

# Europos Sąjungos oficialusis leidinys

# C 213

50 tomas

Leidimas  
lietuvių kalba

## Informacija ir pranešimai

2007 m. rugsėjo 12 d.

### Pranešimo Nr.

### Turinys

Puslapis

#### II Informacija

#### EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ INFORMACIJA

##### Komisija

2007/C 213/01

Leidimas teikti valstybės pagalbą remiantis EB sutarties 87 ir 88 straipsnių nuostatomis — Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja <sup>(1)</sup> ..... 1

#### IV Pranešimai

#### EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

##### Komisija

2007/C 213/02

Euro kursas ..... 6

#### VALSTYBIŲ NARIŲ PRANEŠIMAI

2007/C 213/03

Rumunijos nacionalinė procedūra ribotoms skrydžių laisvėms suteikti ..... 7

2007/C 213/04

Nyderlandų nacionalinė ribotų skrydžių laisvių paskirstymo tvarka ..... 12

#### V Skelbimai

#### ADMINISTRACINĖS PROCEDŪROS

##### Komisija

2007/C 213/05

F-Paryžius: Reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų teikimas — Reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų teikimas tarp Strasbūro, Prahos ir Vienos — Pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punktą Prancūzija paskelbė viešąjį konkursą dėl viešosios paslaugos delegavimo ..... 20

# LT

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

**Komisija**

2007/C 213/06	Valstybės pagalba — Danija — Valstybės pagalba Nr. C 22/07 (ex N 43/07) — Tvarkos, pagal kurią Danijos jūrų transporto įmonės atleidžiamos nuo pajamų mokesčio ir socialinio mokesčio mokėjimo už jūrininkus, tam tikrų taikymo sričių išplėtimas — Kvietimas teikti pastabas pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį <sup>(1)</sup> .....	22
2007/C 213/07	Valstybės pagalba — Vokietija — Valstybės pagalba C 18/07 (ex N 874/06) — Pagalba mokymui Leip- cigo DHL — Kvietimas teikti pastabas pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį <sup>(1)</sup> .....	28
2007/C 213/08	Išankstinis pranešimas apie koncentraciją (Byla COMP/M.4753 — Antalis/MAP) <sup>(1)</sup> .....	35



<sup>(1)</sup> Tekstas svarbus EEE

## II

(Informacija)

## EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ INFORMACIJA

## KOMISIJA

**Leidimas teikti valstybės pagalbą remiantis EB sutarties 87 ir 88 straipsnių nuostatomis****Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja**

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/C 213/01)

Sprendimo priėmimo data	2007 7 19
Pagalbos Nr.	N 360/06
Valstybė narė	Slovakija
Regionas	—
Pagalbos (ir arba gavėjo) pavadinimas	Zyžhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Teisinis pagrindas	Zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení zákona č. 667/2004 Z. z. a zákona č. 223/2006 Z. z. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 246/2006 Z. z. o minimálnom množstve pohonných látok vyrobených z obnoviteľných zdrojov v motorových benzínach a motorovej nafté uvedených na trh Slovenskej republiky
Pagalbos priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Aplinkos apsauga
Pagalbos forma	Mokesčio tarifo mažinimas
Biudžetas	Bendra suteiktos pagalbos suma: 2 933 mln. SKK
Pagalbos intensyvumas	—
Trukmė	2006 5 1-2012 4 30
Ekonomikos sektorius	Chemijos ir farmacijos pramonė

Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministerstvo finacii SR
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja(-iosiomis) kalba(-omis) galima rasti tinklalapyje:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Sprendimo priėmimo data	13. 6.2007
Pagalbos Nr.	N 549/06
Valstybė narė	Italija
Regionas	Sicilia
Pagalbos (ir (arba) gavėjo) pavadinimas	Atlantica Invest AG
Teisinis pagrindas	— 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
Pagalbos priemonės rūšis	Individuali pagalba
Tikslas	Regioninė plėtra
Pagalbos forma	Tiesioginė dotacija
Biudžetas	Bendra suteiktos pagalbos suma: 97,48 mln. EUR
Pagalbos intensyvumas	12,2 %
Trukmė	2009 12 31
Ekonomikos sektorius	Poilsio organizavimo, kultūrinė ir sportinė veikla
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministero dello Sviluppo economico
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja(-iosiomis) kalba(-omis) galima rasti tinklalapyje:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Sprendimo priėmimo data	4. 5.2007
Pagalbos Nr.	N 755/06
Valstybė narė	Čekija
Regionas	—
Pavadinimas	Nuo 2006 m. gegužės iki liepos mėn. potvynių padarytos žalos pylimų ir žuivaisos tvenkinių struktūroms atlyginimas
Teisinis pagrindas	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
Priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	2006 m. vasarą potvynių padarytos žalos kompensavimas
Pagalbos forma	Tiesioginė pagalba
Biudžetas	Iš viso 3 000 000 CZK
Intensyvumas	Daugiausia 70 % išlaidų pastatams
Trukmė	2007 1 1-2008 12 31
Ekonomikos sektoriai	Žuvininkystė
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja(-iosiomis) kalba(-omis) galima rasti tinklalapyje:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Sprendimo priėmimo data	2007 5 4
Pagalbos Nr.	N 914/06
Valstybė narė	Čekija
Regionas	—
Pavadinimas	2006 m. gegužės 28 d. — liepos 2 d. žuivaisos tvenkiniuose potvynių padarytos žalos žuvų ištekliais sumažinimas

Teisinis pagrindas	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
Priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	2006 m. gegužės 28 d. — liepos 2 d. žuvivaisos tvenkiniuose potvynių padarytos žalos žuvų ištekliams sumažinimas
Pagalbos forma	Tiesioginė pagalba
Biudžetas	Iš viso 10 000 000 CZK
Intensyvumas	50 % žuvims padarytos žalos
Trukmė	2006 12 1-2007 12 31
Ekonomikos sektoriai	Žuvininkystė
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja(-iosiomis) kalba(-omis) galima rasti tinklalapyje:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Sprendimo priėmimo data	2007 5 14
Pagalbos Nr.	N 135/07
Valstybė narė	Nyderlandai
Regionas	—
Pavadinimas (ir (arba) pagalbos gavėjo pavadinimas)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Teisinis pagrindas	Verordening financiering vispromotie 2007
Priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Pagalba žuvininkystės sektoriui
Pagalbos forma	Individualios dotacijos
Biudžetas	Apie 1 381 000 EUR per metus
Intensyvumas	Daugiausia 100 %

Trukmė	Neribota
Ekonomikos sektoriai	Žuvininkystės sektorius
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Kita informacija	Metinė ataskaita

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja(-iosiomis) kalba(-omis) galima rasti tinklalapyje:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

---

## IV

(Pranešimai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ  
PRANEŠIMAI

## KOMISIJA

Euro kursas <sup>(1)</sup>

2007 m. rugsėjo 11 d.

(2007/C 213/02)

1 euro =

Valiuta	Valiutos kursas	Valiuta	Valiutos kursas	
USD	JAV doleris	1,3824	RON Rumunijos lėja	3,3163
JPY	Japonijos jena	157,31	SKK Slovakijos krona	33,637
DKK	Danijos krona	7,4473	TRY Turkijos lira	1,7790
GBP	Svaras sterlingas	0,68020	AUD Australijos doleris	1,6715
SEK	Švedijos krona	9,3200	CAD Kanados doleris	1,4467
CHF	Šveicarijos frankas	1,6401	HKD Honkongo doleris	10,7610
ISK	Islandijos krona	89,86	NZD Naujosios Zelandijos doleris	1,9819
NOK	Norvegijos krona	7,8515	SGD Singapūro doleris	2,1049
BGN	Bulgarijos levas	1,9558	KRW Pietų Korėjos vonas	1 294,48
CYP	Kipro svaras	0,5842	ZAR Pietų Afrikos randas	9,9094
CZK	Čekijos krona	27,630	CNY Kinijos ženminbi juanis	10,4001
EEK	Estijos kronos	15,6466	HRK Kroatijos kuna	7,3237
HUF	Vengrijos forintas	254,58	IDR Indijos rupija	13 049,86
LTL	Lietuvos litas	3,4528	MYR Malaizijos ringitas	4,8584
LVL	Latvijos latas	0,7004	PHP Filipinų pesas	65,056
MTL	Maltos lira	0,4293	RUB Rusijos rublis	35,2250
PLN	Lenkijos zlotas	3,7895	THB Tailando batas	44,709

<sup>(1)</sup> Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.



## VALSTYBIŲ NARIŲ PRANEŠIMAI

**Rumunijos nacionalinė procedūra ribotoms skrydžių laisvėms suteikti**

(2007/C 213/03)

Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo 6 straipsnį Europos Komisija skelbia šią nacionalinę skrydžių laisvių, kurios yra ribojamos tarptautiniais oro susisiekimo susitarimais, suteikimo atitinkantiems Bendrijos oro vežėjams procedūrą

**„Transporto ministerija**

**Įsakymas patvirtinti taisyklės, pagal kurias Bendrijos oro vežėjai skiriami teikti oro susisiekimo paslaugas laikantis Rumunijos ir ES nepriklausančių valstybių sudarytų oro susisiekimo susitarimų nuostatų**

**Nr. 269 2007 m. gegužės 28 d.**

Vykdydama Transporto ministerijos, valdžios institucijos transporto srityje, įgaliojimus,

Remdamasi Vyriausybės potvarkio Nr. 29/1997, priimto dėl iš dalies pakeistos, papildytos ir naujai paskelbtos Civilinės aviacijos kodekso redakcijos, 4 straipsnio b ir v punktais bei 50 straipsnio 3 dalimi, taip pat Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo 5 straipsniu ir Vyriausybės sprendimo Nr. 367/2007 dėl Transporto ministerijos struktūros ir darbo 5 straipsnio 4 dalimi,

Transporto ministerija skelbia šį

## ĮSAKYMA:

*1 straipsnis*

Šio įsakymo priede pateikiamos ir jo neatskiriama dalimi laikomos taisyklės, pagal kurias Bendrijos oro vežėjai paskiriami teikti oro susisiekimo paslaugas laikantis Rumunijos ir ES nepriklausančių valstybių sudarytų oro susisiekimo susitarimų nuostatų, yra patvirtinamos.

*2 straipsnis*

1. Šis įsakymas yra skelbiamas Rumunijos oficialiojo leidinio I dalyje.
2. Šio įsakymo įsigaliojimo dieną panaikinamas 1999 m. lapkričio 4 d. Rumunijos oficialiojo leidinio Nr. 539 I dalyje paskelbtas įsakymas Nr. 546/1999 dėl sąlygų, kuriomis reglamentuojamas Rumunijos oro vežėjų skyrimas teikti viešojo oro susisiekimo paslaugas reguliariais maršrutais.

*3 straipsnis*

Transporto ministerijos Generalinė civilinės aviacijos direkcija imasi priemonių taikyti šio įsakymo nuostatas.

*Transporto ministras*  
Ludovic ORBAN

**Transporto ministerijos įsakymo Nr. 269/2007 priedas****Taisyklės, pagal kurias Bendrijos oro vežėjai skiriami teikti oro susisiekimo paslaugas laikantis Rumunijos ir ES nepriklausančių valstybių sudarytų oro susisiekimo susitarimų nuostatų***1 straipsnis*

1. Šiomis taisyklėmis nustatomos sąlygos, kurių laikantis Bendrijos oro vežėjai gali būti skiriami teikti oro susisiekimo paslaugas maršrutais, kuriems taikomi Rumunijos ir ES nepriklausančių valstybių sudaryti oro susisiekimo susitarimai ir kuriems netaikomas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus, toliau — Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92.
2. Šiose taisyklėse:
  - „Bendrijos oro vežėjas“ reiškia kiekvieną Rumunijoje pagal Bendrijos teisę įsisteigusį oro vežėją, turintį licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą pagal Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų maršrutus ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių;
  - „Maršrutas, kuriame ribojamos skrydžių laisvės“ reiškia maršrutą, kuriam netaikomas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 ir kuriame skrydžių laisvės ribojamos Rumunijos ir ES nepriklausančių valstybių sudarytais oro susisiekimo susitarimais.

*2 straipsnis*

1. Informacija apie skrydžių laisvės ir jų suteikimą maršrutuose tarp Rumunijos ir Europos Sąjungai nepriklausančių valstybių, su kuriomis Rumunija yra sudariusi oro susisiekimo susitarimus, yra skelbiama Transporto ministerijos tinklavietėje [www.mt.ro](http://www.mt.ro).
2. Kalendorinis planuojamų derybų dėl dvišalių oro susisiekimo susitarimų planas skelbiamas Transporto ministerijos tinklavietėje.
3. Kiekvienas Bendrijos oro vežėjas, suinteresuotas teikti oro susisiekimo paslaugas maršrutais tarp Rumunijos ir Europos Sąjungai nepriklausančių valstybių, su kuriomis Rumunija nėra sudariusi oro susisiekimo susitarimų, gali Transporto ministerijai pranešti savo ketinimus ir galimus reikalavimus. Į Transporto ministerijos gautą informaciją atsižvelgiama, jei su tokia valstybe tariamasi dėl oro susisiekimo susitarimo sudarymo.

*3 straipsnis*

1. Kiekvienas Bendrijos oro vežėjas, suinteresuotas teikti oro susisiekimo paslaugas maršrutais, kuriems taikomi Rumunijos ir ES nepriklausančių valstybių sudaryti oro susisiekimo susitarimai ir kuriems netaikomas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92, pateikia Transporto ministerijos Generalinei civilinės aviacijos direkcijai (GCAD) rašytinį prašymą suteikti atitinkamą paskyrimą.
2. Jei prašymas pateikiamas dėl maršruto, kuriame skrydžių laisvės ribojamos (įskaitant keleivių vietų ir skrydžių skaičiaus ribojimą arba oro vežėjų, kuriems leista teikti paslaugas tuo maršrutu, skaičiaus ribojimą), Transporto Ministerijos tinklavietėje paskelbiama informacija apie prašymą ir pranešimas kitiems Bendrijos oro vežėjams per penkiolika dienų nuo pranešimo paskelbimo teikti prašymus dėl skyrimo teikti oro susisiekimo paslaugas tuo maršrutu.
3. Visi pagal šio straipsnio 2 dalyje numatytą pranešimą gauti prašymai skelbiami Transporto ministerijos tinklavietėje.
4. Po šio straipsnio 2 dalyje nurodyto termino gauti prašymai nesvarstomi, o prašymų teikėjus atitinkamai informuoja GCAD.

5. Šio straipsnio 1 ir 3 dalyje numatyti prašymai rašomi rumunų kalba, į juos įtraukiama ši informacija:
- a) oro vežėjo licencijos oro susisiekimui vykdyti kopija;
  - b) planuojamų teikti oro paslaugų aprašymas (maršrutai, skrydžių tvarkaraštis, orlaivių tipai ir jų registracijos numeriai, ir t. t.);
  - c) numatyta data, nuo kurios pradėdamos teikti oro susisiekimo paslaugos;
  - d) galimi rinkos susitarimai su kitais oro vežėjais;
  - e) jungiamieji skrydžiai, jei yra;
  - f) keleivių galimybės naudotis siūlomomis paslaugomis ir jiems teikiama pagalba (bilietų pardavimo tinklas, internetu teikiamos paslaugos, ir t. t.);
  - g) maršruto kainodaros politika;
  - h) pagrindiniai faktai ir garantijos, kuriomis remiantis galima įvertinti besikreipiančio oro vežėjo techninį ir finansinį pajėgumą teikti planuojamas oro susisiekimo paslaugas bent artimiausius dvejus darbo metus (maršrutui numatytas verslo planas, kuriame yra bent tokia informacija: orlaivio, kurį ketinama naudoti, būseną; praktinės galimybės suteikti kitą orlaivį, jei dėl nenumatytų aplinkybių negalima naudoti numatyto orlaivio; finansinis pajėgumas pradėti skrydžius ir juos išlaikyti, net jei oro susisiekimo paslaugų paklausa yra labai maža; naujosios paslaugos integracija su jau teikiamomis oro susisiekimo paslaugomis; numatoma oro susisiekimo paslaugos įtaka įvairių kategorijų keleiviams).
6. GCAD gali paprašyti pareiškėjų pateikti papildomos informacijos, kuri yra reikalinga prašymo įvertinimui.

#### 4 straipsnis

1. Maršrutams, kuriuose skrydžių laisvės neribojamos, paskyrimus suteikia Transporto ministerija pagal atitinkamo oro susisiekimo susitarimo nuostatas, prieš tai gavusi prašymą ir 3 straipsnyje nustatytą informaciją.
2. Konkurentų prašymus dėl maršruto, kuriame ribojamos skrydžių laisvės, nenaudojamų pajėgumų vertina GCAD remdamasi tokiais kriterijais:
- a) oro susisiekimo paklausos tenkinimas (siūlomas oro susisiekimo paslaugų dažnumas ir keleivių vietų skaičius, tiesioginio arba netiesioginio susisiekimo paslaugos, skrydžių dienos, ir t. t.);
  - b) suteiktos garantijos teikti paslaugas bent jau dvejus metus;
  - c) siūloma paslaugų teikimo pradžios data ir trukmė;
  - d) keleivių galimybės naudotis siūlomomis paslaugomis ir jiems teikiama pagalba (bilietų pardavimo tinklas, internetu teikiamos paslaugos, ir t. t.);
  - e) tarifų politika, įskaitant bilietų kainas;
  - f) jei yra, siūlomų paslaugų integracija su esamu maršrutų tinklu;
  - g) orlaivio eksploatacinės charakteristikos aplinkosaugos požiūriu, įskaitant triukšmingumą.
3. Be to, gali būti atsižvelgiama į tai, kaip oro vežėjas moka Rumunijos oro uostų ir oro navigacijos paslaugų mokesčius.

#### 5 straipsnis

1. Sprendimą dėl skyrimo teikti oro susisiekimo paslaugas maršrutais, kuriuose ribojamos skrydžių laisvės, Transporto ministerija priima per 60 dienų nuo 3 straipsnio 2 dalyje numatyto pranešimo paskelbimo.
2. Skrydžių laisvės suteikiamos neterminuotai.

3. Šio straipsnio 1 dalyje nustatytas sprendimas paskelbiamas Transporto ministerijos tinklavietėje, o GCAD perduoda jį visiems pareiškėjams raštu. Paskelbus sprendimą, Transporto ministerija paskiria atrinktąjį oro vežėją teikti oro susisiekimo paslaugas tuo maršrutu.

4. Oro vežėjui draudžiama perduoti kitam oro vežėjui gautas skrydžių laisves teikti oro susisiekimo paslaugas maršrutais, kuriems netaikomas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92.

5. Jei pagal 4 straipsnio 1 dalį arba 5 straipsnio 3 dalį Transporto ministerijos paskirtajam oro vežėjui atitinkamos licencijos oro susisiekimui vykdyti nesuteikia arba ją atšaukia ES nepriklausančios trečiosios valstybės kompetentinga valdžios institucija, oro vežėjas nedelsdamas raštu apie tai praneša Transporto ministerijai.

#### 6 straipsnis

1. GCAD stebi, kaip Bendrijos oro vežėjas, paskirtas teikti oro susisiekimo paslaugas maršrutais, kuriuose ribojamos skrydžių laisvės, teikia paslaugas pagal pateiktą paraišką ir pagal 5 straipsnyje numatyto paskirimojo sprendimo sąlygas.

2. Kiekvienas Bendrijos vežėjas turi teisę ginčyti skrydžių laisvių naudojimo efektyvumą maršrute, kuriame ribojamos skrydžių laisvės, ir prašyti skyrimo teikti oro susisiekimo paslaugas tuo maršrutu, pasiūlęs geresnes paslaugų teikimo sąlygas nei paskirtojo oro vežėjo sąlygos.

3. Šio straipsnio 2 dalyje nustatytais atvejais, GCAD pakartotinai įvertina pradinį paskyrimą. Pakartotinis įvertinimas nevykdomas penkerius metus nuo paskyrimo išdavimo arba nuo ankstesnio pakartotinio įvertinimo.

4. Paskirtajam oro vežėjui pranešama apie visus pakartotinio įvertinimo sprendimus. Sprendimas skelbiamas Transporto ministerijos tinklavietėje. Atliekant pakartotinį įvertinimą, laikomasi 3–5 straipsniuose nustatytos procedūros.

#### 7 straipsnis

1. Transporto ministerija panaikina pagal 5 straipsnio 3 dalį suteiktą paskyrimą, jeigu:

- a) oro vežėjas neprašė teikti oro susisiekimo paslaugų nustatytu maršrutu per šešis mėnesius nuo paskyrimo datos;
- b) oro susisiekimo paslaugų teikimas nutraukiamas ir neatnaujinamas per šešis mėnesius, nebent paslaugų teikimas nutraukiamas dėl aplinkybių, kurių paskirtasis oro vežėjas pakeisti negali;
- c) kitos valstybės kompetentinga valdžios institucija nesuteikė paskirtajam oro vežėjui atitinkamos licencijos oro susisiekimui vykdyti arba ją atšaukė;
- d) oro vežėjas pranešė GCAD apie ketinimą nutraukti skrydžius atitinkamu maršrutu.

2. Be to, Transporto ministerija gali panaikinti paskyrimą, jeigu:

- a) oro vežėjas nesilaiko duotų įsipareigojimų dėl skrydžių skaičiaus, keleivių vietų skaičiaus, tarifų ir bilietų platinimo, kurių pagrindu Transporto ministerija priėmė paskiriamąjį sprendimą;
- b) oro vežėjas yra nuolat skolingas Rumunijos oro uostams arba oro navigacijos paslaugų teikėjams.

3. Apie ketinimą panaikinti paskyrimą tam tikram maršrutui ir tokio sprendimo priežastis GCAD raštu praneša atitinkamam oro vežėjui. Be to, toks pranešimas siunčiamas visiems Bendrijos oro vežėjams, kurie pagal 3 straipsnį kreipėsi paskyrimo teikti oro susisiekimo paslaugas aptariamais maršrutais; oro vežėjams leidžiama pareikšti pastabas ir komentarus.

4. Gavęs 3 dalyje numatytą pranešimą, paskirtasis Bendrijos oro vežėjas turi teisę per 15 dienų atsiųsti GCAD priežasčių, dėl kurių paskyrimas atšaukiamas, komentarus ir naujus išsipareigojimus, kurių jis pageidauja imtis teikdamas oro susisiekimo paslaugas aptariamam maršrutui.
5. Pasibaigus 4 dalyje nustatytam terminui, sprendimą dėl paskyrimo atšaukimo Transporto ministerija priima per 30 dienų. Jei paskyrimas panaikinamas, atitinkamas sprendimas įsigalioja per tris mėnesius po to, kai apie jį pranešama susijusiam oro vežėjui. Naujas paskyrimas suteikiamas, laikantis 3–5 straipsniuose nustatytos procedūros.

#### 8 straipsnis

Jei dėl Transporto ministerijos sprendimo panaikinti paskyrimą arba neskirti Bendrijos oro vežėjo teikti oro susisiekimo paslaugų maršrutu, kuriam taikomas Rumunijos ir Europos Sąjungai nepriklausančios valstybės sudarytas oro susisiekimo susitarimas ir kuriam netaikomas Reglamentas (EEB) Nr. 2408/92, pateikiamas ieškinys, toks ieškinys nagrinėjamas pagal Administracinių ginčų nagrinėjimo įstatymą Nr. 554/2004 su pakeitimais.“

---

**Nyderlandų nacionalinė ribotų skrydžių laisvių paskirstymo tvarka**

(2007/C 213/04)

Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo 6 straipsnį Europos Komisija skelbia toliau pateikiamą nacionalinę skrydžių laisvių paskirstymo bendrijos oro vežėjams tvarką, kai tas laisves riboja susitarimai dėl oro susisiekimo su trečiosiomis šalimis

**„Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Luchtvaart****Licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo gairės**

(iš dalies pakeistos 2007 m. gegužės 7 d. nutarimu (VENW/DGTL-2007/7827))

Datum  
20 augustus 2004

Ons kenmerk  
DGL/04.U01454

**Įvadas**

Iš 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimo vadinamosiose „Atviro dangaus“ (*Open Skies*)<sup>(1)</sup> bylose matyti, kad Europos oro vežėjui, ketinančiam įsisteigti Nyderlanduose, turi būti nediskriminuojant ir skaidriai suteikta galimybė naudotis skrydžių laisvėmis pagal dvišalius Nyderlandų susitarimus dėl oro susisiekimo. Tai nustato Reglamentas dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo ((EB) Nr. 847/2004). Todėl Civilinės aviacijos generalinis direktoratas (DGTL) nusprendė licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo tvarką ir su ja susijusią įgyvendinimo tvarką suderinti su pokyčiais, įvykusiais šioje Europos teisės srityje, ir siekdamas skaidrumo išdėstyti šiose gairėse būtinus procedūros ir jos įgyvendinimo tvarkos pakeitimus.

Keisis ne tik licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo sistema, bet ir licencijos forma. Licencija oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais bus tokios formos, kad kiekvienas Nyderlanduose įsisteigęs bendrijos oro vežėjas iš principo turėtų galimybę vykdyti oro susisiekimą maršrutais po visą pasaulį. Tačiau, kad oro vežėjas galėtų vykdyti oro susisiekimą konkrečiu maršrutu, tas maršrutas turi būti įtrauktas į ministro tvirtinamą pagal licenciją sudarytą maršrutų, kuriais faktiškai leidžiama vykdyti oro susisiekimą, sąrašą.

Be to, DGTL stengiasi išlaikyti esamą sistemą, kai ji neprieštarauja ES įstatymams. Todėl, atsižvelgiant į Europos Teisingumo Teismo sprendimą dėl „Atviro dangaus“ susitarimų su JAV, pilietine priklausomybe paremtos nuosavybės ir kontrolės nuostatos buvo pataisytos, kad neprieštarautų EB Sutarties 43 straipsnio reikalavimams (įsisteigimo teisė).

Jei tūpimo teisių skaičius ribotas, DGTL, prieš suteikdamas leidimą, turės skaidriai ir nediskriminuodamas nuspręsti, kuris oro vežėjas galės vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais. Priimdamas sprendimą DGTL vadovausis esama tvarka, nustatyta 1994 m. licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo gairėse, ir naujaisiais šios tvarkos papildymais, pateiktais šiose licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo gairėse. Vertinimas bus vykdomas ir argumentuojamas Nyderlandų įstatyme *Algemene wet bestuurrecht (Awb)* nustatyta tvarka.

**Taikymo sritis**

Bendrijos oro vežėjas, ketinantis vykdyti oro susisiekimą maršrutais iš Nyderlandų į trečiąsias šalis, per tas šalis ir iš jų, norėdamas pasinaudoti Nyderlandų valdžios institucijų gautomis dvišalėmis skrydžių laisvėmis, pirmiausia privalės įsisteigti Nyderlanduose ir pateikti paraišką gauti licenciją oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais, o jei oro susisiekimas nereguliarus, paraišką gauti leidimą vykdyti užsakomuosius skrydžius.

Licencija oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais galioja tik tada, kai oro vežėjas turi galiojančią veiklos licenciją pagal Nyderlandų įstatymo *Luchtvaartwet* 16a straipsnį.

(<sup>1</sup>) Bylos C-466/98, C-467/98, C-468-98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98.

Veiklos licencijos išdavimas ir jos galiojimas priklauso nuo turimo galiojančio OVP, nurodančio veiklos, kuriai išduota licencija, rūšis (Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 9 straipsnis). Susisiekimas turi būti vykdomas pagal suteiktą Oro transporto operatoriaus sertifikatą (oro vežėjo pažymėjimą) (OTOS).

Jei oro vežėjas, turintis Nyderlandų išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais, nustoja būti Nyderlanduose įsisteigęs bendrijos oro vežėjas, ministras gali nuspręsti jo licenciją anuliuoti.

Licencijos oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimas nepanaikina licencijos turėtojo prievolės laikytis kitų nuostatų, pavyzdžiui, trečiųjų šalių, į kurias vykdomi skrydžiai, valdžios institucijų reikalavimų ar teisių kilti ir leistis prieinamumo.

## Teisinis pagrindas

### Nacionalinis

Licencija oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais arba leidimas vykdyti užsakomuosius skrydžius išduodamas pagal Nyderlandų įstatymo *Luchtvaartwet* 16b straipsnį, todėl yra galimybė išduoti 16 straipsnyje minimą licenciją, kuriai nebūtų taikomi 16a straipsnio reikalavimai dėl veiklos licencijos. Be to, tai sudaro pagrindą šioms gairėms patvirtinti.

Licencija išduodama ne ilgiau kaip 5 metams. Prieš išduodant licenciją paraiška vertinama pagal šį dokumentą, kuriuo keičiama licencijų vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais išdavimo politika, ir Veiklos licencijų išdavimo gairės (*Nota Vergunningenbeleid*). Jei šio dokumento ir Veiklos licencijų išdavimo gairių nuostatos skiriasi, viršesnės yra Licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo gairės. Sprendimams dėl užsakomųjų skrydžių taikomas Nyderlandų teisės aktas *Besluit ongereregeld luchtvervoer* (BOL, 1975 m. gegužės 2 d. nutarimas /Stb. 1975, 227), o dėl kelionių paketo — Nyderlandų teisės aktas *Besluit IT-reizen* (1981 m. vasario 5 d. teisės aktas/ Nr. LV/L 20478/ *Rijksluchtvaartdienst*/ Stcrt. 1981, 33).

Be Nyderlandų teisės akto *Besluit IT-reizen*, pagal teisės akto *Besluit ongereregeld luchtvervoer* 7 straipsnį nustatytos išsamesnės nereguliarus oro susisiekimo vykdymo taisyklės, jos pateikiamos Nyderlandų teisės aktuose *Besluit Vracht- en overige vluchten* (1981 m. vasario 5 d. teisės aktas/Nr. LV/L 20477 *Rijksluchtvaartdienst*/ Stcrt. 1981, 33), *Beschikking ABC-vluchten* (1979 m. birželio 11 d. nurodymas/Nr. LV/L 22952/Stcrt. 1979, 131) ir *Beschikking vervoer besloten groepen* (1975 m. liepos 29 d. teisės aktas/Nr. POL/L 23676/ Stcrt. 1975, 150).

### Europos

2002 m. lapkričio 5 d. Europos Teisingumo Teismas priėmė sprendimą bylose, kurias Komisija buvo iškėlusį dėl „Atviro dangaus“ susitarimų su JAV <sup>(2)</sup>. Europos Teisingumo Teismas laikosi nuomonės, kad kai kuriose srityse Bendrija turi išskirtines teises. Be to, Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad oro susisiekimo susitarimuose keliamos sąlygos dėl nacionalinės nuosavybės ir kontrolės pažeidžia EB Sutarties 43 straipsnyje numatytą įsisteigimo teisę. Teisingumo Teismas ir Komisija <sup>(3)</sup> paragino valstybes nars nebepažeisti EB Sutarties.

Atsižvelgdami į Teisingumo Teismo sprendimus ir remdamiesi EB Sutarties 10 straipsniu Nyderlandai ėmėsi priemonių užtikrinti, kad būtų įgyvendinti Sutartyje ir Bendrijos institucijų sprendimuose keliami reikalavimai. Įsisteisėjus Teisingumo Teismo sprendimams Komisija savo Komunikate dėl Bendrijos ir trečiųjų šalių santykių oro susisiekimo srityje (COM(2003) 94) ir Reglamente dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo (EB 847/2004) išklė reikalavimus dėl skrydžių laisvių suteikimo. Minėto reglamento 5 straipsnis aktualus licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo politikai.

## Licencijų, naudojamų skirstant maršrutus, rūšys

### Licencijų išdavimo skirstant maršrutus išimtis

Pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 <sup>(4)</sup> dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų sritį vykdyti oro susisiekimą leidžiama oro vežėjui, turinčiam ES valstybės narės išduotą veiklos licenciją. Oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais kai kurios valstybės narės reikalauja turėti tos valstybės valdžios institucijų leidimą.

<sup>(2)</sup> Žr. 1 išnašą.

<sup>(3)</sup> COM (2002) 649 Komisijos komunikatas dėl Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimų poveikio Europos oro susisiekimo politikai.

<sup>(4)</sup> 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus maršrutus, (OL L 240, 1992 8 24, p. 33).

Tačiau Nyderlanduose leidimas suteikiamas automatiškai be administracinių formalumų, išskyrus pranešimą oro uostui ir oro susisiekimo kontrolės tarnybai apie faktiškai vykdomą skrydį. Nuo 1997 m. balandžio 1 d. EB oro vežėjams leidžiama vykdyti oro susisiekimą į oro uostus ir iš jų valstybės narės teritorijoje (vietinį oro susisiekimą). Oro susisiekimui vykdyti už EB ribų reikia pateikti paraišką gauti licenciją oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais ar leidimą vykdyti užsakomuosius skrydžius.

#### *Licencija vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais*

Daugumai maršrutų Europos Bendrijos viduje taikomi dvišaliai susitarimai. Kiekvienas dvišalis susitarimas šiek tiek skiriasi nuo kitų. Suteikiamos skrydžių laisvės daugiau ar mažiau ribojamos, tai priklauso nuo įvairių politinių bei ekonominių veiksnių, pavyzdžiui, oro vežėjo padėties tos šalies, su kuria sudarytas oro susisiekimo susitarimas, rinkoje. Todėl licencijos oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo ir vertinimo tvarka taikoma tik maršrutams už Europos Sąjungos ribų.

Pats liberaliausias iš esamų susitarimų yra „Atviro dangaus“ oro susisiekimo susitarimas su Jungtinėmis Valstijomis. Šiuo atviru režimu daugeliui Nyderlandų oro vežėjų leidžiama vykdyti oro susisiekimą iš visų Nyderlandų oro uostų į visus kitos susitarimo šalies oro uostus per bet kurį tarpinį oro uostą ir į bet kurį kitą oro uostą. Oro susisiekimo dažnis šiuo ypač laisvu režimu taip pat neribojamas. Todėl licencijos vykdyti reguliarių keleivinių ir krovininių oro susisiekimą nustatytais maršrutais ir leidimai vykdyti užsakomuosius skrydžius išduodami beveik automatiškai.

Jei dvišalis susitarimas yra ribojamasis, be kitų sąlygų jame nustatoma, kiek oro vežėjų, kokių dažniu ir kokiais maršrutais gali vykdyti reguliarių oro susisiekimą. Kartais trečioji šalis pagal oro susisiekimo susitarimą gali reikalauti nurodyti taikomus tarifus. Tiems tarifams gali prireikti susitarimą sudariusios šalies patvirtinimo.

Tiek liberaliuose, tiek ribojamuosiuose oro susisiekimo susitarimuose reikalaujama, kad licenciją gaunantis(-ys) oro vežėjas(-jai) priklausytų Nyderlandams ir būtų jų kontroliuojamas(-i). Oro susisiekimo susitarimai sudaromi dėl reguliariojo oro susisiekimo. Todėl Nyderlandų valdžios institucijos reikalavimą dėl Nyderlandų nuosavybės ir kontrolės ėmė taikyti išduodamos licenciją reguliariam oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais. Nyderlandų nuosavybės ir kontrolės reikalavimas dabar keičiamas reikalavimu, kad oro vežėjas, kuriam išduodama licencija oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais, būtų Nyderlanduose įsisteigęs Bendrijos oro vežėjas. Užsakomieji skrydžiai ir *ad hoc* skrydžiai, kurių nereguliuoja oro susisiekimo susitarimai, svarstomi atskirai atsižvelgiant į esamus dvišalius oro susisiekimo santykius, jiems vykdyti išduodami užsakomųjų skrydžių leidimai.

#### *Leidimai vykdyti užsakomuosius skrydžius*

Kaip minėta, daugumai užsakomųjų ir *ad hoc* skrydžių dvišaliai susitarimai netaikomi. Užsakomiesiems skrydžiams Europoje specialios tvarkos nėra, tuos skrydžius reguliuoja Reglamentas (EEB) Nr. 2408/92. Iš principo užsakomuosius skrydžius vykdančios oro vežėjai neskirstomi pagal tai, ar jie yra Nyderlandų oro vežėjai ar ne, su sąlyga, kad toje valstybėje, kurioje įsisteigęs oro vežėjas, Nyderlandų oro vežėjams suteikiamas panašus leidimas vykdyti užsakomuosius skrydžius.

Taigi vykdančiam užsakomuosius skrydžius priklausomybė kuriai nors šaliai nėra labai svarbi. Tačiau leidimų išdavimo tvarka turi būti skaidri ir nediskriminuojanti. Pateikus prašymą gali būti išduotas leidimas vykdyti užsakomuosius ir *ad hoc* skrydžius, suteikiantis teisę per nustatytą laikotarpį įvykdyti nustatytą užsakomųjų skrydžių skaičių. Vertinant prašymą išduoti leidimą vykdyti užsakomuosius skrydžius taikomi tie patys vertinimo kriterijai, kaip ir vertinant paraišką gauti licenciją oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais. Konsultavimo ir sprendimo formavimo tvarka taip pat nesiskiria. Be to, taikomos Nyderlandų teisės akte *Besluit ongeregeld vervoer* (BOL, 1975 m. gegužės 2 d. teisės aktas/Stb. 1975, 227) numatytos gairės, leidimų išdavimo tvarka ir išsamesnės taisyklės (pavyzdžiui, kelionės paketui — Nyderlandų teisės aktas *Besluit IT-reizen* (1981 m. vasario 5 d. teisės aktas/Nr. LV/L 20478/ Rijksluchtvaartdienst/ Stcrt. 1981,33)).

Licencijuojant daug dėmesio skiriama reguliariojo oro susisiekimo maršrutų tinklo stiprinimui, tad priimant sprendimą dėl prašymo išduoti leidimą vykdyti užsakomuosius skrydžius patenkinimo ar nepatenkinimo labai svarbus dalykas yra tas, kad vykdančiam tuos užsakomuosius skrydžius nebūtų padaryta politinės ar ekonominės žalos svarbioms reguliariojo oro susisiekimo paslaugoms. Užsakomųjų skrydžių bendrovė, ketinanti vykdyti reguliarią oro susisiekimo veiklą, pirmiausia Reglamente (EEB) Nr. 2407/92 ir JAROPS nustatyta tvarka turi pasirūpinti reikiama veiklos licencijos ir OTOS pakeitimais.



## Licencijų oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išdavimo tvarka

### *Politinės derybos dėl oro susisiekimo susitarimų*

Derantis dėl oro susisiekimo politikos labai svarbus vaidmuo tenka nacionalinių oro vežėjų interesams. Dabartinėje praktikoje dėl skrydžių laisvių dažnai deramasi remiantis oro vežėjų (ar vieno iš jų) parodytu susidomėjimu naujomis galimybėmis. Pirmiausia vertinama, ar suinteresuotojo oro vežėjo prašymas atitinka Licencijų išdavimo gairių kriterijus ir ar suinteresuotasis oro vežėjas tenkina visus keliamus reikalavimus. Be to, konsultuojamasi su visomis suinteresuotomis šalimis, joms sudaroma galimybė dalyvauti derybose. Jei pavyksta susitarti tikrai dėl riboto oro vežėjų, kuriems gali būti leidžiama naudotis skrydžių laisvėmis, skaičiaus, Licencijų išdavimo gairėse nustatyta tvarka dvišalio susitarimo partneriui diplomatiniais kanalais siunčiama informacija apie paskirtus oro vežėjus, kuriems leidžiama naudotis suteiktomis skrydžių laisvėmis. Esami paskyrimai ir nustatyti maršrutai palaikomi pagal licencijoje numatytas sąlygas ir apribojimus.

Kaip nustatyta Teisingumo Teismo sprendime, reikia atsižvelgti ir į Nyderlanduose įsisteigusių bendrijos oro vežėjų interesus. Visa tvarka nuo derybų dėl oro susisiekimo pradžios iki oro susisiekimo susitarimo sudarymo turi būti skaidri ir nediskriminuojanti ne tik nacionalinių, bet ir kitų oro vežėjų atžvilgiu.

### *Tvarka*

Nyderlanduose įsisteigę Bendrijos oro vežėjai turi pateikti paraišką naudotis gautomis skrydžių laisvėmis arba vykdyti skrydžius maršrutais, kuriais kiti oro vežėjai nebesinaudoja. Oro vežėjui raštu pateikus paraišką gauti licenciją, DGTL visų pirma tiria, ar pagal dvišalius santykius galima leisti vykdyti oro susisiekimą prašomu maršrutu.

Paraiška gauti licenciją vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais svarstoma Nyderlandų įstatymo *Algemene wet bestuursrecht (Awb)* 3, 4 ir 6 skyriuose nustatyta tvarka. Pagal šias taisykles sprendimas turi būti priimtas per priimtina 8 savaičių laikotarpį nuo paraiškos gavimo datos. Taisyklėse numatyta galimybė pareiškėjui papildyti savo paraišką, jeigu reikia. Be to, jei paraiška atmetama visa arba iš dalies, turi būti išklaustyti pareiškėjo argumentai. Nyderlandų įstatyme *Algemene wet bestuursrecht (Awb)* nustatyta, kad trečiosios suinteresuotosios šalys turi būti išklaustos, jei manoma, kad jos turi argumentų, dėl kurių paraiškos negalima patenkinti. Priimtą sprendimą turi teisę apskusti įvairios suinteresuotosios šalys.

Pagal naująją sistemą licencija oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais išduodama 5 metams. Skirtingai nuo anksčiau taikytų sistemų dabar nenumatoma konkreti skrydžių vykdymo maršrutais trukmė. Maršrutai ir skrydžių dažnis įtraukiamas į ministro tvirtinamą maršrutų, kuriais faktiškai vykdomas oro susisiekimas, sąrašą. Pagal licenciją sudarytas sąrašas galioja tokį patį laiką kaip ir licencija. Sąrašą galima keisti pagal licencijoje vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais apibrėžtas sąlygas ir ribojimus. Be kita ko, pagal licencijos vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais 3 straipsnį minėtą sąrašą galima keisti, jei išplečiama licencijos turėtojo teisė naudotis galiojančiomis skrydžių laisvėmis. Jeigu licencijos turėtojas vienerius metus ar ilgiau nevykdo oro susisiekimo maršrutu, kuriam jis turi leidimą, ministras gali pakeisti sąrašą (principas *use-it-or-lose-it*).

### *Use-it-or-lose-it*

Licencijos oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais straipsnis, kuriame numatoma galimybė atimti teisę vykdyti oro susisiekimą maršrutu, kuriuo nesinaudojama metus ar ilgiau, lieka galioti ir bus taikomas dar aktyviau, atsižvelgiant į planuojamą paraiškų skaičiaus didėjimą tose srityse, kuriose paskirstytinų skrydžių laisvių skaičius ribotas.

Nutarta galimybę atšaukti leidimą vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais pradėti taikyti tikrai praėjus vieneriems metams nuo pakeistų taisyklių priėmimo atsižvelgiant į tai, kad iki šiol ta nuostata praktikoje nebuvo taikoma. Jeigu praėjus vieneriems metams nuo leidimo vykdyti oro susisiekimą konkrečiu maršrutu išdavimo nustatoma, kad oro vežėjas per tuos metus vykdė skrydžius mažesniu negu 80 % dažniu palyginti su leidžiamu konkrečiam maršrutui, ministras gali atimti teisę vykdyti oro susisiekimą šiuo maršrutu ir išbraukti maršrutą iš maršrutų, kuriais faktiškai vykdomas oro susisiekimas, sąrašo. Toks sprendimas priimamas atsižvelgiant į toliau pateikiamus kriterijus.

Licencijos turėtojas gali vykdyti oro susisiekimą konkrečiais maršrutais, kurie tais metais buvo patvirtinti išduodant licenciją oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais, tiktai naudodamasis skrydžių laisvėmis, apibrėžtomis 2004 m. rugpjūčio 22 d. oro susisiekimo susitarimais.

Konkrečiais maršrutais leidžiamas skrydžių dažnis kontrolės tikslais bus nustatytas administracinėje schemoje. Derinant su Nyderlanduose įsisteigusiais oro vežėjais tam tikslui bus sudarytas maršrutų, kuriais leidžiama vykdyti oro susisiekimą, sąrašas nurodant skrydžių dažnį.

Jei pagal susitarimą dėl oro susisiekimo konkrečiu maršrutu oro susisiekimą vykdyti gali vienintelis oro vežėjas ir kitiems vežėjams šių teisių suteikti negalima (*single designation*), tada leidžiamas skrydžių dažnis šiuo maršrutu gali būti visai panaikintas. Jei oro susisiekimą gali vykdyti (būti paskirti) keli oro vežėjai (*multiple designation*), neišnaudota skirtų skrydžių dalis gali būti panaikinta. Tačiau, jeigu pagal toliau išdėstytus politikos kriterijus toks ribotas oro susisiekimo vykdymas nepriimtinas dėl ribotų skrydžių laisvių paskirstymo, gali būti priimtas sprendimas atšaukti visus leidžiamus skrydžius ir paskirstyti iš naujo.

Ministras išduoto leidimo nepanaikina, jei oro vežėjas gali įrodyti, kad nevykdė skrydžių leidžiamu dažniu dėl neįveikiamų aplinkybių, kurių buvo neįmanoma išvengti net ėmusi visų tinkamų priemonių. Tai gali būti teroristinis išpuolis ar SARS protrūkis, taip pat, pavyzdžiui, apribojimai derybų taktikos sumetimais ar kiti dalykai, susiję su oro susisiekimo vykdymo politika. Be to, gali susiklostyti tokia padėtis, kai dėl ribojamųjų susitarimų labai ribojamos bendrojo kodo (*codeshare*) skrydžiai.

Maršrutų perskirstyme gali dalyvauti visi Nyderlanduose įsisteigę bendrijos oro vežėjai, įskaitant oro vežėją, kuris turėjo leidimą vykdyti oro susisiekimą perskirstomais maršrutais. Oro vežėjai apie savo ketinimą vykdyti oro susisiekimą konkrečiu maršrutu privalo pranešti iš anksto pateikdami prašymą raštu (ne vėliau kaip prieš 3 mėnesius iki sezono, kurį oro vežėjas nori pradėti vykdyti skrydžius, jei būtų laisvų maršrutų ar neišnaudotų skirtų skrydžių). Tada DGTL, atsižvelgdamas į paraiškas ir skrydžių laisvių prieinamumą, pagal galiojančias teisės aktų nuostatas sprendžia, kaip paskirstyti skrydžius.

Ministras gali nuspręsti neatimti teisės vykdyti oro susisiekimą, nors skrydžiai nebuvo vykdomi leidžiamu dažniu, jeigu, pavyzdžiui, leidimą turintis oro vežėjas laiku praneša ketinantis per ateinančius metus taip išplėsti vykdomą oro susisiekimą, kad būtų išnaudoti visi skirti skrydžiai, ir nė vienas kitas oro vežėjas nepareiškia noro vykdyti oro susisiekimą tuo konkrečiu maršrutu.

## Politikos kriterijai

Kriterijai, pagal kuriuos DGTL sprendžia, ar galima patenkinti paraišką, kurioje prašoma leidimo vykdyti oro susisiekimą, iš dalies nustatyti Licencijų išdavimo gairėse ir bendrojoje Nyderlandų susisiekimo ir vandenų valdymo ministerijos politikoje, išdėstytoje biudžeto aiškinamajame tekste pagal naują biudžeto metodiką (*Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording*, VBTB) <sup>(5)</sup>. Šie kriterijai aiškumo sumetimais glaustai išdėstyti toliau. Kiekvieną paraišką DGTL svarsto pagal tuos kriterijus, atsižvelgdamas į politinius Teisingumo Teismo sprendimo padarinius, kurie taip pat glaustai išdėstyti toliau. Kadangi oro susisiekimo susitarimai gerokai skiriasi vienas nuo kito, ne vienoda ir įvairiems kriterijams teikiama svarba.

### Oro susisiekimo politika

Vienas iš bendrųjų Nyderlandų susisiekimo ir vandenų valdymo ministerijos politikos tikslų yra „palaikyti veiksmingą oro susisiekimo sistemą prisidedant prie gerai veikiančios oro susisiekimo rinkos plėtos ir stabilumo“ [*het voorzien in een effectief werkend luchtvaartbestel door bij te dragen aan de ontwikkeling en bestendigheid van een goed functionerende luchtvaartmarkt*] <sup>(6)</sup>. Šitai Nyderlandai prisideda prie atviros ir laisvos susisiekimo rinkos plėtos. Todėl derantis dėl oro susisiekimo susitarimų siekiama kuo liberalesnių oro susisiekimo vykdymo sąlygų. Be to, siekiant šio tikslo derybų dėl skrydžių laisvių paskirstymo metu būtina atsižvelgti į politines ir taktines oro susisiekimo aplinkybes.

<sup>(5)</sup> 2003 m. Nyderlandų karalystės biudžeto XII skyrius, Antrieji rūmai, 2002–2003 m., 28 600 XII, Nr. 2.

<sup>(6)</sup> Žr. 5 išnašą, 11 straipsnis.

Atsižvelgdamas į tai, kas šiose gairėse išdėstyta pirmiau apie pilietybės nuostatas, DGTL toliau stengsis kartu su dvišalių susitarimų partneriais taip pakeisti oro susisiekimo susitarimų nuostatas, kad ir kiti bendrijos oro vežėjai pagal galiojančią nacionalinę tvarką galėtų naudotis susitarimu suteikiamomis skrydžių laisvėmis su sąlyga, kad tie oro vežėjai būtų įsisteigę Nyderlanduose. Jei oro susisiekimo susitarimo susitariančioji šalis atsisako keisti nuostatą dėl nacionalinės priklausomybės, kiekvienu atveju sprendžiama, kaip tada elgtis ir kaip tuose maršrutuose paskirstyti skrydžių laisves ir leidimus.

Kad ateityje derantis dėl oro susisiekimo būtų užtikrintas tvarkos skaidrumas ir nediskriminuojantis gautų skrydžių laisvių paskirstymas, reikia pakeisti dabartinį derybų metodą. Turi būti laikomasi Reglamente dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo ((EB) Nr. 847/2004) <sup>(7)</sup> nustatytų taisyklių. Derybos turi būti vykdomos visų Bendrijos oro vežėjų vardu, o joms pasibaigus visiems Nyderlanduose įsisteigusiems Bendrijos oro vežėjams turi būti nusiųstas pranešimas, kurį gavę vežėjai galėtų teikti paraiškas pasinaudoti suderėtomis skrydžių laisvėmis.

Dėl krovinių gabenimo oro transportu DGTL su dvišalių susitarimų susitariančiosiomis šalimis sieks nustatyti atskirą tvarką, kad galėtų kuo geriau atstovauti krovinių vežėjų interesams. Jei nebus galima suderinti atskiros krovinių gabenimo tvarkos, atsižvelgdamas į šių gairių ir Licencijų išdavimo gairių kriterijus, DGTL vertins kiekvieną atvejį atskirai, kad galėtų tinkamiausiai paskirstyti gautas skrydžių laisves keleivių ir kovinių vežėjams.

Visam procesui nuo derybų dėl oro susisiekimo susitarimų iki gautų skrydžių laisvių panaudojimo taikomi nacionaliniai ir Europos konkurencijos įstatymai bei galiojanti precedento teisė. Dėl bendrojo kodo (*codeshare*) skrydžiams iš Nyderlandų, į Nyderlandus ir per Nyderlandus valdžios institucijos turi tikrai paskirti oro vežėją jiems vykdyti (*operating carrier*). Tačiau kai kurios šalys oro susisiekimo susitarimuose reikalauja nurodyti ir oro vežėją pagal bendrojo kodo sutartį (*marketing carrier*), o kartais — net ir leidimo vykdyti oro susisiekimą. Jei oro susisiekimui vykdyti leidžiama paskirti vienintelį oro vežėją (*single designation*), kitų Nyderlanduose įsisteigusių Bendrijos oro vežėjų nurodyti negalima. Jei oro susisiekimui vykdyti leidžiama paskirti kelis oro vežėjus (*multiple designation*), oro vežėjo pagal bendrojo kodo sutartį (*marketing carrier*) vykdomi skrydžiai sumažina kitų pagal oro susisiekimo susitarimą gautų skrydžių skaičių. Todėl kai oro vežėjas pagal bendrojo kodo sutartį (*marketing carrier*) pateikia paraišką vykdyti oro susisiekimą, tirama, ar tai galėtų būti pagrindas ministrui išduoti licenciją ir (arba) leidimą pagal licenciją oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais.

Oro vežėjų, jau vykdančių bendrojo kodo (*codeshare*) skrydžius pagal oro susisiekimo susitarimus, teisės išlika atsižvelgiant į sąlygas, keliamas licencijoje vykdyti oro susisiekimą nustatytais maršrutais, ir kitas nuostatas.

Oro vežėjas, kuriam suteiktas leidimas vykdyti oro susisiekimą konkrečiu maršrutu ir kuris ketina tuo maršrutu vykdomą oro susisiekimą iš tiesioginio pakeisti į netiesioginį (per bendrojo kodo (*codeshare*) sutartį), apie tą ketinimą privalo pranešti DGTL. Jei dėl minėto oro susisiekimo vykdymo būdo keitimo ar dėl naujų bendrojo kodo (*codeshare*) skrydžių reikia pradėti politines derybas dėl oro susisiekimo vykdymo, kurios gali pakeisti skrydžių laisvių paketą, DGTL pagal nustatytus kriterijus iš naujo sprendžia, kaip tas laisves paskirstyti.

#### Maršrutų tinklo kokybė

Kaip nurodyta Licencijų išdavimo gairėse, sprendžiant, ar išduoti oro vežėjui leidimą vykdyti oro susisiekimą maršrutu už Europos bendrijos ribų, labai svarbus dalykas yra tai, kokią įtaką tas leidimas turės oro susisiekimo maršrutų iš Nyderlandų, į Nyderlandus ir per Nyderlandus tinklui. Gairėse nurodyta, kad reguliariųjų oro susisiekimą vykdančiam oro vežėjui nesuteikiamas leidimas pradėti skrydžius tais maršrutais, kurių naudojimas darytų reikšmingą poveikį esamam pasauliniam oro susisiekimo maršrutų tinklui iš Nyderlandų. Taip siekiama įgyvendinti oro susisiekimo maršrutų tinklo per Nyderlandus stiprinimo politiką. 2002–2006 m. VBTB politikos tikslas suformuluotas taip: „atviroje konkurencinėje tarptautinėje transporto rinkoje išlaikyti ir stiprinti Nyderlandų prieigą prie pasaulio oro susisiekimo maršrutų tinklo“ [„binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk“] <sup>(8)</sup>. Ypač stengiamasi, kad Schipholio (Schiphol) oro uostas išliktų tarp keturių geriausių maršrutų tinklą turinčių Šiaurės vakarų Europos oro uostų.

<sup>(7)</sup> Taip pat žr. Komisijos komunikatą dėl Bendrijos ir trečiųjų šalių santykių oro susisiekimo srityje (COM(2003) 94).

<sup>(8)</sup> Žr. 5 išnašą, Karalystės biudžetas, Nyderlandų susisiekimo ir vandenų valdymo ministerija, 11 straipsnis.

Tai, ar pakankamai prisidedama prie maršrutų tinklo kokybės gerinimo, vertinama, viena vertus, kelionę pradedančio ar baigiančio keleivio, o kita vertus, tranzitu vykstančio keleivio požiūriu <sup>(9)</sup>. Kelionę pradedančiam ar baigiančiam keleiviui svarbi „pasiekiamumo kokybė“ iš Nyderlandų (t. y. Schipholio oro uosto). Tranzitu vykstančiam keleiviui svarbi ir „persėdimo kokybė“, kad galėtų per Nyderlandus (t. y. Schipholio oro uostą) pasiekti kelionės tikslą.

Maršrutų tinklo kokybės vertinimo kriterijai orientuoti į siūlomų oro susisiekimo paslaugų rūšis ir kokybę. DGTL vertina tokius duomenis:

- oro susisiekimo paslaugos aprašymą (numatomą maršrutą);
- oro susisiekimo paslaugos dažnį ir siūlomą apimtį;
- lėktuvo tipą ir konfigūraciją;
- susisiekimą: tiesioginis ar netiesioginis;
- oro susisiekimo paslaugos pradžią;
- oro susisiekimo paslaugos tęstinumą;
- paslaugos rūšį (keleivių, krovinių ar kt.);
- oro susisiekimo paslaugos prieinamumą vartotojui;
- tranzitinio susisiekimo įgyvendinimą;
- skrydžių konkrečiu maršrutu konkurenciją.

#### Sauga

Bendrasis DGTL politikos tikslas yra „užtikrinti oro susisiekimo ir transporto saugą“ [*„het bevorderen van de veiligheid van verkeer en vervoer op luchtvaartgebied“*] <sup>(10)</sup>, todėl reikalaujama, kad oro vežėjas turėtų galiojantį Oro transporto operatoriaus sertifikatą (OTOS). Oro susisiekimą galima vykdyti tik laikantis OTOS apribojimų ir nacionalinių bei tarptautinių saugos reikalavimų.

Veiklos licencijos, kurią būtina turėti siekiant gauti licenciją oro susisiekimui nustatytais maršrutais arba leidimą vykdyti užsakomuosius skrydžius, išdavimas ir jos galiojimas visada priklauso nuo turimo galiojančio OTOS, kuriame nurodyta veikla, kuriai išduota veiklos licencija, rūšies (Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 9 straipsnis).

#### Aplinka

Aplinkos apsaugos srityje bendrasis kriterijus yra „vykdyti ir išlaikyti tausią oro susisiekimo plėtrą“ [*„het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart“*] <sup>(11)</sup>. Čia žiūrima į lėktuvų, naudojamų oro susisiekimui konkrečiame maršrute vykdyti, garso ir oro taršos duomenis.

#### Įsisteigimas

EB Sutarties 43 straipsnio nuostatos draudžia riboti vienos valstybės narės nacionalinių subjektų (ar bendrovių, žr. Sutarties 48 straipsnį) įsisteigimo laisvę kitos valstybės narės teritorijoje. Draudžiami ir ribojimai vienos valstybės narės nacionaliniams subjektams, įsisteigusiems kitos valstybės narės teritorijoje, steigti atstovybės, padaliniai ar dukterinės bendrovės.

43 straipsnio nuostatos suteikia teisę vienos valstybės nacionaliniams subjektams ir (arba) bendrovėms vykdyti veiklą kitos valstybės narės teritorijoje pagal įsisteigimo šalyje tos valstybės nacionaliniams subjektams galiojančius nacionalinius įstatymus. Europos Teisingumo Teismo nuomone, valstybėje narėje įsisteigusiai bendrovei turi būti taikomi tie patys teisės aktai kaip ir tos valstybės nacionalinėms bendrovėms. Oro susisiekimo susitarimuose keliamas nacionalinės nuosavybės ir kontrolės reikalavimas pažeidžia nuostatą dėl įsisteigimo laisvės.

Iš bendrosios taisyklės ir galiojančios Teisingumo Teismo precedento teisės aišku, kad europiniais įsisteigimo reikalavimais kuriama galimybė vykdyti aktyvią, veiksmingą ir ilgalaikę oro susisiekimo veiklą, kurioje bendrovės teisinė forma nėra labai svarbi. Ši nuostata suformuluota Reglamento (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo 10 konstatuojamojoje dalyje.

<sup>(9)</sup> „Kelionę pradedantį ar baigiantį keleivį“ galima keisti į „krovinių vežėją, išgabenantį ar atgabenantį krovinį“, o „tranzitinį keleivį“ — į „tranzitu krovinį gabenantį krovinių vežėją“.

<sup>(10)</sup> Žr. 5 išnašą, Karalystės biudžetas, Nyderlandų transporto ir vandens reikalų ministerija, 9 straipsnis.

<sup>(11)</sup> Žr. 5 išnašą, Karalystės biudžetas, Nyderlandų transporto ir vandens reikalų ministerija, 12 straipsnis.

Jei Bendrijos oro vežėjas pateiks paraišką, prašydamas leisti naudotis Nyderlandų dvišalių susitarimų teikiamaomis skrydžių laisvėmis, DGTL tikrins, ar tas oro vežėjas yra faktiškai įsisteigęs Nyderlanduose. Tikrinant bus taikomi Europos Teisingumo Teismo precedento teisėje taikomi faktinės integracijos į nacionalinę ekonomiką ir nuolatinio buvimo Nyderlanduose kriterijai. Ne mažiau svarbu, kad Nyderlanduose įsisteigęs oro vežėjas atitiktų Nyderlandų teisės aktuose, taikomuose Nyderlandų oro vežėjams, keliamus reikalavimus, įskaitant Nyderlandų įstatymo *Luchtvaartwet* 16, 16a ir 16b keliamus licencijos reikalavimus, paremtus Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 nuostatomis.

Iš principo draudžiama riboti ES oro vežėjų veiklą valstybėje narėje dėl to, kad tų oro vežėjų OTOS išduoti kitos valstybės narės, nes originalus sertifikatas (pažymėjimas) turi būti suderintas ir pripažįstamas pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92. Būtina atsižvelgti į tai, kad saugumo reikalavimai dar nėra visiškai suderinti, todėl pereinamuoju laikotarpiu saugumo reikalavimus gali iš dalies reguliuoti nacionaliniai teisės aktai <sup>(12)</sup>. 16a straipsnio 4 dalis numato galimybę ministrui atimti licenciją, kuriai taikomos Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 nuostatos, jei oro vežėjas vykdo veiklą pažeisdamas šio įstatymo reikalavimus arba nepaisydamas licencijai keliamų sąlygų.

Minėtoje 10 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad daugiau negu vienoje valstybėje narėje įsisteigusi bendrovė privalo laikytis iš nacionalinių teisės aktų išplaukiančių reikalavimų, jei jie neprieštaruja Europos teisei. Todėl oro vežėjui galioja ne tik Nyderlandų įstatymo *Luchtvaartwet* nuostatos, bet ir kitų teisės aktų, pavyzdžiui, reguliuojančių darbo teisę ar vartotojų teises, reikalavimai, jeigu jie taikomi nediskriminuojant vežėjo.

#### *Nuosavybė ir kontrolė*

Europos Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad oro susisiekimui susitarimuose keliami nacionalinės priklausomybės reikalavimai, dėl kurių ne visi konkrečioje šalyje įsisteigę Bendrijos oro vežėjai gali naudotis gautomis skrydžių laisvėmis, pažeidžia įsisteigimo laisvę.

Licencijoje oro susisiekimui vykdyti nustatytais maršrutais keliamas reikalavimas, kad lemiamą nuosavybės dalis ir faktinė kontrolė būtų ir liktų Nyderlandų bendrovės rankose, bus pakeistas. Reikalavimas pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 <sup>(13)</sup> 4 straipsnio 2 dalį bus formuluojamas taip, kad oro vežėjas turi būti Nyderlanduose įsisteigęs Bendrijos oro vežėjas. Pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 nuostatas Bendrijos oro vežėjas yra oro vežėjas, kurį tiesiogiai valdo arba kurio akcijų paketą valdo viena ar kelios Europos Sąjungos valstybės narės ir (arba) valstybių narių piliečiai. Ar oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas, nustatoma pagal galiojančią veiklos licenciją, išduotą pagal minėto reglamento nuostatas. Todėl oro vežėjas privalo turėti veiklos licenciją, išduotą pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 nuostatas.

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

<sup>(12)</sup> Žr. 2003 m. birželio 5 d. Transporto tarybos paaiškinimus dėl išorinių ryšių.

<sup>(13)</sup> 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimą paslaugų maršrutus ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiančių reguliaraus oro susisiekimą paslaugas tarp valstybių narių, (OL L 240, 1992 8 24, p. 1).

## V

(Skelbimai)

## ADMINISTRACINĖS PROCEDŪROS

## KOMISIJA

## F-Paryžius: Reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų teikimas

## Reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų teikimas tarp Strasbūro, Prahos ir Vienos

Pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punktą Prancūzija paskelbė viešąjį konkursą dėl viešosios paslaugos delegavimo

(2007/C 213/05)

- 1. Įžanga:** Pagal 23.7.1992 Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus 4 straipsnio 1 dalies a punktą Prancūzija nustatė su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus dėl reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų teikimo tarp Strasbūro, Prahos ir Vienos, kuriems keliami reikalavimai buvo paskelbti 11.9.2007 Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje Nr. C 212.
- 2. Konkursų dalykas:** Reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų teikimas nuo 30.3.2008 kiekvienu iš 1 dalyje nurodytų maršrutų, laikantis atitinkamų 11.9.2007 Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje Nr. C 212 paskelbtų su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų.
- 3. Dalyvavimas konkurse:** Konkurse gali dalyvauti visi Bendrijos oro vežėjai, turintys pagal 23.7.1992 Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo išduotą galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti.
- 4. Konkurso organizavimo tvarka:** Visi konkursai organizuojami laikantis Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d, e, f, g, h ir i punktų nuostatų.
- 5. Konkurso dokumentų rinkinys:** Visą konkurso dokumentų rinkinį, įskaitant specialias konkurso taisykles, susitarimą dėl viešosios paslaugos delegavimo ir jo techninį priedą (Strasbūro oro uosto patrauklumo demografiniu ir socialiniu-ekonominiu požiūriais aprašą, Strasbūro oro uosto aprašą, rinkos tyrimus, informaciją apie Europos Parlamentą, Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje skelbtų su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų turinį) nemokamai galima gauti adresu:

Du konkursai, skirti maršrutams Strasbūras–Prahos ir Strasbūras–Vienos, skelbiami atskirai.

Kiekvieno iš nurodytų maršrutų atveju, kadangi nė vienas oro vežėjas nuo 29.2.2008 nepradės arba nebus pasirengęs pradėti teikti paslaugų aptariamam maršrutu pagal su viešąja paslauga susijusius nustatytus išpareigojimus, neprašydamas finansinės kompensacijos, Prancūzija minėto reglamento 4 straipsnio 1 dalies d punkte nustatyta tvarka nusprendė suteikti galimybę šiuo maršrutu naudotis vieninteliame oro vežėjui ir, paskelbusi konkursą, šias oro susisiekimo paslaugas leisti teikti nuo 30.3.2008, pirmosios 2008 m. vasaros IATA aviacinio sezono dienos, iki dienos prieš 2010 m. vasaros IATA aviacinio sezono pradžią – 27.3.2010 .

Kandidatai galės pateikti pasiūlymus dėl abiejų nurodytų maršrutų, ypač jei dėl to bus sumažintas bendros prašomos kompensacijos dydis. Tačiau kandidatai turės aiškiai nurodyti kiekvienam maršrutui prašomos kompensacijos dydį ir pateikti pasiūlymus, atsižvelgdami į įvairius galimus atrankos derinius, jei jie konkursą laimėtų tik daliai maršrutų, kuriems pateikė paraišką.

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

6. **Finansinė kompensacija:** Kandidatų pateiktuose pasiūlymuose turi būti nurodyta aiški kompensacijos už sutartyje numatytu laikotarpiu kiekvienu maršrutu teikiamas oro susisiekimo paslaugas suma (atskirai nurodomos sumos už pirmąjį laikotarpį nuo 30.3.2008 iki 28.3.2009 ir už antrąjį laikotarpį nuo 29.3.2009 iki 27.3.2010). Galutinė tiksli skirtos kompensacijos suma kiekvienam laikotarpiui nustatoma ex post pagal faktines dėl paslaugos teikimosusidariusias išlaidas ir pajamas, pateikus patvirtinamuosius dokumentus ir neviršijant pasiūlyme nurodytos sumos.
7. **Tarifai:** Kandidatų pateiktuose pasiūlymuose turi būti nurodyti nustatyti tarifai ir jų keitimo sąlygos.
8. **Sutarties galiojimo laikas, daliniai jos pakeitimai ir nutraukimas:** Sutartis įsigalioja 30.3.2008. Jos galiojimas baigiasi dieną prieš IATA 2010 m. vasaros aviacinio sezono pradžią – 27.3.2010. Sutarties įgyvendinimas susitarus su vežėju bus tikrinamas pasibaigus kiekvienam iš dviejų 6 straipsnyje apibrėžtų laikotarpių. Nenumatyta pasikeitus paslaugos teikimo sąlygoms, kompensacijos suma galės būti persvarstyta.
- Pagal 2 dalyje nurodytus su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus pasirinktas vežėjas paslaugų teikimą gali nutraukti tik iš anksto, ne mažiau nei prieš šešis mėnesius, išpėjęs apie tai.
- Jei oro vežėjas rimtai pažeidžia sutartinius išpareigojimus ir, praėjus vienam mėnesiui po perspėjimo pateikimo, pagal minėtus išpareigojimus skrydžių vėl nevykdo, laikoma, kad jis sutartį nutraukė be išankstinio išpėjimo.
9. **Baudos:** Kai oro vežėjas nesilaiko 8 straipsnyje nurodyto išankstinio išpėjimo laikotarpio, taikant Civilinės aviacijos kodekso R. 330-20 straipsnį jis baudžiamas administracine bauda arba bauda, kurios dydis skaičiuojamas pagal mėnesių, kuriais nebuvo laikomasi išpareigojimų, skaičių ir faktinį nustatytą maršrutu neatliktų skrydžių skaičių aptariamaisiais metais, neviršijant 6 straipsnyje nustatytos finansinės kompensacijos sumos.
- Kai su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų vykdymo trūkumai yra nedideli, 6 straipsnyje numatyta didžiausia finansinė kompensacija yra sumažinama, nepažeidžiant Civilinės aviacijos kodekso R.330-20 straipsnio taikymo nuostatų.
- Sumažinant kompensaciją, atsižvelgiama į savaičių, kuriomis pasiūlytas keleivių vietų skaičius buvo mažesnis nei mažiausias reikalaujamas, skaičių ir pagal su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus taikomų nuostatų dėl skrydžių skaičiaus bei tvarkaraščių nesilaikymą.
10. **Pasiūlymų teikimas:** Pasiūlymai turi būti pateikti iki 17.00 val. (vietos laiku) ne vėliau kaip per 5 savaites nuo šio pranešimo apie konkursą paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje, registruotu laišku su pranešimu apie jų įteikimą (pranešime apie gavimą nurodyta data laikoma gavimo datos įrodymu) arba pristatyti į vietą, gaunant adresato parašą, šiuo adresu:
- Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, au plus tard 5 semaines à compter du jour de la publication du présent avis d'appels d'offres au Journal officiel de l'Union européenne, par envoi par lettre recommandée avec accusé de réception, la date de l'avis de réception faisant foi, ou par remise sur place contre récépissé.
11. **Konkurso galiojimas:** Pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punkto pirmąjį sakinį kiekvieno konkurso galiojimas priklauso nuo sąlygos, kad nė vienas Bendrijos oro vežėjas iki 29.2.2008 nebūtų pateikęs oro susisiekimo paslaugų teikimo aptariamam maršrutu programos, siekdamas nuo 30.3.2008 be jokios finansinės kompensacijos vykdyti su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus.

## PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

## KOMISIJA

## VALSTYBĖS PAGALBA — DANIJA

**Valstybės pagalba Nr. C 22/07 (ex N 43/07) — Tvarkos, pagal kurią Danijos jūrų transporto įmonės atleidžiamos nuo pajamų mokesčio ir socialinio mokesčio mokėjimo už jūrininkus, tam tikrų taikymo sričių išplėtimas**

**Kvietimas teikti pastabas pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį**

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/C 213/06)

Po šios santraukos pateiktu 2007 m. liepos 10 d. autentiška kalba parengtu raštu Komisija pranešė Danijos Karalystei apie savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pirmiau nurodytos pagalbos.

Suinteresuotos šalys gali teikti pastabas per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir prie jos pridėto rašto paskelbimo šiuo adresu:

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

Šios pastabos bus perduotos Danijos Karalystei. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

## SANTRAUKOS TEKSTAS

3. Aptariamoms priemonėms nesusijusios su tonažo mokesčiu.  
Jos apima tik DIS tvarką.4.

## 1. PRIEMONĖS APRAŠYMAS

## 1.1. Pavadinimas

1. DIS tvarkos taikymo išplėtimas kabelių tiesimo ir dugno gilinimo veiklai.

4. Kabelių tiesimo laivams iki šiol nebuvo taikoma galiojanti paramos jūrų transportui tvarka, tokia kaip tonažo mokestis bei DIS tvarka, nors kabelių tiesimo laivus buvo leidžiama registruoti DIS registre. Ši veikla buvo apmokestinama įprastiniu įmonių pelno mokesčiu ir įprastinėmis socialinėmis įmokomis. Danija nuo šiol kabelių tiesimo laivams nori teikti visus privalumus, numatytus pagal DIS tvarką.5.

## 1.2. Nurodytų tvarkos pakeitimų aprašymas

2. Pagrindinis nurodytų pakeitimų tikslas — išplėsti vadinamąjį DIS tvarkos taikymą kabelių tiesimo laivų bei dragų įguloms. Pagal šią tvarką laivų savininkai atleidžiami nuo socialinio draudimo įmokų bei pajamų mokesčio už savo jūrininkus, dirbančius laivuose, kurie registruoti *Dansk Internationalt Skibsregister*, Danijos tarptautiniame laivų registre, toliau tekste — DIS registras, kai laivai naudojami komerciniam keleivių ar krovinių gabenimui. 3.

5. Be to, Danija paskelbė įstatyminių potvarkį, kuris iki šiol Komisijai dar nebuvo praneštas, ir kuriame nustatomos svarbios DIS tvarkos įgyvendinimo taisyklės. Minėtasis potvarkis yra įstatyminis potvarkis dėl jūrininkų apmokestinimo pagal 2005 m. gegužės 27 d. Akto Nr. 386 12 skyrių apie jūrininkų apmokestinimą.6.



6. Apie dragas minėtame potvarkyje nurodoma, kas laikytina pervežimu jūrų transportu dugno gilinimo veikloje, kad būtų parengtos taisyklės, pagal kurias būtų galima nustatyti, ar dugno gilinimo veikla atitinka *DIS* tvarkos reikalavimus.<sup>7</sup>
7. Pagal šio potvarkio 13 skyrių, dragos laikytinos jūrų transporto priemonėmis, kai vykdo šią veiklą:
- 1) plaukia tarp uosto ir kasimo darbų vykdymo vietos;
  - 2) plaukia tarp kasimo vietos ir iškastų iškasenų iškrovimo vietos, tame tarpe, įskaitant iškrovimą;
  - 3) plaukia tarp iškrovimo vietos ir uosto;
  - 4) plaukia iš vienos kasimo vietos į kitą;
  - 5) plaukia valdžios institucijų prašymu teikti pagalbą išsiliėjus naftai ir pan.
8. Pagal galiojančius teisės aktus, smėlio žemsiurbės negali būti įregistruotos Danijos tarptautiniame laivų registre. Jos taip pat negali būti apmokestintos tonažo mokesčiu. Todėl smėlio žemsiurbės netenkina pagrindinių sąlygų, kad joms galėtų būti taikoma *DIS* tvarka. Be to, kadangi smėlio žemsiurbės daugiausiai naudojamos darbams, kuriems netaikomos Bendrijos valstybės pagalbos jūrų transporto veiklai gairės<sup>(1)</sup> (toliau — Gairės), pavyzdžiui, statybos darbams teritoriniuose vandenyse, Danijai buvo sunku smėlio žemsiurbėms taikyti įprastinę neto atlyginimo tvarką.
9. Vietoje to, Danija nusprendė apmokestinti asmenis, dirbančius smėlio žemsiurbėse, pritaikant įprastines taisykles, ir vėliau, kai patenkinamos sąlygos, laivų savininkams kompensuoti sumokėtus mokesčius. Taip dugno gilinimui netiesiogiai pritaikoma *DIS* tvarka.

## 2. PRADINIS PAGALBOS BUVIMO ĮVERTINIMAS

10. Komisija išnagrinės, ar *DIS* tvarkos taikymas dugno gilinimo ir kabelių tiesimo veiklai neprieštarauja bendrajai rinkai.

### 3. ABEJONĖS DĖL PRIEMONĖS SUDERINAMUMO SU BENDRAJA RINKA

11. Komisija rimtai abejoja, ar kabelių tiesimo darbai bei tam tikri dugno gilinimo darbai, kuriems taikoma ši tvarka, laikytina pervežimu jūrų transportu, kaip tai apibrėžta Gairėse.

#### 3.1. Kabelių tiesimas

12. Komisija laiko, kad neįmanoma minėtas veiklas padalinti į atskiras dalis, iš kurių viena laikytina jūrų transporto veikla, o kita — ne. Komisija vėrciau manytų, kad visas veiklos jūroje rūšis reiktų vertinti kaip visumą, kad būtų galima padaryti išvadą ar aptariama veikla atitinka jūrų transporto veiklos apibrėžimą ar ne.

13. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad kabelių tiesimo jūroje veiklos negalima priskirti jūrų transporto paslaugų poskirsniai ir kartu — kabelių tiesimui jūroje.
14. Kabelius tiesiantys laivai dažniausiai kabelių negabena būgnais iš vieno uosto į kitą arba iš uosto į jūros įrenginį. Vietoje to, klientų pageidavimu, jie tiesia kabelius nuo tam tikros vietos krante iki tam tikros vietos kitame krante.
15. Be to, dar nėra įrodyta, kad tarp Bendrijoje įsisteigusiu kabelių tiesimo kompanijų yra tokia pat konkurencija, kaip tarp jūrų transporto operatorių — pasaulio rinkoje. Nėra aišku, ar konkurencija tarp Bendrijoje įsisteigusiu kabelių tiesimo laivų dėl patogios šalies vėliavų yra tokia pat didelė, kokia būdinga jūrų transporto veiklai.

#### 3.2. Dugno gilinimas

16. Komisijos nuomone, medžiagų kasimas, siekiant palaikyti grimzlę laivybos kanaluose ar uosto baseinuose, bei jų išbėrimas į jūrą nelaikytina gabenimu. Iš tiesų, klientas (uostas ar vandens kelių direkcija) pageidauja, kad dugno gilinimo kompanijos išvežtų medžiagas, kurios laivybą varžo ar jai kliudo, o ne gabenų jas į kažkokią tam tikrą vietą.
17. Komisija taip pat abejoja, kodėl iškasenų kasimą jūroje ir jų gabenimą į uostą, kuriame registruota dugno gilinimo įmonė, reiktų laikyti jūrų transporto veikla. Reiktų prisiminti, kad jūrų transporto veikla yra krovinių gabenimas „iš uosto į kitą uostą arba tarp uosto ir jūroje esančio jūros įrenginio“. Kadangi kasimo vieta negali būti laikoma jūroje esančiu jūros įrenginiu, reiktų suabejoti tuo, kad iškasenų kasimo bei jų gabenimo į uostą iškrauti veikla galėtų būti laikoma jūrų transporto veikla.
18. Žinoma, Komisija gali sutikti, kad statybos vieta (sausumos atsikojimas, uosto pylimo ar užtvankos statyba ar pan.) gali būti laikoma jūroje esančiu jūros įrenginiu dėl to, kad statybos vieta — nekinta. Tokiu atveju, iškasenų gabenimas iš uosto į statybos vietą gali būti laikoma jūrų transporto veikla.
19. Apibendrinant, Komisija abejoja, ar dugno gilinimo veikla, kaip numatyta nurodytose priemonėse, Gairių įgyvendinimo tikslais gali būti laikoma jūrų transporto veikla.
20. Todėl šioje analizės stadijoje Komisija mano, kad kabelių tiesimo veikla negali būti laikoma jūrų transporto veikla ir netenkina sąlygų gauti valstybės pagalbą jūrų transporto veiklai, kaip tai apibrėžta Gairėse. Komisija šiuo metu taip pat abejoja, ar dugno gilinimas pagal schemeje nurodytas veiklas atitinka jūrų transporto veiklos sąvoką ir ar ši veikla tenkina sąlygas gauti valstybės pagalbą jūrų transporto veiklai.

<sup>(1)</sup> OL C 13/3, 2004 1 17.

## RAŠTO TEKSTAS

## „1. SAGSFORLØB

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

## 2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

## 2.1. Titel

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

## 2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

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

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

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

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

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

<sup>(3)</sup> Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-1998/n116-98.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/n116-98.pdf)

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

<sup>(5)</sup> Reference: TREN(2007) D/ 306985.

<sup>(6)</sup> 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 (<sup>7</sup>), 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 (<sup>8</sup>).

#### 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 (<sup>9</sup>).

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

(<sup>8</sup>) Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-1998/nn116-98.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

(<sup>9</sup>) 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](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

#### 2.6. Kabellægning

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

#### 2.7. Sandsugning

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

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

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

### 4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLES-MARKEDET

#### 4.1. Retsgrundlag

33. De anmeldte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet skal undersøges på grundlag af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren<sup>(10)</sup>. 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<sup>(11)</sup>, som definerer »søtransport inden for Fællesskabet« som »befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat«. På dette grundlag kan søtransport defineres som »befordring af passagerer og gods med skib, på en kundes vegne, mellem en havn og enhver anden havn eller et offshoreanlæg.«
36. I denne forbindelse har Domstolen afklaret begrebet søtransport i en dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04, Grækenland mod Kommissionen, for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt bugsering ville være søtransport: »[...] adskiller bugsering sig fra cabotage i art og egenskab, således som defineret i artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92. Selv om bugsering er en ydelse, der normalt leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer. Der er snarere tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bøje. En bugserbåd, som hjælper et andet skib med at manøvrere, leverer ekstra drivkraft til dette skib eller erstatter dets drivkraft i tilfælde af fejl eller svigt, assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transportskib.« Domstolen bemærkede også, at forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på »tjenesteydelser, der er relaterede til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport«<sup>(12)</sup>. I lyset af denne

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

#### 4.2. Kabellægning

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

#### 4.3. Sandsugning

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

<sup>(10)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

<sup>(11)</sup> 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).

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

<sup>(14)</sup> 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«.

<sup>(15)</sup> 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.

<sup>(16)</sup> 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.

<sup>(13)</sup> 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).

## VALSTYBĖS PAGALBA — VOKIETIJA

## Valstybės pagalba C 18/07 (ex N 874/06) — Pagalba mokymui Leipcigo DHL

## Kvietimas teikti pastabas pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/C 213/07)

2007 m. birželio 27 d. raštu, pateiktu originalo kalba po šios santraukos, Komisija pranešė Vokietijai apie savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos mokymui, kuri susijusi su pirmiau minėta pagalba.

Per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir prie jos pridėto rašto paskelbimo dienos suinteresuotosios šalys gali pateikti pastabas apie pagalbą mokymui, dėl kurios Komisija pradeda procedūrą, šiuo adresu:

Commission européenne  
Direction générale de la Concurrence  
Grefe des Aides d'Etat  
Rue de la Loi/Wetstraat, 200  
B-1049 Bruxelles  
Faksas (32-2) 296 12 42

Šios pastabos bus perduotos Vokietijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

## SANTRAUKOS TEKSTAS

## PROCEDŪRA

2006 m. gruodžio 21 d. Komisijai buvo pranešta apie pagalbą, planuojamą skirti Vokietijos Leipcigo mieste įsikūrusiai DHL bendrovei.

## APIBŪDINIMAS

Pagalbos gavėja būtų greitojo siuntų gabenimo paslaugų bendrovė DHL, visiškai priklausanti *Deutsche Post AG*. Šiuo metu DHL bendrovė Vokietijos Leipcigo-Halės aglomeracijoje stato naują siuntų pristatymo ir krovinių tvarkymo centrą, kuris, tikimasi, pradės veikti 2007 m. spalio mėn. pabaigoje. Siuntų pristatymo ir krovinių tvarkymo centrą valdo *DHL Hub Leipzig GmbH* ir *European Air Transport Leipzig GmbH*.

Vokietijos valdžios institucijos siūlo teikti 7 753 mln. EUR pagalbą mokymui, kuri sudarytų dalį visos reikalavimus atitinkančių sąnaudų sumos — [(10-15)] (\*) mln. EUR. Mokymai susiję su tam tikrais darbais, pavyzdžiui, antžeminėmis krovinių tvarkymo paslaugomis (arba rampos darbuotojų (II) darbu), saugumo darbuotojų, taip pat skrydžio parangos ir rampos mechanikų darbu. Mokymo programoje numatytos daugiausia bendros mokymo priemonės ir šiek tiek specialių mokymo priemonių.

## VERTINIMAS

Šiame etape Komisija rimtai abejoja, ar numatyta pagalba atitinka Komisijos reglamento (EB) Nr. 68/2001 ir EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkto sąlygas. Viena vertus, Komisija nėra įsitikinusi, ar prie reikalavimus atitinkančių sąnaudų taip pat priskaičiuotas gamyboje praleistas laikas. Kita vertus, Komisija turi pagrindo manyti, kad neskyrus pagalbos pagalbos

gavėjai vis tiek turėtų organizuoti savo darbuotojų mokymus dėl šių priežasčių: pirmiausia dėl to, kad investavus į Vokietijos Leipcigo logistikos centrą, bendrovė DHL, norėdama pradėti veiklą, turės įdarbinti naujų darbuotojų; antra, nors mokymo priemonės yra daugiausia bendro pobūdžio, jos vis dėlto yra gana techninės ir dažniausiai iš karto reikalingos centro veiklai vykdyti; trečia, pagal įstatymus reikalaujama tam tikrų kvalifikacijų ir pažymėjimų; ketvirta, atrodo, kad Europos rinkoje gana sunku rasti jau išmokytų ir įgudusių darbuotojų, kurie galėtų dirbti oro transporto paslaugų srityje; galų gale, neatrodo, kad subrangos paslaugos kitiems paslaugų teikėjams būtų ekonomiškai pasirenkimas.

## IŠVADA

Atsižvelgdama į pirmiau nurodytas abejones, Komisija nusprendė pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą.

## RAŠTO TEKSTAS

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

## 1. VERFAHREN

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

(\*) Konfidenciali informacija

## 2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

### 2.1. Der Empfänger

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

### 2.2. Das Ausbildungsprojekt

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

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

**Tabelle 1**

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

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

#### *Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)*

10. Hauptaufgabe der Ramp Agents ist das zeitgerechte Be- und Entladen der Luftfahrzeuge. Dazu gehört auch das Bedienen und Fahren des sogenannten ‚Ground Service Equipment‘, die Übergabe von Flugunterlagen, das Erstellen von Berichten sowie die Kommunikation mit den Piloten und den Flughafenbehörden.
11. Die Ausbildung zum Ramp Agent umfasst 19 Kurse zuzüglich eines praktischen Ausbildungsteils und erfolgt in 77 Ausbildungstagen, 47 davon am Arbeitsplatz. Laut Notifizierung (Seite 31) richtet sich die Ausbildungsmaßnahme an Arbeiter mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung in einem ähnlichen Bereich oder — nach dem Verständnis der Kommission — idealerweise bereits als Ramp Agent II. Die Kurse sollen von Ende 2006 bis Oktober 2007, d.h. vor Aufnahme des Hub-Betriebs, stattfinden. Die Ausbildung umfasst auch einen Kurs mit der Bezeichnung ‚Unit Load Device Build Up‘, der als spezifische Ausbildungsmaßnahme angesehen wird, weil darin der Aufbau bestimmter, nur von DHL verwendeter Container behandelt wird. Darüber hinaus beinhaltet die allgemeine Ausbildung Folgendes:
  - ein allgemeines Sicherheitstraining wie Brandschutz, Umgang mit Frachttüren, erste Hilfe, Gefahrgutschulung und Sicherheitsbestimmungen auf dem Vorfeld,
  - ein allgemeines fachbezogenes Training, das zum Erwerb entsprechender Befähigungsnachweise führt wie Vorfeldführerschein, GSE (Einweisung in Abfertigungsgeräte) und Flurförderzeugschein,
  - sonstige technische Ausbildungsmaßnahmen wie Flugzeugbeförderung, Enteisungsmethoden und Einführung in die Vorfelddarbeit 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 <sup>(1)</sup>, sowie zusätzliche Kurse einschließlich der jeweiligen Ausbildung am Arbeitsplatz, die von einer bestimmten Mindestzahl an Mitarbeitern (ca. 70) absolviert werden müssen, nämlich der Umgang mit den Frachttüren und die mit dem Erwerb eines Befähigungsnachweises verbundenen allgemeinen Ausbildungsmaßnahmen. Diese Personen könnten anschließend ihr Wissen in kurzen Schulungseinheiten an ihre Kollegen weitergeben.
13. Eine andere Lösung, die DHL ins Auge fasst, ist die Vergabe an externe Unternehmen. Hierzu legten die deutschen Behörden eine Kostenanalyse vor, aus der hervorgeht, dass die gesamten Personalausgaben inklusive der Ausbildungsmaßnahmen die Kosten einer externen Vergabe weit übersteigen würden. Die Kostenanalyse ist jedoch insofern recht unspezifisch, als sie nicht zwischen dem von DHL in jedem Fall erforderlichen Ausbildungsbedarf und den über diesen Mindestbedarf hinausgehenden Ausbildungskosten differenziert. Zudem bräuchten die von DHL beauftragten Bildungseinrichtungen zunächst eine entsprechende Schulung, deren Kosten unberücksichtigt blieben. Darüber hinaus lässt die Analyse die Vorteile außer Acht, die mit der Erbringung der Groundhandlingdienste durch das Unternehmen selbst verbunden sind und — wie in der Notifizierung dargelegt — ein wesentlicher Faktor für das gesamte Investitionsprojekt waren.

#### Sicherheitsfachkräfte

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

<sup>(1)</sup> 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 %)] <sup>(\*)</sup> unter den Personalkosten von DHL, obwohl die Ausbildungskosten noch gar nicht einbezogen wurden. Warum DHL nicht die kostengünstigere Option, d.h. die Vergabe von Unteraufträgen, wählt, wird von Deutschland nicht erläutert. Die Kostenanalyse ist insofern recht unspezifisch, als sie nicht zwischen dem von DHL in jedem Fall erforderlichen Ausbildungsbedarf und den über diesen Mindestbedarf hinausgehenden Ausbildungskosten differenziert. Angaben, aus denen sich schließen ließe, dass entsprechende Unterauftragnehmer auf dem lokalen Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen, legen die deutschen Behörden nicht vor.

#### Ausbildung für das mittlere Management

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

**Tabelle 2**

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

<sup>(\*)</sup> 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<sup>(?)</sup>, 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)
<b>Förderfähige Kosten insgesamt</b>	<b>[(30-40 %)] EUR</b>	<b>[(&lt; 1 %)] EUR</b>	<b>[(40-50 %)] EUR</b>	<b>[(10-20 %)] EUR</b>
Förderhöchstintensität	60 %	35 %	60 %	35 %
Voraussichtlicher Förderbetrag	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR	[...] EUR

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

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

### 3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

#### *Vorliegen staatlicher Beihilfe*

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

#### *Rechtsgrundlage für die Beurteilung*

27. Deutschland beantragt die Genehmigung der Beihilfe auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen<sup>(3)</sup>, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 363/2004 der Kommission vom 25. Februar 2004<sup>(4)</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 1976/2006 der Kommission vom 20. Dezember 2006<sup>(5)</sup> (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<sup>(6)</sup> eine individuelle Beurteilung<sup>(7)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

<sup>(4)</sup> ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

<sup>(5)</sup> ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> Dies entspricht auch Erwägungsgrund 16 der Verordnung über Ausbildungsbeihilfen.

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<sup>(8)</sup>. 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<sup>(9)</sup>. 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.

<sup>(8)</sup> 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, [...].

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

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

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

#### 4. ENTSCHEIDUNG

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

**Išankstinis pranešimas apie koncentraciją****(Byla COMP/M.4753 — Antalis/MAP)**

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/C 213/08)

1. 2007 m. rugsėjo 5 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> 4 straipsnį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją, kai įmonė „Antalis International SAS“ (toliau — „Antalis“, Prancūzija), kontroliuojama įmonės „Sequana Capital“, pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Tarybos reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, visos įmonės „MAP Merchant Group BV“ (toliau — „MAP“, Nyderlandai) kontrolę.

2. Atitinkamų įmonių verslo veikla yra ši:

— „Antalis“: popieriaus platinimas;

— „MAP“: popieriaus platinimas.

3. Remdamasi pradiniu pranešimo nagrinėjimu, Komisija mano, kad sandoriui, apie kurį buvo pranešta, galėtų būti taikomas Reglamentas (EB) Nr. 139/2004. Komisijai paliekama teisė priimti galutinį sprendimą šiuo klausimu.

4. Komisija kviečia suinteresuotas trečiąsias šalis pateikti savo pastabas dėl pasiūlyto veiksmo.

Pastabos Komisijai turi būti pateiktos ne vėliau kaip per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo. Jas Komisijai galima siųsti faksu (32 2) 296 43 01 arba 296 72 44 arba paštu su nuoroda COMP/M.4753 — Antalis/MAP šiuo adresu:

Commission européenne  
Direction générale de la Concurrence  
Grefe Fusions  
J-70  
B-1049 Bruxelles

---

(<sup>1</sup>) OLL 24, 2004 1 29, p. 1.