

Euroopan unionin virallinen lehti

C 213

50. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

12. syyskuuta 2007

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

II Tiedonannot

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDONANNOT

Komissio

2007/C 213/01

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen — Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾ 1

IV Tiedotteet

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDOTTEET

Komissio

2007/C 213/02

Euron kurssi 6

JÄSENVALTIOIDEN ANTAMAT TIEDOTTEET

2007/C 213/03

Rajoitettujen lentoliikenneoikeuksien myöntäminen Romaniassa 7

2007/C 213/04

Alankomaiden rajoitettujen lentoliikennöintioikeuksien kansallinen myöntämismenettelytapa 12

V Ilmoitukset

HALLINNOLLISET MENETTELYT

Komissio

2007/C 213/05

F-Pariisi: Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen — Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen Strasbourgin ja Prahan sekä Strasbourgin ja Wienin välillä — Ranskan järjestämät neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaiset tarjouskilpailut säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisesta 20

FI

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

Komissio

2007/C 213/06	Valtiontuki — Tanska — Valtiontuki C 22/07 (ex N 43/07) — Tanskalaisia merenkulkuyhtiötä koskevan merenkulkijoiden tuloveron ja sosiaalivakuutusmaksujen maksuvapausjärjestelmän laajentaminen tiettyihin toimintoihin — Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Valtiontuki — Saksa — Valtiontuki C 18/07 (ex N 874/06) — Koulutustuki DHL:lle (Leipzig) — Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä (Asia COMP/M.4753 — Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35

II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT
TIEDONANNOT

KOMISSIO

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**Tapaukset, joita komissio ei vastusta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2007/C 213/01)

Päätöksen tekopäivä	19.7.2007
Tuen numero	N 360/06
Jäsenvaltio	Slovakia
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Oikeusperusta	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
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Ympäristönsuojelu
Tuen muoto	Veroprosentin pienennys
Talousarvio	Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 2 933 milj. SKK
Tuen intensiteetti	—
Kesto	1.5.2006-30.4.2012
Toimiala	Kemian- ja farmasianteollisuus

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministerstvo financií SR
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	13.6.2007
Tuen numero	N 549/06
Jäsenvaltio	Italia
Alue	Sicilia
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Atlantica Invest AG
Oikeusperusta	— 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
Toimenpidetyyppi	Yksittäinen tuki
Tarkoitus	Aluekehitys
Tuen muoto	Avustus
Talousarvio	Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 97,48 milj. EUR
Tuen intensiteetti	12,2 %
Kesto	31.12.2009
Toimiala	Vapaa-ajan, kulttuuri- ja urheilutoiminta
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministero dello Sviluppo economico
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	4.5.2007
Tuen viitenumero	N 755/06
Jäsenvaltio	Tšekki
Alue	—
Nimike	Vuoden 2006 toukokuusta heinäkuuhun jatkuneista tulvista suojavallien ja kalalammikoiden rakenteille aiheutuneiden vaurioiden korjaustyöt
Oikeusperusta	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
Toimenpidetyyppi	Tukijärjestelmä
Tarkoitus	Kesän 2006 tulvan vuoksi aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen
Tukimuoto	Suora tuki
Talousarvio	Yhteensä 3 000 000 CZK
Tuen intensiteetti	Enintään 70 prosenttia rakennuskustannuksista
Kesto	1.1.2007-31.12.2008
Toimiala	Kalatalous
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	4.5.2007
Tuen viitenumero	N 914/06
Jäsenvaltio	Tšekki
Alue	—
Nimike	Kalalammikoiden kalavaroille 28.5.-2.7.2006 olleista tulvista aiheutuneiden vahinkojen lieventäminen

Oikeusperusta	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
Toimenpide-tyyppi	Tukiohjelm
Tarkoitus	Kalalammikoiden kalavaroille 28.5.-2.7.2006 olleista tulvista aiheutuneiden vahinkojen lieventäminen
Tuen muoto	Suora tuki
Talousarvio	Yhteensä 10 000 000 CZK
Tuen intensiteetti	50 % kaloille aiheutuneista vahingoista
Kesto	1.12.2006-31.12.2007
Toimiala	Kalatalous
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	14.5.2007
Tuen numero	N 135/07
Jäsenvaltio	Alankomaat
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajan nimi)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Oikeusperusta	Verordening financiering vispromotie 2007
Toimenpidetyyppi	Tukijärjestelmä
Tarkoitus	Tuki kalastusalalle
Tukimuoto	Yksittäiset tuet
Talousarvio	Noin 1 381 000 EUR vuodessa
Intensiteetti	Enimmillään 100 %

Kesto	Rajoittamaton
Ala, jota tuki koskee	Kalastusala
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Muita tietoja	Vuosikertomus

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN
ANTAMAT TIEDOTTEET

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾**11. syyskuuta 2007**

(2007/C 213/02)

1 euro =

Rahayksikkö			Rahayksikkö		
		Kurssi			Kurssi
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,3824	RON	Romanian leuta	3,3163
JPY	Japanin jeniä	157,31	SKK	Slovakian korunaa	33,637
DKK	Tanskan kruunua	7,4473	TRY	Turkin liiraa	1,7790
GBP	Englannin puntaa	0,68020	AUD	Australian dollaria	1,6715
SEK	Ruotsin kruunua	9,3200	CAD	Kanadan dollaria	1,4467
CHF	Sveitsin frangia	1,6401	HKD	Hongkongin dollaria	10,7610
ISK	Islannin kruunua	89,86	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,9819
NOK	Norjan kruunua	7,8515	SGD	Singaporin dollaria	2,1049
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	KRW	Etelä-Korean wonia	1 294,48
CYP	Kyproksen puntaa	0,5842	ZAR	Etelä-Afrikan randia	9,9094
CZK	Tšekin korunaa	27,630	CNY	Kiinan juan renminbiä	10,4001
EEK	Viron kruunua	15,6466	HRK	Kroatian kunaa	7,3237
HUF	Unkarin forinttia	254,58	IDR	Indonesian rupiaa	13 049,86
LTL	Liettuan litiä	3,4528	MYR	Malesian ringgitiä	4,8584
LVL	Latvian latia	0,7004	PHP	Filippiinien pesoa	65,056
MTL	Maltaan liiraa	0,4293	RUB	Venäjän ruplaa	35,2250
PLN	Puolan zlotya	3,7895	THB	Thaimaan bahtia	44,709

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

JÄSENVALTIOIDEN ANTAMAT TIEDOTTEET

Rajoitettujen lentoliikenneoikeuksien myöntäminen Romaniassa

(2007/C 213/03)

Euroopan komissio julkaisee jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 847/2004 6 artiklan mukaisesti seuraavan kansallisen menettelyn lentoliikenneoikeuksien jakamiseksi niihin oikeutettujen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kesken reiteillä, joilla tällaisia liikenneoikeuksia on rajoitettu kansainvälisin lentoliikennesopimuksin.

”Liikenneministeriön

Määräys asetuksen hyväksymisestä, joka koskee yhteisön lentoliikenteen harjoittajien nimeämistä harjoittamaan lentoliikennepalveluja Romanian ja EU:n ulkopuolisten maiden väliin lentoliikennesopimuksiin sisältyvien määräysten mukaisesti

N:o 269, 28.5.2007

Liikenneministeri, joka käyttää liikennealan viranomaisena saamaansa toimivaltaa, antaa

siviili-ilmailulaista, sellaisena kuin se on julkaistu uudelleen muutettuna ja täydennettynä, annetun hallituksen asetuksen N:o 29/1997 4 artiklan b ja v momentin sekä 50 artiklan 3 momentin, jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 847/2004 5 artiklan ja liikenneministeriön organisaatiosta ja toiminnasta tehdyn hallituksen päätöksen N:o 367/2007 5 artiklan 4 momentin nojalla

seuraavan

MÄÄRÄYKSEN:

1 artikla

Täten hyväksytään tämän määräyksen erottamattoman osan muodostava liitteenä oleva asetus yhteisön lentoliikenteen harjoittajien nimeämisestä harjoittamaan lentoliikennepalveluja Romanian ja EU:n ulkopuolisten maiden välisten lentoliikennesopimusten määräysten mukaisesti.

2 artikla

1. Tämä määräys julkaistaan Romanian virallisen lehden osassa I.
2. Tämän määräyksen voimaantulopäivänä kumotaan romanialaisten lentoliikenteen harjoittajien nimeämisestä harjoittamaan yleisiä lentoliikennepalveluja reittilennoilla annettu määräys N:o 546/1999, joka on julkaistu Romanian virallisen lehden osassa I, N:o 539, 4. marraskuuta 1999.

3 artikla

Liikenneministeriön siviili-ilmailun pääosasto toteuttaa tämän määräyksen soveltamisen edellyttämät toimenpiteet.

Liikenneministeriö

Ludovic ORBAN

Liikenneministeriön määräyksen N:o 269/2007 liite**Asetus yhteisön lentoliikenteen harjoittajien nimeämisestä harjoittamaan lentoliikennepalveluja Romanian ja EU:n ulkopuolisten maiden välisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyvien määräysten mukaisesti***1 artikla*

1. Tässä asetuksessa määritellään ehdot, joilla yhteisön lentoliikenteen harjoittajat voidaan nimetä harjoittamaan lentoliikennepalveluja Romanian ja EU:n ulkopuolisten maiden välisissä lentoliikennesopimuksissa tarkoitetuilla reiteillä, joihin ei sovelleta yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92.
2. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:
 - 'yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla' Romaniaan yhteisön lainsäädännön vaatimusten mukaisesti sijoitautuneita lentoliikenteen harjoittajia, joilla on yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisesti annettu liikennelupa,
 - 'rajoitetun käytön reitillä' reittiä, johon ei sovelleta neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92 ja johon sovelletaan Romanian ja EU:n ulkopuolisen maan välisen lentoliikennesopimuksen mukaisia rajoitettuja liikenneoikeuksia.

2 artikla

1. Liikenneministeriön verkkosivuilla (www.mt.ro) on tietoja liikenneoikeuksista ja niiden jakamisesta Romanian ja Euroopan unionin ulkopuolisten, Romanian kanssa lentoliikennesopimuksia tehneiden maiden välisillä reiteillä.
2. Kahdenvälisistä lentoliikennesopimuksista käytävien neuvottelujen aikataulu julkaistaan liikenneministeriön verkkosivuilla.
3. Yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, joka on kiinnostunut harjoittamaan lentoliikennettä Romanian ja jonkin Euroopan unionin ulkopuolisen maan välisellä reitillä ja jonka kanssa Romanian ei ole lentoliikennesopimusta, voi ilmoittaa aikomuksestaan ja mahdollisista vaatimuksista liikenneministeriölle. Liikenneministeriölle annetut tiedot otetaan huomioon, jos kyseisen maan kanssa neuvotellaan lentoliikennesopimuksesta.

3 artikla

1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan, joka on kiinnostunut harjoittamaan lentoliikennettä Romanian ja EU:n ulkopuolisten maiden välisissä lentoliikennesopimuksissa tarkoitetuilla reiteillä, joihin ei sovelleta neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92, on lähetettävä asianmukaista nimeämistä koskeva kirjallinen hakemus liikenneministeriön siviili-ilmailun pääosastolle (DGCA:lle).
2. Jos hakemus koskee rajoitetun käytön reittiä (eli reittiä, jolla rajoitetaan muun muassa kapasiteettia ja vuorovälejä tai kyseisillä reiteillä liikennöivien lentoliikenteen harjoittajien lukumäärää), hakemusta koskevat tiedot julkaistaan liikenneministeriön verkkosivuilla. Samalla julkaistaan ilmoitus, jossa pyydetään muita yhteisön lentoliikenteen harjoittajia toimittamaan viidentoista päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta hakemus lentoliikenneoikeuksien saamiseksi kyseiselle reitille.
3. Kaikki 2 momentissa tarkoitetun pyynnön johdosta saadut hakemukset julkaistaan liikenneministeriön verkkosivuilla.
4. Edellä 2 momentissa määritellyn ajanjakson jälkeen vastaanotettuja hakemuksia ei oteta huomioon, ja DGCA ilmoittaa asiasta hakijoille.

5. Edellä 1 ja 3 momentissa tarkoitettut hakemukset on kirjoitettava romaniaksi ja niissä on oltava seuraavat tiedot:
- a) jäljennös lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvasta;
 - b) kuvaus suunnitelluista palveluista (reitit, lentoaikataulu, ilma-alusten tyypit ja rekisteritunnukset jne.);
 - c) lentoliikenteen suunniteltu aloitusajankohta;
 - d) mahdolliset markkinajärjestelyt muiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa;
 - e) mahdolliset yhteyslennot;
 - f) palvelujen saatavuus ja asiakastuki (lipunmyyntiverkosto, internetpohjaiset palvelut jne.);
 - g) reittiä koskeva hinnoittelupolitiikka;
 - h) näkökohdat ja takeet, joiden perusteella arvioidaan hakemuksen esittäneen lentoliikenteen harjoittajan toiminnallisia ja taloudellisia valmiuksia aiotun lentoliikenteen harjoittamiseen ja jotka kattavat vähintään kaksi ensimmäistä toimintavuotta (kyseistä reittiä koskeva liiketoimintasuunnitelma, johon sisältyvät vähintään seuraavia seikkoja koskevat tiedot: käytettävän ilma-aluksen status; toiminnalliset mahdollisuudet toisen ilma-aluksen hankkimiseen siinä tapauksessa, että käytettäväksi tarkoitettua ilma-alusta ei voida käyttää ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi; taloudelliset valmiudet liikennöinnin aloittamiseen ja ylläpitämiseen liikenteen vähäisyydestä huolimatta; uuden palvelun integrointi jo harjoitettavaan lentoliikenteeseen; ennuste lentoliikenteen vaikutuksesta eri matkustajaluokkiin).
6. DGCA voi pyytää hakijoita toimittamaan hakemuksen arviointiin mahdollisesti tarvittavia lisätietoja.

4 artikla

1. Niiden reittien osalta, joiden liikenneoikeuksia ei ole rajoitettu, liikenneministeriö nimeää lentoliikenteen harjoittajat asianmukaisessa lentoliikennesopimuksessa olevien määräysten mukaisesti saatuaan hakemuksen ja 3 artikla:ssa määritellyt tiedot.
2. DGCA arvioi rajoitetun käytön reitillä olevaa vapaata kapasiteettia koskevat kilpailevat hakemukset seuraavin perustein:
- a) lentoliikenteen kysynnän tyydyttäminen (tarjottujen lentoliikennepalvelujen vuorovälit ja tarjottu kapasiteetti, suorat tai epäsuorat lennot, liikennöintipäivät jne.);
 - b) onko takuita vähintään kaksivuotisen liikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi;
 - c) liikennöinnin suunniteltu aloitusajankohta ja liikennöintiajanjakso;
 - d) tarjottujen palvelujen saatavuus (lipunmyyntiverkosto, internetpohjaiset palvelut jne.);
 - e) hinnoittelupolitiikka, johon kuuluu lippujen hinnoittelu;
 - f) tarjottavien palvelujen yhdistäminen mahdollisesti jo olemassa olevaan reittiverkostoon;
 - g) ilma-aluksen ominaisuudet ympäristön kannalta, kuten siitä aiheutuva melusaaste.
3. Yhtenä valintaperusteena voidaan käyttää myös sitä, onko lentoliikenteen harjoittaja maksanut Romanian lentokenttätariffit ja lennonvarmistuspalvelut.

5 artikla

1. Liikenneministeriö tekee päätöksen hakemuksista, jotka koskevat nimeämistä lentoliikenteen harjoittamiseen rajoitetun käytön reitillä, 60 päivän kuluessa 3 artikla:n 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen julkaisemisesta.
2. Liikenneoikeudet myönnetään toistaiseksi.

3. Edellä 1 momentissa tarkoitettu päätös julkaistaan liikenneministeriön verkkosivuilla, ja DGCA ilmoittaa päätöksestä kirjallisesti kaikille hakijoille. Liikenneministeriö nimeää päätöksen julkaisemisen jälkeen valitsemansa lentoliikenteen harjoittajan harjoittamaan lentoliikennettä kyseisellä reitillä.

4. Liikenneoikeuksia, jotka on myönnetty lentoliikenteen harjoittamiseen reiteillä, joihin ei sovelleta neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92, ei voi siirtää lentoliikenteen harjoittajalta toiselle.

5. Jos EU:n ulkopuolisen kolmannen maan toimivaltainen viranomainen ei myönnä liikenneministeriön 4 artikla:n 1 momentin tai 5 artikla:n 3 momentin mukaisesti nimeämälle lentoliikenteen harjoittajalle asianmukaista toimilupaa kyseistä reittiä varten tai jos se peruuttaa toimiluvan, lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava asiasta viipymättä kirjallisesti liikenneministeriölle.

6 artikla

1. DGCA:n tehtävänä on valvoa, harjoittaako lentoliikenteen harjoittamiseen rajoitetun käytön reitillä nimetty yhteisön lentoliikenteen harjoittaja lentoliikennettä esittämänsä hakemuksen ja 5 artikla:ssä tarkoitettua lopullisen päätöksen mukaisesti.

2. Kaikilla yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus moittia liikenneoikeuksien käytön tehokkuutta rajoitetun käytön reiteillä ja hakea liikenneoikeuksia kyseiselle reitille tarjoamalla parempia toimintaehtoja kuin nimetty lentoliikenteen harjoittaja.

3. Edellä 2 momentissa määritellyssä tilanteessa DGCA:n on arvioitava ensimmäinen nimeäminen uudelleen. Uudelleen arvioinnin saa kuitenkin suorittaa vasta viiden vuoden kuluttua nimeämisestä tai edellisestä uudelleen arvioinnista.

4. Nimetylle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettava uudelleen arvioinnin yhteydessä mahdollisesti tehtävästä päätöksestä. Päätös on julkaistava liikenneministeriön verkkosivuilla. Uudelleen arvioinnissa on noudatettava 3-5 artikla:ssä määriteltyä menettelyä.

7 artikla

1. Liikenneministeriön on peruutettava 5 artikla:n 3 momentissa tarkoitettu nimeäminen, jos

- a) lentoliikenteen harjoittaja ei ole aloittanut lentoliikenteen harjoittamista asianomaisella reitillä kuuden kuukauden kuluessa nimeämispäivästä;
- b) lentoliikenne keskeytetään eikä sitä jatketa kuuteen kuukauteen, paitsi siinä tapauksessa, että keskeytys johtuu nimetystä lentoliikenteen harjoittajasta riippumattomista syistä;
- c) toisen valtion toimivaltainen viranomainen ei ole myöntänyt nimetylle lentoliikenteen harjoittajalle asianmukaista toimilupaa tai peruuttaa sen tältä;
- d) lentoliikenteen harjoittaja on ilmoittanut DGCA:lle aikovansa lopettaa liikennöinnin kyseisellä reitillä.

2. Liikenneministeriö voi peruuttaa nimeämisen myös, jos

- a) lentoliikenteen harjoittaja ei noudata antamiaan sitoumuksia, jotka koskevat vuorovälejä, kapasiteettia, hinnoittelua ja lippujen jakelua ja joiden perusteella liikenneministeriö on antanut nimeämispäätöksen;
- b) lentoliikenteen harjoittaja on toistuvasti jättänyt maksamatta Romanian lentokenttien tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien saatavia.

3. DGCA ilmoittaa kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle kirjallisesti aikomuksestaan peruuttaa nimeäminen jollekin tietylle reitille. Se ilmoittaa myös päätöksen perustelut. Tämä ilmoitus on lähetettävä myös kaikille yhteisön lentoliikenteen harjoittajille, jotka ovat 3 artikla:n mukaisesti hakeneet nimeämistä lentoliikenteen harjoittamiseen kyseisellä reitillä. Lentoliikenteen harjoittajien on myös saatava mahdollisuus huomautusten ja kommenttien antamiseen.

4. Nimetyllä yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus lähettää 15 päivän kuluessa 3 momentissa tarkoitetun ilmoituksen vastaanottamisesta DGCA:lle kommentteja nimeämisen peruuttamista koskeviin perusteluihin sekä uudet sitoumukset, joita se aikoo noudattaa lentoliikenteen harjoittamisessa kyseisellä reitillä.
5. Liikenneministeri tekee nimeämisen peruuttamista koskevan päätöksen 30 päivän kuluessa 4 momentissa asetetun määräajan päättymisestä. Jos nimeäminen peruutetaan, sitä koskeva päätös tulee voimaan kolmen kuukauden kuluessa sen ilmoittamisesta asianomaiselle lentoliikenteen harjoittajalle. Uuteen nimeämiseen on sovellettava 3-5 artikla:ssa määriteltyä menettelyä.

8 artikla

Haettaessa muutosta liikenneministerin kielteiseen päätökseen yhteisön lentoliikenteen harjoittajan nimeämisestä reitille, johon sovelletaan Romanian ja jonkin EU:n ulkopuolisen maan välistä lentoliikennesopimusta ja johon ei sovelleta neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92, tai nimeämisen peruuttamista koskevaan päätökseen, on noudatettava hallintoriita-asioista annettua lakia 554/2004, sellaisena kuin se on muutettuna.”

Alankomaiden rajoitettujen lentoliikennöintioikeuksien kansallinen myöntämismenettelytapa

(2007/C 213/04)

Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 847/2004 6 artiklan mukaisesti Euroopan komissio julkaisee seuraavan kansallisen säädöksen, joka koskee liikennöintioikeuksien jakamista yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kesken silloin, kun näitä oikeuksia rajoitetaan kolmansien maiden kanssa tehtyjen lentoliikennesopimusten nojalla.

**”Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart****Reittilupamenettelytavan menettelytapasäännösmuistio**

(7. toukokuuta 2007 päivätyn päätöksen (VENW/DGTL-2007/7827) mukaan)

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Johdanto

Oikeuden Open Skies -asiassa 5. marraskuuta 2002 annetun päätöksen mukaisesti ⁽¹⁾ voidaan eurooppalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle, joka haluaa aloittaa toimintansa Alankomaissa, ilman syrjintää ja avoimuusperiaatetta noudattavalla tavalla myöntää oikeus harjoittaa lentoliikennetoimintaa Alankomaiden kahdenkeskisten lentoliikennesopimusten nojalla. Tämä asia on määritelty jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetussa asetuksessa (EY) N:o 847/2004. Tähän liittyen DGTL on päättänyt yhdenmukaistaa lentoliikennöintilupapolitiikkaa ja siihen liittyvän liikenteen harjoittamista edellä esitetyn kehityksen mukaisesti eurooppalaisen säännösten tasolla, ja säätää tässä menettelytapamuistiossa läpinäkyvyyden periaatteen vaatimat toimet.

Reittilupien myöntämisen toimintaperiaatteiden lisäksi säädetään myös lentoliikennöintilupamenettelyn käytännöstä. Siten lentoliikennöintilupamenettely muotoillaan niin, että jokainen Alankomaissa toimintaansa harjoittava yhteisön lentoliikenteen harjoittaja on periaatteessa oikeutettu tarjoamaan palvelua kaikkialle maailmassa. Tietyn reitin hyödyntämiseksi tämän on oltava sisällytetty ministeriön vahvistamaan tosiasiallisen palvelun kohteena olevien reittien luetteloon, joka on laadittu lupien perusteella.

DGTL valitsee jatkossakin nykyiset toimintaperiaatteet mahdollisimman suuressa määrin, kunhan ne eivät ole ristiriidassa EU:n sääntöjen kanssa. Euroopan tuomioistuimen Yhdysvaltojen kanssa solmituista Open Skies -sopimuksista annetun päätöksen mukaiset kansallisuuteen perustuvaa omaisuutta ja päätösvaltaa koskevan lausekkeen viimeiset sanat, jotka on yhdenmukaistettu EY:n perustamissopimuksen 43 artiklan (sijoittautuminen) kanssa, on otettava huomioon.

Ennen luvan myöntämistä DGTL:n on, kun kyseessä on rajoitettu määrä liikennöintioikeuksia, avoimuusperiaatteen ja tasa-arvoisuuden perustuvalla tavalla, määrättävä eri lentoliikenteen harjoittajien mahdolliset reitit. Tässä DGTL käyttää perusteena voimassa olevaa menettelytapaa, joka on kirjattu vuoden 1994 lupamenettelytapamuistioon, ja uusia lisämääräyksiä, jotka on kirjattu tähän lentoliikennöintiluvan menettelytapamuistioon. Päätösmenettelyä käsitellään ja perustellaan Awb-menettelyjen mukaisesti.

Sovellusalue

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä reiteillä Alankomaista kolmansiin maihin ja niiden kautta, on ensinnäkin sijoitauduttava Alankomaihin ja anottava lentoliikennöintilupa tai — milloin ei ole kyse säännöllisestä liikenteestä — tilauslentolupa voidakseen vaatia päästä osalliseksi alankomaalaisten viranomaisten saaduista kahdenkeskisistä oikeuksista.

Ennen kuin lentoliikennöintilupa voi astua voimaan lentoliikenteen harjoittajalla on lisäksi oltava voimassa oleva ja pysyvä lentoliikennelain 16 a artiklaan perustuva kaupallinen toimilupa.

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

Kaupallisen toimiluvan myöntäminen ja voimassaolo on aina riippuvainen voimassa olevan AOC:n hallusta, jossa kaupallisen toimiluvan piiriin kuuluvat toiminnot eritellään (asetuksen (EY) N:o 2407/92 9 artikla). Liikenteen on oltava yhdenmukainen myönnetyn ansiolentoluvan kanssa.

Kun lentoliikenteen harjoittaja, jolla on hallussaan Alankomaiden lentoliikennöintilupa, ei enää ole Alankomaissa toimiva yhteisön yhtiö, ministeriö voi päättää lentoliikennöintiluvan peruuttamisesta.

Lisäksi lentoliikennöintiluvan myöntäminen ei tarkoita sitä, että lentoliikennöintiluvan haltijan ei tarvitse välittää muissa yhteyksissä vaadituista määräyksistä, kuten esimerkiksi lentokohteina olevien kolmansien maiden viranomaisten määräyksistä, taikka lentosloittien tarjonnasta.

Lailliset puitteet

Kansalliset

Reittilupa tai tilauslentolupa myönnetään lentoliikennelain 16 b artiklan perusteella, joka antaa mahdollisuuden sellaisen artiklassa 16 tarkoitetun luvan myöntämiseen, jota 16 a artiklan tarkoittama kaupallinen toimilupa ei koske. Tämä on samalla kyseisen menettelytapasäännöksen vahvistamiseen vaadittavan pätevyyden perusta.

Lupa voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi. Myöntämistä edeltävä päätös tehdään tämän muistion perusteella kun kyseessä on lentoliikennöintiluvan menettelytavan ja lupamenettelytapamuistion muutos. Tämän muistion poiketessa lupamenettelytapamuistiosta pätee lentoliikennöintiluvan menettelytapamuistio. Seuraavaksi pätevät tilauslentojen kohdalla päätös epäsäännöllisestä lentoliikenteestä (BOL, Besluit van 2 mei 1975/Stb.1975,227) ja, kun on kyse pakettimatkasta, päätös IT-matkoista (Regeling van 5 februari 1981/Nr. LV/L 20478/Rijksluchtvaartdienst/Stcrt. 1981, 33).

Päätöksen IT-matkoista ohella on epäsäännöllisestä liikenteestä BOL:n 7 artiklan perusteella vahvistettu päätös rahti- ja muista lennoista (Regeling van 5 februari 1981/Nr. LV/L 20477/Rijksluchtvaartdienst/Stcrt. 1981, 33), ABC-lentomääräys (Beschikking van 11 juni 1979/nr. LV/L 22952/Stcrt. 1979, 131), ja yksityisryhmien liikennettä koskeva määräys (Regeling van 29 juli 1975/Nr. POL/L 23676/Stcrt. 1975, 150).

Eurooppalaiset

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on 5. marraskuuta 2002 antanut päätöksen Yhdysvaltojen kanssa solmituista Open Skies -sopimuksia koskevassa asiassa, jonka Euroopan komissio oli tuonut oikeuteen ⁽²⁾. Euroopan tuomioistuin on päättänyt että yhteisön toimivallalla todetaan olevan tietyillä alueilla yksinomainen pätevyys. Lisäksi Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on päättänyt että kansallista omaisuutta ja päätösvaltaa koskevat lausekkeet lentoliikennesopimuksissa muodostavat EY:n perustamissopimuksen 43 artiklassa määrätyn sijoitustautumisoikeuden loukkauksen. Sekä tuomioistuin että komissio ⁽³⁾ ovat kehottaneet jäsenvaltioita lopettamaan EY:n perustamissopimuksen loukkaamisen.

Alankomaat on tuomioistuimen päätösten valossa ja perustamissopimuksen 10 artiklan perusteella velvoitettu sellaisten määräysten asettamiseen, jotka soveltuvat sopimukseen tai yhteisön toimielinten säädöksistä johtuvien velvoitteiden varmistamiseen. Tuomioistuimen päätöksen jälkeen komissio on vahvistanut liikennöintioikeuksia koskevat velvoitteet tiedonannossaan yhteisön ja kolmansien maiden välisistä suhteista lentoliikenteen alalla (KOM(2003) 94) sen jälkeen hyväksytyssä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetussa asetuksessa (EY) N:o 847/2004. Erityisesti sen 5 artikla on lentoliikennöintiluvan menettelytavan kannalta merkityksellinen.

Reittijaon lupamuodot

Vapautus reittijakoluvista

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annetun asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ⁽⁴⁾ perusteella on yhden jäsenvaltion myöntämän kaupallisen toimiluvan omistavien lentoliikenteen harjoittajien harjoittama lentoliikenne sallittu. Eräiden jäsenvaltioiden tietyille reiteille vaaditaan asianomaisen jäsenvaltion antama valtuutus.

⁽²⁾ Katso alaviite 1.

⁽³⁾ KOM (2002) 649 Komission tiedonanto yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamien tuomioiden vaikutuksista Euroopan lentoliikennepolitiikkaan.

⁽⁴⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92, annettu 23. heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 33).

Alankomaissa lupa myönnetään automaattisesti ilman hallinnollista väliintuloa, lukuun ottamatta lentokentälle ja lentoliikennejohdolle annettavaa ilmoitusta lentoa tosiasiallisesti suoritettaessa. Asetuksessa sallitaan 1. huhtikuuta 1997 lähtien EY-lentoliikenteen harjoittajan jäsenvaltioiden välisen liikenteen (kabotaasiliiikenteen) suorittaminen. EY:n ulkopuoliselle liikenteelle on haettava lentoliikennöintilupa tai tilauslentolupa.

Reittilupa

Euroopan yhteisön ulkopuoliset reitit kuuluvat suurelta osin kahdenvälisten sopimusten järjestelyihin. Kaikissa kahdenvälisissä suhteissa on omat erityispiirteensä. Riippuen erilaisista poliittisista ja taloudellisista seikoista, kuten lentoliikenteen harjoittajan markkinavoimasta maassa, jonka kanssa lentoliikennesopimus on solmittu, myönnetty oikeudet ovat luonteeltaan liberaalit tai ankarat. Reittilupien myöntäminen ja niistä päättäminen koskevat tämän vuoksi ainoastaan Euroopan unionin ulkopuolisia reittejä.

Liberaalein voimassa oleva lentoliikennesopimus on Yhdysvaltojen kanssa solmittu Open Skies -sopimus. Tämänkaltaisessa avoimessa järjestelyssä useimpien Alankomaiden lentoliikenteen harjoittajien sallitaan lentää kaikista Alankomaissa sijaitsevista kohteista kaikkiin sopimuksen solmineen osapuolen maan kohteisiin valinnaisen välilaskukohteen kautta ja suoraan kaikkiin kohteisiin. Myös vuorotiheys, jolla tämä suoritetaan, on tämän hyvin liberaalin järjestelmän mukaan vapaa. Niin matkustaja- ja rahtilinjaliikenteen lentoliikennöintilupa kuin tilauslentolupakin myönnetään näissä tilanteissa niin ikään melkein automaattisesti.

Jos kahdenkeskinen järjestely on restriktiivinen, lentoliikennesopimuksessa määrätään muun muassa, montako lentoliikenteen harjoittajaa ja millä lentovuorotiheydellä milläkin reitillä saa harjoittaa linjalentoliikennettä. Eräissä tapauksissa kolmas maa, lentoliikennesopimuksessa sovitun mukaisesti, voi tämän lisäksi vaatia hinnaston ilmoitettavaksi. Kyseessä oleva maa voi vaatia, että tämä hinnasto alistetaan sen hyväksynnälle.

Sekä liberaalissa että restriktiivisessä lentoliikennesopimuksessa vaaditaan yleensä, että voidaan osoittaa kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan (kyseessä olevien lentoliikenteen harjoittajien) omaisuuden ja päätösvallan tosiasiallisesti olevan pääasiallisesti Alankomaissa. Lentoliikennesopimukset säteilevät pääasiallisesti säännöllistä liikennettä. Alankomaiden viranomaiset ovat siksi sisällyttäneet alankomaalaisen omistus- ja päätösvaltavaatimuksen lentoliikennöintilupiin, jotka myönnetään säännöllisille lennoille. Tämä alankomaalainen omistus- ja päätösvaltavaatimus muuttuu vaatimukseksi, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan, jolle myönnetään lentoliikennöintilupa, on oltava yhteisön Alankomaihin sijoittautunut yhtiö. Tilauslennot ja tilapäislennot jätetään usein lentoliikennesopimusten ulkopuolelle ja niitä käsitellään tapauskohtaisesti kahdenvälisen lentoliikennejärjestelyjen puitteissa. Näille myönnetään tilauslentolupa.

Tilauslentolupa

Kuten aikaisemmin on todettu, suurin osa tilauslennoista ja tilapäislennoista jätetään kahdenvälisen järjestelyjen ulkopuolelle. Euroopan sisäisillä lennoilla ei ole olemassa mitään erityisjärjestelyä tilauslennoille, ja näin ollen sovelletaan asetusta (ETY) N:o 2408/92. Periaatteessa tilauslentojen kohdalla ei ole eroa alankomaalaisten ja ei-alankomaalaisten lentoyhtiöiden välillä, sillä ehdolla että valtio, jossa ei-alankomaalainen lentoliikenteen harjoittaja harjoittaa liiketoimintansa, sallii alankomaalaisten lentoyhtiöiden suorittaa maassaan tilauslentoja.

Kansallisuuskysymys ei siksi ole kovin tärkeä silloin, kun kyseessä ovat tilauslennot. Menettelyjen on kuitenkin tässäkin tapauksessa noudatettava avoimuusperiaatetta, eivätkä ne saa olla syrjiviä. Hakemuksesta voidaan myöntää lupa tilauslentojen tai tilapäislentojen toteuttamiseen, jolloin sallitaan tietty määrä toteutettuja tilauslentoja määrätyn ajanjakson aikana. Hakemusta käsiteltäessä noudatetaan samoja menettelytapalähtökohtia kuin käsiteltäessä lentoliikennöintiluvan hakemusta. Myöskään menettely ei poikkea tästä kuulemis- ja päätöksentekomenettelyjen suhteen. Lisäksi pätevät päätöksen epäsäännöllisestä lentoliikenteestä (BOL, Besluit van 2 mei 1975/Stb.1975,227) suuntaviivat ja lupamenettelyt ja siihen perustuvat tarkemmat määräykset (kuten pakettimatkan osalta päätös IT-matkoista (Regeling van 5 februari 1981/Nr. LV/L 20478/Rijksluchtvaartdienst/Stcrt. 1981,33)).

Ottaen huomioon, että lupapolitiikassa suurta merkitystä kiinnitetään säännöllisen lentoliikenneyhteyksien verkoston vahvistamiseen, kysymys, onko kyseessä olevien tilauslentojen suorituksella lentoliikennepoliittinen/taloudellinen vaikutus tärkeään linjapalveluun, on ratkaiseva tilauslentoluvan myöntämisen tai myöntämättä jättämisen kannalta. Kun tilauslentoyritys aikoo suorittaa linjapalvelutoimintoja, sen on aluksi huolehdittava asianmukaisten menettelyjen mukaisesti asetukseen (ETY) N:o 2407/92 ja JAROPSiin perustuen tarpeellisista kaupallisen toimiluvan ja AOC:n muutoksista.

Reittilupamenettely

Lentoliikennepoliittiset neuvottelut

Lentoliikennepoliittisissa neuvotteluissa kansallisten lentoliikenteen harjoittajien osa on tärkeä. Nykyinen käytäntö on, että liikennöintioikeuksista neuvotellaan yhden (tai usean) lentoliikenteen harjoittajan uusia mahdollisuuksia kohtaan osoittaman kiinnostuksen perusteella. Tätä ennen on jo arvioitu, onko kiinnostusta osoittaneen lentoliikenteen harjoittajan hakemus sopusoinnussa lupamenettelytapamuistion menettelytapalähtökohtien kanssa ja täyttääkö lentoliikenteen harjoittaja kaikki vaatimukset. Tämän jälkeen konsultoidaan muita asianomaisia ja annetaan niille mahdollisuus osallistua neuvotteluihin. Jos neuvottelujen tulos on, että vain rajoitetulle määrälle lentoliikenteen harjoittajia voidaan myöntää liikennöintioikeuksien käyttöoikeus, lähetetään menettelytapalähtökohtamuistion perusteella ohje kahdenvälisen sopimuksen toiselle osapuolelle asianmukaisten diplomaattisten kanavien välityksellä. Nykyiset ohjeet ja niiden perusteella myönnettyt reitit pidetään voimassa ottaen huomioon lentoliikennöintilupaan sisältyvät määräykset ja rajoitukset.

Tuomioistuimen päätöksen seurauksena on myös otettava huomioon Alankomaihin sijoittautuneiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien edut. Menettelyssä lentoliikenneneuvotteluista lentoliikennesopimuksen solmimiseen on myös muita kuin kansallisia yhteisön lentoliikenteen harjoittajia kohtaan noudatettava avoimuuden periaatetta, eikä se saa olla niitä syrjivä.

Menettely

Alankomaihin sijoittautuneiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien on itse jätettävä hakemus voidakseen harjoittaa saamiaan oikeuksia tai päästä osallisiksi muun lentoliikenteen harjoittajan käyttämättä jääneistä ja näin vapautuneista reiteistä. Kun lentoliikenteen harjoittaja on jättänyt kirjallisen lentoliikennöintilupahakemuksen, DGTL tutkii ensi kädessä, onko kyseistä reittiä koskevassa lentoliikennejärjestelyssä tilaa haetun liikennöintioikeuden hyväksymiselle.

Käsiteltäessä lentoliikennöintilupahakemusta sovelletaan normaalia menettelyä koskevia määräyksiä yleisen hallintolain (Awb) luvuista 3, 4 ja 6. Näiden määräysten perusteella tehdään päätös periaatteessa kohtuullisen kahdeksan viikon ajan kuluessa hakemuksen jättämisestä. Näiden määräysten mukaisesti hakijalla on esimerkiksi mahdollisuus tarvittaessa täydentää hakemustaan. Hakijaa kuullaan myös, jos hakemus hylätään kokonaisuudessaan tai osittain. Awb:n perusteella on myös annettava mahdollisuus kuulla kolmansiä osapuolia jos oletetaan, että näillä voi olla epäilyjä oman hakemuksensa huomioimisen suhteen. Kun päätös on tehty, voivat eri osapuolet vielä valittaa päätöksestä.

Uuden järjestelmän mukaan lentoliikennöintiluvan voimassaolo on viisi vuotta. Poiketen entisestä järjestelmästä reitteihin ei uudessa järjestelmässä ole kytkeytyä eri aikoina umpeutuvia määräaikoja. Liikennöitävät reitit ja niihin liittyvät vuorotiheydet on näet kirjattu ministeriön vahvistamaan tosiasiallisen palvelun kohteena olevien reittien luetteloon. Luettelo, joka on koottu voimassa olevien lupien perusteella, on voimassa niin kauan kuin lupakin. Tähän luetteloon voidaan tehdä muutoksia lentoliikennöintilupaan asetettujen määräysten ja rajoitusten perusteella. Siten luetteloon voidaan lentoliikennöintiluvan 3 artiklan perusteella tehdä muutoksia, jos sallittua olemassa olevien liikennöintioikeuksien harjoittamista laajennetaan luvanhaltijan kohdalla. Myös siinä tapauksessa, että luvanhaltija ei enää yhden vuoden tai pidemmän ajan kuluessa ole lentänyt reitillä, johon hänelle on lentoliikennöintiluvan muodossa myönnetty lupa, ministeriö voi tehdä muutoksia luetteloon (use-it-or-lose-it-periaate).

Use-it-or-lose-it

Reittiluvan artikla, jonka mukaan on mahdollista peruuttaa lupa niiltä reiteiltä, joita ei ole lennetty yli vuoteen, on voimassa, ja sitä sovelletaan aktiivisemmin, ottaen huomioon mahdollinen hakemusten määrän kasvu reiteillä, joilla on niukasti oikeuksia jaettavina. Tähän aktiivisempaan käytäntöön siirtymisessä valittiin mahdollisuus soveltaa reittien peruuttamista vasta vuosi sovellettavan päätöksen antamisen päivämäärästä, ottaen erityisesti huomioon, että viime vuosina tämä määräys on käytännössä ollut olemassa ainoastaan paperilla.

Kun on kulunut vuosi luvan myöntämisestä tiettyjen reittien liikennöimiseksi ja todetaan, että lentoliikenteen harjoittaja tällä kyseisellä reitillä on toteuttanut alle 80 % sallitusta lentovuorotiheydestä tämän vuoden aikana, ministeriö voi peruuttaa kyseisen reitin luvan poistamalla tämän tosiasiallisesti liikennöityjen reittien luettelosta. Silloin on otettava huomioon jäljempänä kuvatut menettelytapalähtökohdat.

Reiteillä, jotka on tänä vuonna lentoliikennöintiluvan perusteella päätöksellä vahvistettu, luvanhaltija voi liikennöidä reittejä ainoastaan niiden oikeuksien puitteissa jotka on vahvistettu 22. elokuuta 2004 lentoliikennesopimuksissa.

Hyväksytty vahvistettujen reittien lentovuorotiheys on tarkistusta varten vahvistettava hallinnollisessa järjestelmässä. Sitä varten laaditaan yhteisneuvottelussa Alankomaihin sijoittautuneiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kanssa luettelo, jossa vahvistetaan muun muassa myönnettyjen reittien lentovuorotiheys.

Kun lentoliikenteen harjoittaja on ainoa lentoliikennesopimuksen mukaan osoitettu, eikä reitille voida osoittaa lisää lentoliikenteen harjoittajia (single designation), voidaan tässä tapauksessa kaikki myönnetty vuorotiheydet reitillä peruuttaa. Jos reitille on osoitettu tai voidaan osoittaa useampia lentoliikenteen harjoittajia (multiple designation), harkitaan myönnettyjen vuorotiheyksien käyttämättömän osan peruuttamista. Jos rajoitetumpi liikennöinti ei vastaa jäljempänä esitettyjä rajoitetumpien liikennöintioikeuksien jakamisessa käytettävien periaatteiden tavoitteita, voidaan harkita, peruutetaanko myös multiple designation -tapauksessa kaikki myönnetty vuorotiheydet ja suoritetaanko uusjako.

Ministeriö ei kuitenkaan peruuta myönnettyä lupaa, jos lentoliikenteen harjoittaja voi osoittaa, että myönnettyjen vuorotiheyksien alihyödyntäminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää edes kaikin kohtuullisin toimenpitein. Näihin voidaan muun muassa laskea terrori-iskusta tai SARSista johtuvat tilanteet, mutta myös esimerkiksi tarvittavat rajoitukset, joihin on ryhdytty neuvottelutaktisista syistä tai muista lentoliikennepolitiikkaan liittyvistä asioista. Näihin voidaan myös laskea tilanteet, joissa codeshare-toimintoja on vakavasti rajoitettu restriktiivisten järjestelyjen johdosta.

Kaikki Alankomaihin sijoittautuneet yhteisön lentoliikenteen harjoittajat voivat tulla jakomenettelyssä kysymykseen, kun peruutettuja reittejä jaetaan uudestaan, siis myös ne lentoliikenteen harjoittajat, joilla peruuttukseen saakka oli lupa lentää näitä reittejä. Sitä varten lentoliikenteen harjoittajien tulee hyvissä ajoin (viimeistään kolme kuukautta ennen sitä kautta, jonka aikana lentoliikenteen harjoittaja aikoo lentonsa aloittaa, jos reittejä/vuorotiheyksiä vapautuu) ilmoittaa etukäteen kirjallisen hakemuksen muodossa kiinnostuksensa aloittaa lennot tietyllä reitillä. Hakemuksen ja oikeuksien saatavuuden perusteella DGTL tekee sen jälkeen päätöksensä, ottaen huomioon sovellettavat hallinto-oikeudelliset määräykset.

Ministeriö voi kuitenkin myös päättää olla peruuttamatta myönnettyä lupaa rajoitetusta vuorotiheyden täyttämisestä huolimatta. Näin voidaan menetellä esimerkiksi silloin, kun lentoliikenteen harjoittaja, jolle lupa on myönnetty, ilmoittaa ajoissa aikovansa laajentaa tulevana vuonna lentojen määrää niin, että täysimääräistä vuorotiheyttä hyödynnetään, eikä toinen lentoliikenteen harjoittaja ole ilmaissut kiinnostustaan toteuttaa näitä lentoja.

Arviointiperusteet

Arvioitaessa hakemuksen ja sen kohteena olevien liikennöintioikeuksien keskinäistä vastaavuutta DGTL:n perusteet sisältyvät osittain lupamenettelytapamuiistioon ja osittain liikenne- ja yleisten töiden ministeriön (Verkeer en Waterstaat) yleiseen menettelytapaan, sellaisena kuin se on ilmaistuna talousarviotekstissä 'Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording' (VBTB) ⁽⁵⁾. Jäljempänä esitetään selkeyden vuoksi lyhyesti toimintaperiaatteiden lähtökohdat. DGTL ottaa jokaisen hakemuksen harkintaansa menettelytapalähtökohtien perusteella, ottaen huomioon myös jäljempänä toistetut tuomioistuimen päätöksen menettelytapaseuraukset. Koska lentoliikennesopimukset eroavat suuresti toisistaan, myös niiden arviointiperusteiden periaatteet vaihtelevat.

Lentoliikennepolitiikka

Liikenne- ja yleisten töiden ministeriön politiikan yleisiin tavoitteisiin kuuluu 'huolehtiminen tehokkaasti toimivista lentoliikennejärjestelyistä vaikuttamalla hyvin toimivien lentoliikennemarkkinoiden kehitykseen ja vakauteen' ⁽⁶⁾. Alankomaat vaikuttaa näin avointen ja vapaiden liikennemarkkinoiden kehitykseen. Siksi lentoliikennesopimuksista neuvoteltaessa pyritään mahdollisimman liberaaliin käytäntöön. Tämän lisäksi neuvottelutavoitteena on liikenneoikeuksien jako, jossa huomioidaan myös lentoliikenteen poliittis-taktiset näkökohdat.

⁽⁵⁾ Valtion vuoden 2003 talousarvion luku XII (Rijksbegroting 2003), Toinen kamari, istuntovuosi 2002-2003, 28 600 XII N:o 2.

⁽⁶⁾ Katso alaviite 5, artikla 11.

Ottaen huomioon mitä kansallisuusmääräysten puitteissa aikaisemmin tässä muistiossa on todettu, DGTL pyrkii edelleen soveltamaan kahdenvälisissä yhteyksissään eri lentoliikennesopimuksissa olevaa lauseketta niin, että myös muut yhteisön lentoliikenteen harjoittajat voivat tulla osallisiksi myönnettyihin liikenneoikeuksiin voimassa olevien kansallisten menettelyjen kautta. Tämä edellyttää, että ne ovat sijoittautuneet Alankomaihin. Jos lentoliikennepoliittinen osapuoli pitää kiinni kansallisuuslausekkeesta, katsotaan tapauskohtaisesti, miten sen suhteen on toimittava ja mitkä ovat vaikutukset liikenneoikeuksien myöntämiseen ja siihen liittyviin reittejä koskeviin päätöksiin.

Tulevaisuuden lentoliikennepoliittisia neuvotteluja varten on menettelytavan avoimuuden takaamiseksi varauduttava soveltamaan yhtäläisiä mahdollisuuksia myönnettävien oikeuksien menettelyssä. Tässä yhteydessä on huomioitava jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 847/2004 säännökset (⁷). Neuvottelut käydään kaikkien yhteisön lentoliikenteen harjoittajien puolesta, ja neuvottelujen päätyttyä toimitetaan tiedote kaikille Alankomaihin sijoittautuneille yhteisön lentoliikenteen harjoittajille, jotka sen jälkeen voivat hakea saavutettujen oikeuksien myöntämistä.

Rahtiliikenteen osalta DTGL pyrkii luomaan erillisen rahtijärjestelyn kahdenvälisen kumppanin kanssa, niin että rahtiliikenteen harjoittajien edut voidaan ottaa huomioon mahdollisimman hyvin. Jos erillistä rahtijärjestelyä ei voida saada aikaiseksi, DGTL päättää tämän muistion menettelytapalähtökohtien ja lupamenettelytapamuistion perusteella tapauskohtaisesti, miten saavutetut oikeudet jaetaan matkustaja- ja rahtiliikenteen harjoittajien kesken.

Lentoliikennepoliittisissa neuvotteluissa ja saavutettujen oikeuksien myöntämisessä sovelletaan voimassa olevia kansallisia ja Euroopan kilpailusääntöjä ja asiaa koskevaa lainsäädäntöä. Codeshare-menettelyssä pätee edelleen, että Alankomaiden viranomaiset vaativat lentoihin Alankomaista, Alankomaihin ja Alankomaiden kautta periaatteessa ainoastaan lennosta vastaavan liikenteenharjoittajan (operating carrier) ilmoituksen. Eräät muut maat vaativat sitä vastoin että markkinoiva lentoliikenteen harjoittaja (marketing carrier) mainitaan lentoliikennesopimuksessa, ja joskus lentojen suorittamista varten vaaditaan lupa. Tämä voi single designation -tapauksessa tarkoittaa sitä, ettei jää liikkumavaraa nimetä toista Alankomaihin sijoittautunutta yhteisön lentoliikenteen harjoittajaa. Multiple designationin kohdalla tämä voi johtaa siihen, että marketing carrierilla suoritettava vuorotiheysmäärä supistuu jäljelle jäävien lentoliikennesopimuksen mukaisten vuorotiheyksien osalta. Tällaisessa tapauksessa marketing carrierin hakemuksesta katsotaan, antaako tämä aihetta ilmoituksen antamiselle ja/tai ministeriön suostumukselle lentoliikennöintiluvan perusteella.

Olemassa oleville codeshare-toiminnoille, jotka lentoliikennesopimusten perusteella on jo myönnetty, lentoliikenteen harjoittajat säilyttävät oikeutensa lentoliikennöintiluvassa mainitut ehdot ja tarkemmat määräykset huomioon ottaen.

Jos lentoliikenteen harjoittajalle on myönnetty lupa lentojen suorittamiseen tietyllä reitillä ja se aikoo muuttaa suoran palvelun tällä reitillä välilliseksi palveluksi codeshare-menettelyn kautta, on tästä ilmoitettava DGTL:lle. Jos yllä mainittu palvelun muuttaminen tai uudet codeshare-toiminnot antavat aihetta lentoliikennepoliittisiin neuvotteluihin, joiden tuloksena olisi muutoksia oikeuksiin, DGTL päättää uudelleen menettelytapalähtökohtien perusteella, millä tavalla oikeudet jaetaan.

Verkoston laatu

Kuten lupamenettelytapamuistiossa on todettu, Alankomaihin, Alankomaista ja Alankomaiden kautta suuntautuvaan lentoyhteysverkostoon kohdistuva vaikutus on tärkeä päätettäessä siitä, voiko lentoliikenteen harjoittajalle antaa luvan suorittaa lentoja Euroopan yhteisön ulkopuolisella reitillä. Muistiossa esitetäänkin, että linjalentoliikenteen harjoittajaehdokkaalle ei voida myöntää lupaa reiteille, jos sen seurauksena voidaan olettaa olemassa olevan Alankomaiden yhteyksien maailmanlaajuisen verkoston elintärkeiden osien kärsivän. Tällä tavalla varmistetaan Alankomaiden kautta tapahtuvien lentoyhteyksien verkoston vahvistamisen toimenpideperiaate. VBTB:n 2002-2006 puitteissa toimenpideperiaatteen tavoitteet voidaan tiivistää seuraavasti: 'Avoimilla ja kilpailluilla kansainvälisillä liikennemarkkinoilla Alankomaiden yhteyksien säilyttäminen ja vahvistaminen osana maailmanlaajuisesta lentoliikenneverkostosta' (⁸). Erityisenä tavoitteena on tässä yhteydessä Schipholin aseman säilyttäminen verkoston laadun perusteella neljänneksi suurimpana Luoteis-Euroopan lentokenttänä.

(⁷) Katso myös komission tiedonanto yhteisön ja kolmansien maiden suhteista lentoliikenteen alalla (KOM(2003) 94).

(⁸) Katso alaviite 5, valtion liikenne- ja yleisten töiden ministeriön talousarvion 11 artikla.

Verkoston laadun edistämisyhtymykset arvioidaan toisaalta lähtevien ja saapuvien matkustajien, ja toisaalta läpikulkumatkustajien näkökulmasta ⁽⁹⁾. Lähtevien ja saapuvien matkustajien kohdalla on kyse Alankomaiden (eli Schipholin) 'saavutettavuuden laadusta' ilmasta käsin. Läpikulkumatkustajien kohdalla on kyse 'kautta-matkustuksen laadusta' Alankomaiden (eli Schipholin) kautta.

Tämän verkoston laatua koskevan arvion määrittelykriteerit suuntautuvat tarjottujen lentopalvelujen laatuun ja luonteeseen. Tässä DGTL:n perusteina ovat seuraavat seikat:

- lentopalvelun (mm. tarkastelun kohteena olevan reitin) kuvaus,
- lentopalvelun vuorotiheys ja tarjolla oleva kapasiteetti,
- lentokonetyyppi ja konfigurointi,
- suorat lennot tai yhteyslennot,
- lentopalvelun alku,
- lentopalvelun jatkuvuus,
- palvelun luonne (matkustaja, rahti tai muu),
- lentopalvelun saavutettavuus käyttäjille,
- jatkoyhteyksien toteutus,
- reitin kilpailuaste.

Turvallisuus

Yleinen DGTL:n toimintaperiaatteen tavoite on 'lentoliikenteen turvallisuuden edistäminen' ⁽¹⁰⁾. Tämän asian puitteissa vaaditaan lentoliikenteen harjoittajalta voimassa oleva ansiolentolupa (AOC). Liikennettä voi harjoittaa ainoastaan tämän AOC:n rajoissa ottaen huomioon kansalliset ja kansainväliset voimassa olevat turvallisuusvaatimukset.

Reittiluvan ja tilauslentoluvan vaatiman kaupallisen toimiluvan myöntäminen ja pätevyys on aina riippuvainen siitä, että on voimassa oleva AOC, jossa kaupallisen toimiluvan määräämät toiminnot eritellään (säännöksen (ETY) N:o 2407/92 9 artikla).

Ympäristö

Yleinen ympäristön puitteissa vallitseva menettelytapalähtökohta on 'kestävän lentoliikenteen kehityksen toteutuminen ja ylläpitäminen' ⁽¹¹⁾. Tässä kohden tietyllä reitillä käytettävien lentokoneiden melu- ja päästö-ominaisuuksilla voi olla merkitystä.

Sijoittautuminen

EY:n perustamissopimuksen 43 artiklan mukaan on kansalaisten (tai yritysten, ks. perustamissopimuksen 48 artikla) sijoittautumisen vapauden rajoittaminen, sekä jäsenvaltion kansalaisten kauppavedustajan liikkeen, sivuliikkeiden tai tytäryritysten perustamisen rajoittaminen kiellettyä.

Edellä mainitussa 43 artiklassa taataan jäsenvaltion kansalaisille/yrityksille mahdollisuus harjoittaa toimintaa toisessa jäsenvaltiossa sen kansallisen lainsäädännön mukaan, jota sovelletaan sijoittautumismaan kansalaisiin. Euroopan tuomioistuin on päättänyt, että yhteen jäsenvaltioon sijoittautunutta yritystä on kohdeltava samalla tavalla kuin jäsenvaltion kansallisia yrityksiä. Lentoliikennesopimusten vaatima kansallinen omaisuus ja päätösvalta muodostaa sijoittautumisvapauden loukkauksen.

Yleisestä säännöstä ja sitä koskevasta tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että Euroopan sijoittautumisvaatimukset merkitsevät lentoliikenteen tosiasiallista harjoittamista pysyvin järjestelyin, eikä yrityksen oikeudellista muotoa voida pitää ratkaisevana. Tämä on ilmaistu myös jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 847/2004 johdanto-osan 10 kappaleessa.

⁽⁹⁾ Ilmaisu 'lähtevät ja saapuvat matkustajat' voi yhtä hyvin tarkoittaa ilmaisua lastinantajat, jotka vievät tai tuovat rahtia, ja ilmaisu 'läpikulkumatkustajat' ilmaisua lastinantajat, jotka lähettävät rahtia edelleen.

⁽¹⁰⁾ Katso alaviite 5, valtion liikenne- ja yleisten töiden ministeriön talousarvion 9 artikla.

⁽¹¹⁾ Katso alaviite 5, valtion liikenne- ja yleisten töiden ministeriön talousarvion 12 artikla.

DGTL tarkistaa, onko yhteisön lentoliikenteen harjoittaja tosiasiallisesti sijoittautunut Alankomaihin, kun tämä hakee Alankomaiden kahdenvälisissä neuvotteluissa saavuttamia lentoliikenneoikeuksia. Tarkastuksessa käytetään Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisia perusteita, jotka koskevat tosiasiallista integraatiota kansalliseen talouteen ja pysyvää läsnäoloa Alankomaissa. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan, joka sijoittautuu Alankomaihin, on lisäksi noudatettava Alankomaiden kotimaisiin lentoliikenteen harjoittajiin sovellettavaa säännöstöä. Tässä on muun muassa kyse lupavaatimuksia koskevista lentoliikennelain 16, 16 a ja 16 b artiklasta, jotka ensisijaisesti perustuvat asetukseen (ETY) N:o 2407/92.

Periaatteessa on niin, että toisista jäsenvaltioista peräisin olevien yhteisön liikenteenharjoittajien toiminnan rajoittaminen AOC:n perusteella ei ole sallittua, koska alkuperäinen kotimainen lupa on hyväksyttävä asetuksen (ETY) N:o 2407/92 yhdenmukaisuusperiaatteen nojalla. Tällöin on huomioitava, että nykyisiä turvallisuusvaatimuksia ei ole täysin yhdenmukaistettu. Tästä voi seurata, että turvallisuusvaatimusten osalta sovelletaan väliaikaisesti osittain kansallista lainsäädäntöä ⁽¹²⁾. Säädöksen 16 a artiklan 4 kohdassa annetaan tähän liittyviä näkökohtia, joiden mukaan ministeriö voi peruuttaa asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisen luvan, jos liikenteen harjoittaminen on ristiriidassa säädöksessä tai sen perusteella annettujen säännösten kanssa, tai jos lupaan liittyviä asetuksia ei ole noudatettu.

Edellä mainitussa johdanto-osan 10 kappaleessa säädetään myös, että yrityksen, joka on sijoittautunut useampaan jäsenvaltioon, on noudatettava kansallisen oikeuden määäämiä vaatimuksia, edellyttäen että ne ovat yhteisön oikeuden mukaisia. Lentoliikennesäännösten lisäksi sovelletaan myös kansallisia määräyksiä esimerkiksi työläinsäädännön ja kuluttajasuojan alueella, edellyttäen että ne eivät ole syrjiviä.

Omaisuus ja päätösvalta

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on päättänyt, että lentoliikennesopimusten kansallisuusmääräykset, joiden mukaan kaikki asianomaiseen maahan sijoittautuneet yhteisön lentoliikenteen harjoittajat eivät voi osallistua liikenneoikeuksien jakoon, rikkovat sijoittautumisoikeutta.

Vaatus muotoillaan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 ⁽¹³⁾ 4 artiklan 2 kohdan perusteella niin, että lentoliikenteen harjoittajan on oltava Alankomaihin sijoittautunut yhteisön lentoliikenteen harjoittaja. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajana on tällä hetkellä asetuksen (ETY) N:o 2407/92 perusteella pidettävä lentoliikenteen harjoittajaa, jonka omaisuus enemmistöosakkuudella ja tosiasiallisen päätösvalan perusteella on yhden tai usean Euroopan unionin jäsenvaltion ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten käsissä. Jos kyseessä on yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, se on todistettavissa edellä mainittuun asetukseen perustuvalla voimassa olevalla kaupallisella toimiluvalla. Näin ollen lentoliikenteen harjoittajan hallussa on oltava asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukainen kaupallinen toimilupa.

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

⁽¹²⁾ Katso kuljetusneuvoston ulkoisia suhteita koskevat 5. kesäkuuta 2003 annetut esitykset.

⁽¹³⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92, annettu 23. heinäkuuta 1992, kaupallisten toimilupien myöntämisestä lentoliikenteen harjoittajille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1).

V

(Ilmoitukset)

HALLINNOLLISET MENETTELYT

KOMISSIO

F-Pariisi: Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen

Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen Strasbourg ja Prahan sekä Strasbourg ja Wienin välillä

Ranskan järjestämät neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaiset tarjouskilpailut säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisesta

(2007/C 213/05)

- Johdanto:** Ranska on päättänyt yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23. heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti asettaa julkisen palvelun velvoitteen Strasbourg ja Prahan sekä Strasbourg ja Wienin välillä harjoitettavalle säännölliselle lentoliikenteelle. Mainitut julkisen palvelun velvoitteet on julkaistu 11.9.2007 Euroopan unionin virallisessa lehdessä C 212.
- Tarjouskilpailujen kohteet:** Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen kummallakin reitillä 30. maaliskuuta 2008 alkaen niiden julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvien vaatimusten mukaisesti, jotka on julkaistu 11.9.2007 Euroopan unionin virallisessa lehdessä C 212.
- Osallistuminen tarjouskilpailuihin:** Tarjouskilpailuun voivat osallistua kaikki lentoliikenteen harjoittajat, joilla on yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23. heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 nojalla myönnetty voimassa oleva liikennelupa.
- Tarjouskilpailumenettely:** Kummassakin tarjouskilpailussa noudatetaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d-i alakohdan säännöksiä.
- Tarjouskilpailuja koskevat asiakirjat:** Tarjouskilpailuja koskevan tietopaketin, joka sisältää tarjouskilpailua koskevat säännöt ja julkisen palvelun hoitamista koskevan yleisen sopimuksen teknisine liitteineen (selostus Strasbourg lentoaseman palveleman alueen sosioekonomisesta ja väestötilanteesta, selostus Strasbourg lentoasemasta, markkinatutkimus, selostus Euroopan parlamentista sekä Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistut julkiseen palveluun liittyvät vaatimukset) voi tilata ilmaiseksi seuraavasta osoitteesta:

Mainitut kaksi tarjouskilpailua ovat toisistaan riippumattomia ja koskevat erikseen Strasbourg ja Prahan sekä Strasbourg ja Wienin välistä reittiä.

Ranska on päättänyt kummankin reitin osalta, että jos yksikään lentoliikenteen harjoittaja ei ole 29. helmikuuta 2008 mennessä aloittanut tai aloittamassa säännöllistä lentoliikennettä kyseisellä reitillä julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti ja korvausta vaatimatta, se rajoittaa edellä mainitun asetuksen 4 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädettyä menettelyä noudattaen pääsyn kyseiselle reitille koskemaan vain yhtä lentoliikenteen harjoittajaa ja myöntää tarjouskilpailun perusteella oikeuden tällaisen liikenteen harjoittamiseen ajanjaksoksi, joka alkaa IATAn määrittelemän vuoden 2008 kesäliikennekauden ensimmäisenä päivänä 30. maaliskuuta 2008 ja päättyy IATAn määrittelemän vuoden 2010 kesäliikennekauden alkamista edeltävänä päivänä 27. maaliskuuta 2010.

Tarjoajat voivat tehdä tarjouksen molempien reittien liikennöimisestä etenkin, jos näin voidaan pienentää kokonaiskorvausta. Tarjoajien on kuitenkin eriteltävä selkeästi kummastakin reitistä pyytämänsä korvaus sekä esitettävä tarvittaessa, miten erilaiset tarjouksen hyväksymisvaihtoehdot vaikuttavat korvaukseen, siltä varalta, että tarjous hyväksytään ainoastaan toisen reitin osalta.

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

6. **Korvaus:** Tarjouksissa on mainittava selkeästi korvaus, joka pyydetään erikseen kummankin reitin liikennöimisestä sopimuskauden ajan. Korvaus on jaoteltava kahteen jaksoon, joista ensimmäinen alkaa 30. maaliskuuta 2008 ja päättyy 28. maaliskuuta 2009 ja joista toinen alkaa 29. maaliskuuta 2009 ja päättyy 27. maaliskuuta 2010. Täsmällinen lopullinen korvaus määritellään vuosittain jälkikäteen lentoliikenteen harjoittamisesta tosiasiallisesti aiheutuneiden menojen ja siitä saatujen tulojen perusteella tarjouksessa esitetyn kokonaismäärän rajoissa.
7. **Hinnat:** Tarjouksissa on mainittava suunnitellut hinnat ja edellytykset, joilla niitä voidaan muuttaa.
8. **Sopimuksen kesto, muuttaminen ja irtisanominen:** Sopimus voimassaolo alkaa 30. maaliskuuta 2008 ja päättyy IATAn määrittelemän vuoden 2010 kesäliikennekauden alkamista edeltävänä päivänä 27. maaliskuuta 2010. Sopimuksen täytäntöönpano tarkastetaan yhteistyössä liikenteenharjoittajan kanssa kummankin 6 kohdassa määritellyn jakson päättyessä. Jos liikennöimisen edellytykset muuttuvat ennakoimattomalla tavalla, korvauksen määrää voidaan tarkistaa.
- Kuten kohdassa 2 mainituissa julkisen palvelun velvoitteissa määrätään, valittu liikenteenharjoittaja saa keskeyttää lento- liikenteen harjoittamisen ainoastaan, jos se on ilmoittanut asiasta vähintään kuusi kuukautta etukäteen.
- Jos lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö vakavasti julkisen palvelun velvoitteen hoitamisen eikä liikennöi reittiä mainittuihin julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä vaatimuksia noudattaen kuukauden kuluessa sille esitetystä kehotuksesta, sen katsotaan irtisanoneen sopimuksen ilman ennakoilmoitusta.
9. **Seuraamukset:** Jos lentoliikenteen harjoittaja ei noudata 8 kohdassa mainittua irtisanomisaikaa, määrätään hallinnollinen seuraamusmaksu siviili-ilmailulain R.330-20 §:n mukaisesti. Vaihtoehtoisesti voidaan määrätä seuraamus,

joka lasketaan laiminlyöntikuukausien ja reitin todellisen alijäämän perusteella kyseiselle vuodelle ja joka voi olla enintään 6 kohdassa tarkoitetun enimmäiskorvauksen suuruinen.

Jos julkisen palvelun velvoitteiden laiminlyönti on vähäistä, alennetaan 6 kohdassa tarkoitettua enimmäiskorvausta, sanotun kuitenkin rajoittamatta siviili-ilmailulain R.330-20 pykälän säännösten soveltamista.

Tällöin otetaan huomioon tapauksen mukaan seuraavat seikat: vähimmäiskapasiteettia pienemmällä kapasiteetilla liikennöityjen viikkojen määrä sekä julkisen palvelun velvoitteissa asetettujen vuorojen vähimmäismäärää koskevan vaatimuksen ja aikataulujen noudattamista jättäminen.

10. **Tarjousten jättäminen:** Tarjousten on oltava perillä viimeistään klo. 17.00 (paikallista aikaa) viisi viikkoa tämän tarjouskilpailuilmoituksen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Tarjoukset lähetetään seuraavaan osoitteeseen:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, tarjoukset tulee joko lähettää postitse kirjattuna kirjeenä (saantitodistuslähetyksenä), jolloin saantitodistuksen päivämäärää pidetään osoituksena niiden vastaanottoajankohdasta, tai jättää toimitusosoitteeseen vastaanottodistusta vastaan.

11. **Tarjouskilpailujen voimassaolo:** Kumpikin tarjouskilpailu on voimassa asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti sillä edellytyksellä, ettei yksikään yhteisön lentoliikenteen harjoittaja esitä ennen 29. helmikuuta 2008 suunnitelmaa liikennöinnin aloittamisesta kyseisellä reitillä 30. maaliskuuta 2008 alkaen julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti ja korvausta pyytämättä.

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

KOMISSIO

VALTIONTUKI — TANSKA

Valtiontuki C 22/07 (ex N 43/07) — Tanskalaisia merenkulkuyhtiöitä koskevan merenkulkijoiden tuloveron ja sosiaalivakuutusmaksujen maksuvapausjärjestelmän laajentaminen tiettyihin toimintoihin

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2007/C 213/06)

Komissio on ilmoittanut 10. heinäkuuta 2007 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla Tanskan kuningaskunnalle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

Euroopan komissio
Energian ja liikenteen pääosasto
Linja A — Yksikkö 4
B-1049 Bryssel
Faksi: (32-2) 296 41 04

Huomautukset toimitetaan Tanskan kuningaskunnalle. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

3. Tutkittavana olevat toimenpiteet eivät koske tonnistoverojärjestelmää. Tässä vaiheessa tutkimukset rajoitetaan DIS-järjestelmään.

1. TOIMENPITEEN KUVAUS

1.1. Otsikko

1. DIS-järjestelmän laajentaminen kaapelilasku- ja ruopaus toimintoihin.

1.2. Järjestelmän ilmoitetun muutoksen kuvaus

2. Ilmoitetun muutoksen päätarkoituksena on laajentaa ns. DIS-järjestelmä käsittämään kaapelilasku- ja ruopausalusten miehistöt. Järjestelmän mukaan laivanomistajat on vapautettu tulovero- ja sosiaalivakuutusmaksuista Tanskan kansainväliseen alusrekisteriin (*Dansk International Skibsregister*), jäljempänä DIS-rekisteri, merkityillä aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden osalta, jos aluksia käytetään matkustajien tai tavaroiden kaupallisiin kuljetuksiin.

4. Kaapelilaskualukset eivät ole vielä tähän mennessä voineet hyötyä meriliikennettä koskevista järjestelmistä, eli tonnistoverojärjestelmästä ja DIS-järjestelmästä, vaikka kaapelilaskualukset onkin voinut merkitä DIS-rekisteriin. Näihin toimintoihin on sovellettu tavanomaista yritysverotusta ja sosiaalivakuutusmaksuja. Tanska haluaa tästä eteenpäin antaa kaapelilaskualuksille täyden hyödyn DIS-järjestelmästä.

5. Lisäksi Tanska ilmoitti asetuksesta, josta ei oltu aikaisemmin ilmoitettu komissiolle ja jossa säädetään DIS-järjestelmän täytäntöönpanoa koskevista tärkeistä säännöistä. Kyseessä on 27. toukokuuta 2006 annetun merenkulkijoiden verotusta koskevan lain N:o 386 12 artiklan soveltamista koskeva asetus merenkulkijoiden verotuksesta.

6. Asetuksessa yksilöidään ruoppausalusten osalta, millaisia ruoppausteollisuuden toimintoja voidaan pitää meriliikenteenä. Tarkoituksena on luoda säännöt ruoppaus-toimintojen sisällyttämiseksi järjestelmään.
7. Asetuksen 13 artiklan mukaisesti seuraavia ruoppaus-alusten toimintoja pidetään meriliikenteenä:
 - 1) matka satamasta ruoppauspaikalle;
 - 2) matka ruoppauspaikalta paikalle, jossa ruopattu aines puretaan, purku mukaan luettuna;
 - 3) matka purkupaikalta satamaan;
 - 4) liikkuminen ruoppauspaikalla ja ruoppauspaikkojen välillä;
 - 5) avunanto viranomaisten pyynnöstä esim. öljy-vahinkojen puhdistuksen yhteydessä.
8. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan ruoppaajia ei voi merkitä Tanskan kansainväliseen alusrekisteriin. Ne eivät myöskään kuulu tonniverojärjestelmään. Ruoppaajat eivät näin ollen täytä perusedellytyksiä, jotta niihin voitaisiin soveltaa DIS-järjestelmää. Lisäksi ruoppaajia käytetään tehtäviin, jotka eivät kuulu meriliikenteen valtion-tukea koskevien yhteisön suuntaviivojen (¹), jäljempänä suuntaviivat, soveltamisalaan, kuten rakennustöihin alueve-sillä. Tanskan mielestä onkin ollut hankalaa sisällyttää ruoppaajat yleiseen nettopalkkajärjestelmään.
9. Sen sijaan Tanska päätti verottaa ruoppaajien miehistöä yleisten sääntöjen mukaisesti ja hyvittää verot alusten omistajille myöhemmin, kun edellytykset täyttyvät. Ruop-paus kuuluu siis välillisesti DIS-järjestelmään.

2. TUEN OLEMASSAOLON ALUSTAVA ARVIOINTI

10. Komissio tutkii, voidaanko DIS-järjestelmän soveltamista ruoppaus- ja kaapelinlaskutoimintoihin pitää yhteis-markkinoille soveltuvana.

3. EPÄILYT TOIMENPITEEN SOVELTUVUUDESTA YHTEIS-MARKKINOILLE

11. Komissio epäilee vahvasti, ovatko järjestelmään kuuluvat kaapelinlasku- ja tietty ruoppaustoiminnot suuntaviivoissa tarkoitettua meriliikennettä.

3.1. Kaapelinlasku

12. Komission mielestä on mahdotonta jakaa tietty toiminto osaan, joka on meriliikennettä ja osaan, joka ei ole. Komissio katsoo sen sijaan, että kaiken meren-kulkutoiminnan osalta on tarpeen suorittaa kattava arviointi sen selvittämiseksi, onko tutkittu toiminto koko-naisuudessaan meriliikennettä.

13. Tämän arvioinnin perusteella komissio katsoo, että kaapelin laskua mereen ei voida tulkita meriliikenne-palvelun ja varsinaisen kaapelin laskun yhdistelmäksi.
14. Kaapelinlaskualukset eivät yleensä kuljeta kaapelikeloja satamasta toiseen tai satamasta off-shore-rakenteen luo. Sen sijaan ne laskevat kaapeleita asiakkaan toimeksian-nosta tietyistä rannikolla sijaitsevasta paikasta tiettyyn vastarannalla sijaitsevaan paikkaan.
15. Ei ole myöskään osoitettu, että yhteisöön sijoittautuneilla kaapelinlaskuyhtiöillä olisi vastaavia kilpailupaineita kuin maailmanmarkkinoilla toimivilla meriliikenteen harjoitta-jille. Ei ole selvää, kohtaavatko yhteisössä toimivat kaapelinlaskuyritykset vastaavaa kilpailua mukavuus-lippulaivojen taholta kuin meriliikenteessä.

3.2. Ruoppaus

16. Komissio katsoo, että aineiden kaivaminen veden syvyyden ylläpitämiseksi laivaväylillä ja satama-altaissa sekä kaivetun aineksen sijoittaminen mereen ei ole liikennettä. Itse asiassa asiakas (satama tai väyläviranomais) edellyttää, että ruoppausyritykset poistavat laivaliikennettä haittaavan tai estävän aineksen eivätkä kuljeta tätä ainesta mihinkään tiettyyn paikkaan.
17. Lisäksi komissio epäilee, onko maa-aineksen kaivaminen meressä ja sen kuljettaminen satamaan, jossa ruoppaus-yritys toimii, meriliikennettä. On palautettava mieltä, että meriliikenteellä tarkoitetaan tavaroiden kuljettamista "sataman ja toisen sataman tai off-shore-rakenteen välillä merellä". Koska kaivupaikkaa ei voida pitää merellä sijaitse-vana off-shore-rakenteena, maa-aineksen kaivamisen ja aineksen kuljettamisen satamaan voidaan kiistää olevan meriliikennettä.
18. Komissio voi kuitenkin hyväksyä näkemyksen, jonka mu-kaan rakennuspaikka (esimerkiksi meren täyttö, aallon-murtajan tai rantapenkereen rakentaminen) voi olla merellä sijaitseva off-shore-rakenne rakennuspaikan kiin-teän luonteen vuoksi. Tässä suhteessa maa-aineksen kuljetus satamasta rakennuspaikalle voi olla meri-liikennettä.
19. Näin ollen komissio epäilee, voivatko kaikki ruoppaus-toiminnot, kuten ilmoitetuissa toimenpiteissä säädetään, olla suuntaviivoissa tarkoitettua meriliikennettä.
20. Komissio katsoo tarkastelun tässä vaiheessa, että kaapelin-lasku ei ole meriliikennettä eikä voi saada suuntaviivoissa tarkoitettua meriliikenteelle annettavaa valtiontukea. Ruoppauksen osalta komissio epäilee tässä vaiheessa, voivatko järjestelmään kuuluvat toiminnot olla meri-liikennettä ja täyttävätkö ne meriliikenteen valtiontuen saamista koskevat edellytykset.

(¹) EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3.

KIRJEEN TEKSTI

"1. SAGSFORLØB

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

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Titel

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

2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

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

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

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

2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Reference: TREN(2007) D/ 306985.

⁽⁶⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

2.4. Budget

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

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

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

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

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

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

2.6. Kabellægning

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

27. Danmark mener, at kabellægning kan ligestilles med søtransport, og at det kunne være berettiget til at modtage statsstøtte til søtransport.

2.7. Sandsugning

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

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

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

4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLES-MARKEDET

4.1. Retsgrundlag

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

kun den direkte befordring af gods eller passagerer med skib mellem to havne eller mellem en havn og et offshoreanlæg er omfattet, og ikke tjenesteydelser, der er relateret til eller forbundet med sådan befordring.

4.2. Kabellægning

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

4.3. Sandsugning

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

⁽¹⁰⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

⁽¹²⁾ Se dommens præmis 31 og 32.

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

5. KONKLUSION

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

48. Kommissionen beslutter i lyset af ovenstående vurdering at indlede en formel undersøgelsesprocedure, jf. forordningens artikel 4, stk. 4⁽¹⁴⁾, for så vidt angår de foreslåede ændringer.
49. I lyset af de foregående overvejelser anmoder Kommissionen i overensstemmelse med forordningens artikel 6, stk. 1⁽¹⁵⁾, Danmark om at fremsætte sine bemærkninger til de ovennævnte spørgsmål og at fremsende alle oplysninger, som kan bidrage til vurderingen af de påtænkte støtteforanstaltninger, inden for én måned fra datoen for modtagelsen af dette brev. Kommissionen opfordrer de danske myndigheder til straks at fremsende en kopi af dette brev til de potentielle støttemodtagere.
50. Kommissionen minder Danmark om, at EF-traktatens artikel 88, stk. 3, har opsættende virkning. Kommissionen henviser også til forordningens artikel 14⁽¹⁶⁾, som bestemmer, at uretmæssigt udbetalt støtte kan kræves 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).

VALTIONTUKI — SAKSA

Valtiontuki C 18/07 (ex N 874/06) — Koulutustuki DHL:lle (Leipzig)

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2007/C 213/07)

Komissio on ilmoittanut 27. kesäkuuta 2007 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee edellä mainittuun toimenpiteeseen liittyvää koulutustukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa koulutustuesta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun pääosasto
Valtiontukien kirjaamo
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Faksi: (32-2) 296 12 42

Huomautukset toimitetaan Saksalle. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

MENETTELY

Komissiolle ilmoitettiin 21. joulukuuta 2006 suunnitelmasta myöntää tukea Leipzigissä Saksassa toimivalle DHL:lle.

KUVAAUS

Suunnitellun tuen saaja on pikakuljetusyritys DHL, jonka Deutsche Post AG omistaa kokonaan. DHL rakentaa parhaillaan Leipzig-Hallen lentokentälle Saksaan uutta jakelu- ja lentorahtikeskusta, jonka odotetaan olevan toimintavalmis lokakuun 2007 loppuun mennessä. Jakelu- ja lentorahtikeskusta johtavat DHL Hub Leipzig GmbH ja European Air Transport Leipzig GmbH.

Saksan viranomaiset aikovat myöntää 7,753 miljoonaa EUR koulutustukea. Tukikelpoiset kokonaiskustannukset ovat [(10-15)] (*) miljoonaa EUR. Koulutus koskee tiettyjä työtehtäviä, kuten lentorahdin maahuolintaan tarvittavaa henkilöstöä (nk. ramp agents II), turvallisuushenkilöstöä sekä lentoa edeltäviin tarkastuksiin ja asematasotarkastuksiin tarvittavia mekaanikkoja. Koulutusohjelmaan kuuluu pääasiassa yleiskoulutusta sekä jonkin verran erityiskoulutusta.

ARVIOINTI

Tässä vaiheessa komissio epäilee vakavasti, täyttääkö suunniteltu tuki komission asetuksen (EY) N:o 68/2001 ja EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiset edellytykset. Komissio ei ole varma, sisältyykö tukikelpoisiin kustannuksiin myös työtunteja. Toisaalta komissiolla on syytä olettaa, että tuensaajien pitäisi järjestää työntekijöilleen koulutusta siinäkin tapauksessa, että tukea ei myönnettäisi, seuraavassa esitetyistä syistä. Ensinnäkin DHL:n on investointien jälkeen

palkattava uusia työntekijöitä Leipzigissä Saksassa sijaitsevaan logistiikkakeskukseen, jotta keskus voi aloittaa toimintansa. Toiseksi vaikka koulutus onkin pääasiassa yleiskoulutusta, se vaikuttaa varsin tekniseltä, ja keskuksen toiminnan pyrittämisiksi suurin osa koulutuksesta täytyy järjestää mahdollisimman pian. Kolmanneksi näyttää siltä, että tietyt ammattipätevyudet ja todistukset ovat lakisääteisiä. Neljänneksi näyttää jokseenkin vaikealta löytää jo valmiiksi riittävän koulutuksen saaneita ja ammattitaitoisia työntekijöitä lentoliikennepalveluihin Euroopan markkinoilta. Lopuksi palveluiden teettäminen alihankintana muilla palveluntarjoajilla ei vaikuta kustannustehokkaalta vaihtoehdolta.

PÄÄTELMÄ

Edellä mainittujen epäilyjen perusteella komissio on päättänyt aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn.

KIRJEEN TEKSTI

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

1. VERFAHREN

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

(*) Luottamuksellisia tietoja.

2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

2.1. Der Empfänger

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

2.2. Das Ausbildungsprojekt

5. Das Logistikzentrum wird alle Bodenabfertigungsdienste sowie Preflight-Checks und Ramp-Checks für alle ankommenden und abgehenden Flugzeuge von DHL durchführen. Das Unternehmen beabsichtigt, zu diesem Zweck schrittweise rund 1 500 Personen einzustellen und entsprechend auszubilden. Die notifizierte Beihilfe bezieht sich allerdings auf Ausbildungsmaßnahmen für 485 Beschäftigte.
6. Die deutschen Behörden notifizierten für die Ausbildungsmaßnahme einen direkten Zuschuss in Höhe von 7,753 Mio. EUR, der je zur Hälfte durch den Freistaat Sachsen und das Land Sachsen-Anhalt bereitgestellt wird. Grundlage hierfür sind die jeweiligen Bestimmungen der beiden Bundesländer über die Förderung von Projekten und Ausbildungsmaßnahmen aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds.
7. Die von DHL geplanten Ausbildungsmaßnahmen werden von DHL Hub (320 Personen) und DHL EAT (165 Personen) durchgeführt.
8. Zunächst begründeten die deutschen Behörden die Erforderlichkeit der Ausbildungsmaßnahme damit, dass nicht genügend qualifizierte Fachkräfte verfügbar seien. Außerdem ziehe man die Ausbildung von Arbeitern am Standort vor, um dem Druck zum berufsbedingten Wohnortwechsel bzw. ‚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) ⁽¹⁾	Aufgaben im mittleren Management; Personalmanagement und Planung, Führungsaufgaben

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

Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)

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

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

Sicherheitsfachkräfte

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

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

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

Ausbildung für das mittlere Management

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

Tabelle 2

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

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

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

2.3. Förderfähige Ausbildungskosten und geplante Beihilfe

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

Tabelle 3

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

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

Vorliegen staatlicher Beihilfe

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

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

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

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

Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

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

Erforderlichkeit der Beihilfe

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

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽⁴⁾ ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

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

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

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

⁽⁹⁾ Vgl. Entscheidung der Kommission C 14/2006 *Ausbildungsbeihilfe für General Motors in Antwerpen, Belgien* (noch nicht veröffentlicht) und Entscheidung der Kommission C 40/2005, *Ausbildungsbeihilfe für Ford Genk* (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. Frachttonnage eine Mindestmitarbeiterzahl zur Durchführung der entsprechenden Tätigkeiten festgelegt. Außerdem sind die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 und 9 des deutschen Luftsicherheitsgesetzes verpflichtet, das Sicherheitspersonal und alle übrigen Mitarbeiter entsprechend zu schulen. Ähnliche Vorschriften sind in der deutschen Verordnung über Bodenabfertigungsdienste (Anhang 3) vorgesehen. Demnach scheinen die gesamte Ausbildung bei DHL EAT, die meisten Schulungen für die Sicherheitsfachkräfte sowie mindestens 5 Kurse für Flugzeugabfertiger (d.h. Brandschutz, Umgang mit Frachttüren, erste Hilfe, Gefahrgutschulung und Sicherheitsbestimmungen auf dem Vorfeld) ohnehin gesetzlich vorgeschrieben zu sein. Darüber hinaus muss geklärt werden, ob die Kurse für Flugzeugabfertiger wie erste Hilfe, Sicherheit, Sicherheitsbezogene Bereiche, Umweltmanagement usw. sowie einige vergleichbare Kurse für die Sicherheitsfachkräfte nicht ebenfalls Pflicht sind. Dies gilt auch für die Führungskräfte, die dieselben Qualifikationen vorweisen müssen.
 - 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."

Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä
(Asia COMP/M.4753 — Antalis/MAP)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2007/C 213/08)

1. Komissio vastaanotti 5. syyskuuta 2007 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ⁽¹⁾ 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yrityksen Sequana Capital määräysvallassa oleva ranskalainen yritys Antalis International SAS (Antalis) hankkii asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun määräysvallan alankomaalaisessa yrityksessä MAP Merchant Group BV (MAP) ostamalla osakkeita.

2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:

— Antalis: paperin jakelu,

— MAP: paperin jakelu.

3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua asetuksen (EY) N:o 139/2004 soveltamisalaan. Asiaa koskeva lopullinen päätös tehdään kuitenkin vasta myöhemmin.

4. Komissio pyytää kolmansiä osapuolia esittämään ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää komissiolle faksitse (numeroon (32-2) 296 43 01 tai 296 72 44) tai postitse viitteellä COMP/M.4753 — Antalis/MAP seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun PO (DG COMP)
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.