida lepingujärgseid kohustusi, loetakse leping lennuettevõtja poolt lõpetatuks ilma sellest ette teatamata, kui lennuettevõtja ei ole pärast meeldetuletust kuu aja jooksul uuesti alustanud teenuse osutamist vastavalt nimetatud kohustustele.
9. **Karistused:** Kui lennuettevõtja ei järgi punktis 8 osutatud tähtaega, määratakse talle vastavalt tsiviillennunduskoodeksi artiklile R 330-20

haldustrahv või vähendatakse rahalist hüvitist vastavalt kuude arvule, mil teenust ei osutatud, ja asjaomase aasta jooksul tekkinud tegelikule kahjule, mis ei ületa punktis 6 osutatud rahalist hüvitist.

Kui avaliku teenuse osutamise kohustuste täitmisel esineb väiksemaid puudusi, vähendatakse punktiga 6 ettenähtud maksimaalse rahalise hüvitise summat, ilma et see piiraks tsiviillennunduskoodeksi artikli R. 330-20 sätete kohaldamist.

Hüvitise vähendamisel võetakse arvesse nädalate arvu, mil pakutav veomaht oli minimaalsest nõutavast veomahust väiksem, samuti avaliku teenindamise kohustustega kehtestatud lennuseduse ja lennuplaani mittejärgimist.

10. **Pakkumiste esitamine:** Pakkumised peavad jõudma enne kella 17.00 (kohaliku aja järgi) järgmisele aadressile:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, hiljemalt viis nädalat pärast käesoleva pakkumiskutse avaldamist Euroopa Liidu Teatajas, posti teel tähitud kirjaga, mille postitempel või saaja allkiri vastuvõtukviitungil kinnitab selle kättesaamist.

11. **Pakkumiskutse kehtivus:** Käesolevad pakkumiskutsed kehtivad määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punkti d kohaselt juhul, kui ükski ühenduse lennuettevõtja ei ole 29.2.2008 esitanud avaliku teenindamise kohustusele vastavat kava kõnealuste lennuliinide teenindamiseks alates 30.3.2008, taotlemata rahalist hüvitist.

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

KOMISJON

RIIGIABI — TAANI

Riigiabi C 22/07 (ex N 43/07) — Teatavate tegevuste hõlmamine korraga, millega vabastatakse Taani meretranspordiettevõtted meremeeste suhtes kohaldatava tulumaksu ja sotsiaalkindlustusmaksete maksmisest

Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohaselt

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/C 213/06)

Käesoleva kokkuvõtte järel autentses keeles esitatud 10. juuli 2007 kirjas teatas komisjon Taani Kuningriigile oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus seoses eespool nimetatud abiga.

Huvitatud isikud võivad saata oma märkused ühe kuu jooksul alates käesoleva kokkuvõtte ja sellele lisatud kirja avaldamisest aadressil:

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

Märkused edastatakse Taani Kuningriigile. Märkusi esitavad huvitatud isikud võivad kirjalikult taotleda neid käsitlevate andmete konfidentsiaalsust, täpsustades taotluse põhjused.

KOKKUVÕTTE TEKST

3. Uuritavad meetmed ei käsitlenud tonnaažimahutavuse alusel maksustamise korda. Seni piirduvad need DIS-korraga.

1. MEETME KIRJELDUS

1.1. Pealkiri

1. Taani rahvusvahelise laevaregistri (DIS) korra laiendamine kaabli paigaldustöödele ja süvendustöödele

1.2. Teatatud muudatuste kirjeldus

2. Teatatud muudatuse peamine eesmärk on laiendada DIS-korda kaabli paigaldustöid teostavate laevade ja bagerite meeskondadele. Kõnealuse korraga vabastatakse reederid selliste meremeeste suhtes kohaldatavate sotsiaalkindlustusmaksete ja tulumaksu maksmisest, kes töötavad laevadel, mis on registreeritud Taani rahvusvahelises laevaregistris (*Dansk Internationalt Skibsregister*, edaspidi „DIS-register“), kui laevu kasutatakse reisijate või kaupade kaubanduslikuks veoks.

4. Kaabli paigaldustöid teostavate laevade tegevus ei ole vastanud meretranspordi soodustamiseks ettenähtud olemasoleva korra (tonnaažimahutavuse alusel maksustamise kord ja DIS-kord) tingimustele, kuigi kaabli paigaldustöid teostavaid laevu oli lubatud registreerida DIS-registris. Kõnealuste tegevuste suhtes kohaldati tavapäraselt tulumaksu ja tavapäraseid sotsiaalkindlustusmaksuid. Taani soovib nüüdsest kohaldada kaabli paigaldustöid teostavate laevade suhtes DIS-korra soodustusi.

5. Lisaks teatas Taani korraldusest, mida ei ole seni komisjonile kunagi esitatud ja millega nähakse ette DIS-korra olulised rakenduseeskirjad. Tegemist on korraldusega meremeeste maksustamise kohta 27. mai 2005. aasta seaduse nr 386 (meremeeste maksustamise kohta) punkti 12 kohaldamisel.

6. Seoses bageritega täpsustatakse kõnealusel korraldusel määratlust, millist tegevust saab süvendustööde puhul käsitada meretranspordina, pidades silmas vajadust kehtestada süvendustööde suhtes abikõlblikkuse eeskirjad.
7. Kõnealusel korralduse punkti 13 kohaselt käsitatakse meretranspordina bagerite järgmisi tegevusi:
 - (1) sõitmine sadama ja süvenduskoha vahel;
 - (2) sõitmine süvenduskoha ja kaevandatud pinnase lossimiskoha vahel, sealhulgas lossimine ise;
 - (3) sõitmine lossimiskoha ja sadama vahel;
 - (4) sõitmine süvenduskohal ja süvenduskohtade vahel;
 - (5) sõitmine valitsusasutuste nõudel abi andmiseks seoses õlireostuse likvideerimisega jne.
8. Olemasolevate õigusaktide alusel ei saa liivabagereid registreerida Taani rahvusvahelises laevaregistris. Samuti ei saa nende suhtes kohaldada tonnaažimahutavuse alusel maksustamise korda. Seepärast ei vasta liivabagerid DIS-korra kohaldamise tingimustele. Kuna liivabagereid kasutatakse teataval määral ka töödel, mis jäävad meretranspordile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste⁽¹⁾ (edaspidi „suunisted“) rakendusala välja (näiteks ehitustööd territoriaalvetes), on Taanil keeruline kaasata liivabagereid üldisesse netopalga kavasse.
9. Selle asemel otsustas Taani maksustada liivabageril töötavaid isikuid üldeeskirjade kohaselt ja seejärel tagastada maksusummad reederitele, kui tingimused selleks on täidetud. Seega hõlmab DIS-kord kaudselt süvendustöid.

2. TOETUSE OLEMASOLU ESIALGNE HINDAMINE

10. Komisjon uurib, kuidas DIS-korra kohaldamine süvendustööde ja kaabli paigaldustööde suhtes on kooskõlas ühisturuga.

3. KAHTLUSED MEETME KOKKUSOBIVUSES ÜHISTURUGA

11. Komisjonil on tõsised kahtlused, kas kavaga hõlmatud kaabli paigaldustööde ja teatavate süvendustööde puhul on tegemist meretranspordiga suunistes käsitletud tähenduses.

3.1. Kaabli paigaldus

12. Komisjoni arvates ei ole võimalik jagada kõnealust tegevust osadeks, mis vastab meretranspordi tähendusele ja mis mitte. Pigem ollakse arvamusel, et vaja on hinnata kõiki merendusala tegevusi, et jõuda seisukohale, kas uuritavaid tegevusi saab täielikult käsitada meretranspordina.

13. Seepärast on komisjon seisukohal, et kaabli paigaldust merepõhja ei saa käsitada meretranspordi teenuste ja kaabli tõhusa paigalduse kattumisenä.
14. Kaabli paigaldustööde teostavad laevad ei transpordi tavaliselt kaabli ühest sadamast teise või sadamast avamererajatiseni. Seevastu paigaldavad nad kliendi tellimisel kaabli ranniku ühest määratud punktist teise ranniku määratud punkti.
15. Lisaks ei ole veel tõestatud, et kaabli paigaldavad ettevõtted, mis on asutatud ühenduses, kannatavad samade konkurentsipiirangute all nagu meretranspordiettevõtjad maailmaturul. Ei ole selge, kas kaabli paigaldajad ühenduses seisavad silmitsi mugavusliku kasutamisest tingitud konkurentsiga sama palju kui meretranspordiettevõtted.

3.2. Süvendustööd

16. Komisjon leiab, et pinnase kaevandamist vee sügavuse säilitamiseks laevateedel või sadamas ning pinnase äravedu merele ei saa käsitada transpordina. Tegelikult soovib klient (sadam või veeteedamet), et süvendustööde teostavad ettevõtted kõrvaldaksid laevaliiklust takistava või ohustava pinnase, mitte kõnealusel pinnase transportimist teatavasse kohta.
17. Lisaks kahtleb komisjon, kas süvendusseadmete transport merel ja nende transporti ettevõtte kodusadamasse saab käsitada meretranspordina. Siinkohal tuleks meenutada, et meretransport on kaupade vedu „sadama ja mis tahes muu sadama või avamererajatisel vahel“. Kuna süvenduskohta ei saa käsitada avamererajatisena, on vaieldav, kas süvendusseadmete transporti sadamasse saab käsitada meretranspordina.
18. Samas võib komisjon nõustuda seisukohaga, et ehitusala (maa tagasivõtmine merelt, kai või doki ehitus jne) võib tänu ehituskoha püsivusele käsitada avamererajatisena. Sellega seoses võib seadmete vedu sadamast avamererajatiselale käsitada meretranspordina.
19. Seepärast kahtleb komisjon, kas meetmetes teatatud süvendustööde saab suuniste kohaldamisel käsitada meretranspordina.
20. Seega leiab komisjon analüüsi praeguses etapis, et kaabli paigaldust ei saa käsitada meretranspordina ja see ei vasta meretranspordile suunatud riigiabi andmise tingimustele suuniste tähenduses. Seoses süvendustöödega kahtleb komisjon praeguses etapis, kas kavaga hõlmatud tegevusi saab käsitada meretranspordina ja kas need vastavad meretranspordile suunatud riigiabi andmise tingimustele.

⁽¹⁾ ELT C 13, 17.1.2004, lk 3.

KIRJA TEKST

„1. SAGSFORLØB

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

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Titel

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

2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

5. Det vigtigste formål med den anmeldte ændring er at udvide den såkaldte DIS-ordning til også at omfatte mandskabet ombord på kabelskibe og sandsugere. Ordningen består i, at rederne fritages fra at betale socialsikringsbidrag og indkomstskat for deres søfolk, som arbejder ombord på skibe, der er registreret i *Dansk Internationalt Skibsregister* (i det følgende benævnt »DIS-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 sand-sugere, 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 sand-sugere.
21. Danmark har ikke givet noget skøn over omkostningerne for at udvide ordningen til at omfatte kabelskibe og sand-sugere.

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

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

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

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

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

2.6. Kabellægning

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

2.7. Sandsugning

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

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

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

4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET

4.1. Retsgrundlag

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

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

4.2. Kabellægning

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

4.3. Sandsugning

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

⁽¹⁰⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

⁽¹²⁾ Se dommens præmis 31 og 32.

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

5. KONKLUSION

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

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

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

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

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

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

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

Tilbagebetaling af støtte

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

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

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

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

RIIGIABI — SAKSAMAA

Riigiabi C 18/07 (ex N 874/06) — Koolitusabi äriühingule DHL Leipzig

Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohaselt

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/C 213/07)

Käesoleva kokkuvõtte järel autentse keeles esitatud 27. juuni 2007. aasta kirjas teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ette nähtud menetlus seoses eespool nimetatud abimeetmega.

Huvitatud isikud võivad ühe kuu jooksul alates käesoleva kokkuvõtte ja sellele lisatud kirja avaldamisest esitada oma märkused koolitusabi meetme kohta, mille suhtes komisjon menetluse algatab ja saata need järgmisel aadressil:

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

Märkused edastatakse Saksamaale. Märkused esitanud huvitatud isiku andmete konfidentsiaalset käsitlemist võib nõuda kirjalikult, esitades nõude põhjendused.

KOKKUVÕTTE TEKST

MENETLUS

Komisjoni teavitati 21 detsembril 2006. aastal kavandatud abist Saksamaal Leipzigi asuval äriühingule DHL.

KIRJELDUS

Abisaaja on kiirkullerteenuseid pakkuv äriühing DHL, mis kuulub täielikult äriühingule Deutsche Post AG. Äriühing DHL ehitab käesoleval hetkel uut jaotus- ja kaubalennukite keskust Leipzig-Halles, Saksamaal, mis peaks ootuste kohaselt olema tegevusvalmis 2007. aasta oktoobri lõpuks. Jaotus- ja kaubalennukite keskust juhivad äriühingud DHL Hub Leipzig GmbH ja European Air Transport Leipzig GmbH.

Saksamaa ametiasutused kavatsevad anda abikõlblike kulude kogusummast ((10–15) (*) miljonit EUR) 7,753 miljoni EUR ulatuses koolitusabi. Koolitus on suunatud teatavatele ametitele, nagu näiteks kaubalennukite maapealsele teenindusele (nn lennuradade töötajad II), turvatöötajatele ning ka lennueelse kontrolliga tegelevatele ja lennuraja mehhaanikutele. Koolitusprogramm hõlmab põhiliselt *üldkoolitusmeetmeid* ja teatavaid *erikoolitusmeetmeid*.

HINDAMINE

Käesolevas etapis on komisjonil tõsised kahtlused selle kohta, kas kavandatud abi vastab komisjoni määruses (EÜ) nr 68/2001 ja EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c sätestatud tingimustele. Ühelt poolt ei ole komisjonil selge, kas abikõlblikud kulud sisaldavad ka töötunde. Teisalt on komisjonil põhjust eeldada, et abisaajad peavad oma töötajatele pakkuma koolitust ka abi puudumise korral järgmistel põhjustel: esiteks

peab äriühing DHL pärast Saksamaal Leipzigi asuvasse logistikakeskusesse tehtud investeeringuid palkama tegevuse alustamiseks uusi töötajaid; teiseks on koolitusmeetmed, mis on küll suures osas üldised, üsna tehnilist laadi ja keskuse toimimise seisukohalt koheselt vajalikud; kolmandaks on teatavate kvalifikatsioonide ja sertifikaatide olemasolu õigusaktidega ette nähtud; neljandaks on üsna keeruline leida Euroopa turu õhutransporditeenuste valdkonnas juba täieliku väljaõppe saanud ja kvalifitseeritud töötajaid; ning teenuste osutamine alltöövõtjate kaudu ei tundu kulude seisukohast olevat kõige tõhusam variant.

KOKKUVÕTE

Ülaltoodud kahtlusi silmas pidades on komisjon otsustanud algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse.

KIRJA TEKST

„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.

(*) Konfidentsiaalne informatsioon.

2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

2.1. Der Empfänger

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

2.2. Das Ausbildungsprojekt

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

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

Tabelle 1

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

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

Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)

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

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

Sicherheitsfachkräfte

14. Die Tätigkeit einer Sicherheitsfachkraft umfasst die Personen- und Frachtkontrolle zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebs. Die Ausbildung zur Sicherheitsfachkraft hat nur allgemeine Ausbildungsinhalte zum Gegenstand:
- ein allgemeines Sicherheitstraining wie Brandschutz, erste Hilfe und Gefahrgutschulung,
 - das für Sicherheitsfachkräfte gesetzlich vorgeschriebene fachbezogene allgemeine Sicherheitstraining, wie Abwehr terroristischer Gefahren, Zugangskontrolle, Kontrolle und Durchsuchung, Sicherheit von Gepäck und Fracht, Waffen und sicherheitsbezogene Bereiche,
 - sonstige allgemeine fachbezogene Ausbildungsmaßnahmen, die zu entsprechenden Befähigungsnachweisen wie Vorfeldführerschein führen,
 - sonstige allgemein gehaltene fachbezogene Sicherheits Schulungen 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 Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten, einschl. Arbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, 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^(?), 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

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

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

3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

Vorliegen staatlicher Beihilfe

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

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

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

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

Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

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

Erforderlichkeit der Beihilfe

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

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽⁴⁾ ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

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

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

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

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

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

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

4. ENTSCHEIDUNG

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

Eelteatis koondumise kohta
(Juhtum nr COMP/M.4753 — Antalis/MAP)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/C 213/08)

1. 5. septembril 2007 sai komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ⁽¹⁾ artiklile 4 vastava teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja Antalis International SAS (Antalis, Prantsusmaa), mille üle ettevõtjal Sequana Capital on valitsev mõju, omandab täieliku kontrolli nimetatud nõukogu määruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja MAP Merchant Group BV (MAP, Madalmaad) üle aktsiate ostu teel.

2. Asjaomaste ettevõtjate majandustegevus hõlmab järgmist:

— Antalis: paberi turustamine;

— MAP: paberi turustamine.

3. Komisjon leiab pärast teatise esialgset läbivaatamist, et tehing, millest teatatakse, võib kuuluda määruse (EÜ) nr 139/2004 reguleerimisalasse, kuid lõplikku otsust selle kohta ei ole veel tehtud.

4. Komisjon kutsub huvitatud kolmandaid isikuid esitama komisjonile oma võimalikke märkusi kavandatava toimingu kohta.

Komisjon peab märkused kätte saama kümne päeva jooksul pärast käesoleva dokumendi avaldamist. Märkused võib komisjonile saata faksi teel ((32-2) 296 43 01 või 296 72 44) või postiga järgmisel aadressil (lisada tuleb viitenumber COMP/M.4753 — Antalis/MAP):

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

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.