

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 194



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

60e jaargang

17 juni 2017

Inhoud

II Mededelingen

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2017/C 194/01	Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren voor de interpretatie van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad — Openbare dienstverplichtingen	1
2017/C 194/02	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak M.7746 — Teva/Allergan Generics) ⁽¹⁾	29
2017/C 194/03	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak M.8503 — Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions) ⁽¹⁾	29

IV Informatie

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Raad

2017/C 194/04	Besluit van de Raad van 8 juni 2017 houdende nieuwe samenstelling van de raad van bestuur van het Europees Centrum voor de ontwikkeling van de beroepsopleiding	30
---------------	---	----

Europese Commissie

2017/C 194/05	Wisselkoersen van de euro	32
---------------	---------------------------------	----

NL

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

2017/C 194/06	Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 15 juni 2017 inzake de bekendmaking in het <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> van de aanvraag tot wijziging van het productdossier voor een naam in de wijnsector als bedoeld in artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad (Almansa (BOB))	33
2017/C 194/07	Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 16 juni 2017 inzake de bekendmaking in het <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> van de aanvraag tot wijziging van het productdossier voor een naam in de wijnsector als bedoeld in artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad (Méntrida (BOB))	41

V Bekendmakingen

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2017/C 194/08	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.8505 — NN Group/ATP/Hotel) — Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	47
2017/C 194/09	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.8508 — Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3) — Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	48
2017/C 194/10	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business) — Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	49
2017/C 194/11	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business) ⁽¹⁾	50
2017/C 194/12	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park) — Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	51

ANDERE HANDELINGEN

Europese Commissie

2017/C 194/13	Bekendmaking van een wijzigingsaanvraag overeenkomstig artikel 50, lid 2, onder a), van Verordening (EU) nr. 1151/2012 van het Europees Parlement en de Raad inzake kwaliteitsregelingen voor landbouwproducten en levensmiddelen	52
---------------	---	----

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

II

(Mededelingen)

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN
DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**Richtsnoeren voor de interpretatie van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees
Parlement en de Raad — Openbare dienstverplichtingen**

(2017/C 194/01)

Inhoudsopgave

	<i>Bladzijde</i>
1. Inleiding	2
2. Waarom richtsnoeren?	3
2.1. Het wetgevingskader	3
2.2. Behoeftte aan verduidelijking van de regels	3
3. Het opleggen van openbardienstverplichtingen	4
3.1. Algemene beginselen	4
3.2. Diensten en routes die in aanmerking komen	5
3.2.1. Types diensten	5
3.2.2. Types routes	5
3.2.3. Het vitale belang van de route	6
3.2.4. Bundeling van routes	7
3.2.5. Links met de slotverordening	7
3.3. Noodzaak en toereikendheid van de verplichtingen	8
3.3.1. Evenredigheid met de economische en sociale ontwikkelingsbehoeften	8
3.3.2. Ontoereikendheid van alternatieve vervoerswijzen	8
3.3.3. Bestaande luchtvaarttarieven en voorwaarden	8
3.3.4. Het gecombineerde effect van het bestaande luchtvervoersaanbod	9
3.4. Type verplichtingen	9
3.5. Verplichtingen inzake continuïteit	10
3.6. Gevolgen van de oplegging van openbardienstverplichtingen	10
4. Procedures die moeten worden gevolgd bij het opleggen van openbardienstverplichtingen	11
4.1. Bekendmaking van kennisgevingen in het Publicatieblad	12
5. Behoeftte aan regelmatige beoordeling van openbardienstverplichtingen	12
6. Exclusieve dienstenconcessies	13
6.1. Verplichting tot het organiseren van een openbare aanbesteding	13
6.2. Wie mag een inschrijving indienen?	14
6.3. Selectiecriteria	14
6.4. Gevolgen van het verlenen van een exclusief recht om vluchten uit te voeren op de route	14
6.5. Nieuwe beoordeling van de openbardienstverplichtingen en de exclusiviteit aan het einde van de concessieperiode	15

6.6.	Bijzonder geval: groepering van routes waarvoor een aanbesteding wordt georganiseerd	15
7.	Procedures die moeten worden gevolgd bij openbare aanbestedingen	16
8.	Compensatie en verband met de staatssteunregels	17
8.1.	Mogelijkheid en bedrag van de compensatie	17
8.2.	Verband met de staatssteunregels	17
8.2.1.	Verlening van overheids subsidies ter compensatie van openbaredienstverplichtingen	18
8.2.2.	De Altmark-criteria	18
9.	De noodprocedure	19
10.	Aanbestedingsprocedures voor openbaredienstverplichtingen en verband met de aanbestedingsregels	20
11.	Onderzoeks- en besluitvormingsbevoegdheden van de Commissie	21
BIJLAGE I:	Door DG COMP en DG MOVE opgestelde vragenlijst voor het aanmelden van een openbaredienstverplichting bij de Commissie	22
BIJLAGE II:	Uittreksel van de bepalingen betreffende openbaredienstverplichtingen in Verordening (EG) nr. 1008/2008	25

1. INLEIDING

- De rol van openbaredienstverplichtingen in Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap ⁽¹⁾ (hierna „Verordening nr. 1008/2008” of „de verordening”) is vaste normen vast te stellen voor continuïteit, regelmatigheid, prijsstelling of minimumcapaciteit, zodat de toegang tot geïsoleerde regio's of regio's in ontwikkeling gegarandeerd is als een lidstaat vaststelt dat de doelstellingen van het regionaal ontwikkelingsbeleid onvoldoende zullen worden bereikt omdat de vrije markt alleen niet zorgt voor een aanvaardbaar niveau van luchtverbindingen met deze regio's. Openbaredienstverplichtingen vormen dus een uitzondering op het in artikel 15, lid 1, van de verordening vastgestelde algemene beginsel van de vrijheid om luchtdiensten te verrichten in de EU.
- In haar mededeling „Een luchtvaartstrategie voor Europa” ⁽²⁾ heeft de Commissie de behoeften van de burgers en bedrijven in de EU opgelijst, waaronder toegang tot luchtvervoersdiensten van hoge kwaliteit, en kwam zij tot de conclusie dat lidstaten mogen overwegen openbaredienstverplichtingen op te leggen om luchtdiensten van en naar minder goed bediende regio's in Europa te waarborgen als de marktwerking niet voor een aanvaardbaar niveau van luchtvervoersdiensten met die regio's zorgt. Openbaredienstverplichtingen kunnen een belangrijk positief effect hebben op de connectiviteit, en uit studies is gebleken dat connectiviteit van cruciaal belang is voor EU-regio's: een toename van de connectiviteit met 10 %, zoals gemeten in deze studies, zorgt voor 0,5 % extra bbp (per capita), een versnelling van de groei van het bbp met 1 % en een algemene stijging van de arbeidsproductiviteit ⁽³⁾. Connectiviteit vormt dus de sleutel voor groei, banen en sociale samenhang.
- In totaal zijn er op basis van Verordening nr. 1008/2008 179 routes vastgesteld waarvoor een openbaredienstverplichting geldt; deze bevinden zich in dertien lidstaten (Kroatië, Cyprus, Tsjechië, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Portugal, Spanje, Zweden en het VK) ⁽⁴⁾. Het grootste aantal bevindt zich in Frankrijk (40), met jaarlijks ongeveer 5,7 miljoen passagiers. Dit betekent dat één vijfde van de binnenlandse passagiers reist via een route waarvoor een openbaredienstverplichting geldt. In Ierland bedraagt het aandeel van routes waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden in het binnenlands luchtverkeer bijna 70 %. In de praktijk zijn routes waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden meestal binnenlandse routes. Slechts zeven van dergelijke routes verbinden luchthavens in twee verschillende lidstaten. Van de huidige routes met openbaredienstverplichtingen ontvangen er 136 overheids subsidies, voor een jaarlijks bedrag — op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt — van minstens 300 miljoen EUR.

⁽¹⁾ PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final van 7.12.2015.

⁽³⁾ InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports — A Critical Catalyst to Economic Growth; PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy; IATA, 2007, Aviation Economic Benefits — Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry.

⁽⁴⁾ Ook enkele andere lidstaten hebben belangstelling getoond in het opleggen van openbaredienstverplichtingen. Duitsland heeft in het verleden bijvoorbeeld drie openbaredienstverplichtingen gehad. Hongarije had bijna een openbaredienstverplichting opgelegd, maar net daarvoor kondigde een luchtvaartmaatschappij aan dat zij voornemens was met vluchten te beginnen op de route in kwestie. Ook Slovenië heeft de Commissie benaderd met vragen over openbaredienstverplichtingen. Letland en Malta hebben vertegenwoordigers in de belangengroep inzake openbaredienstverplichtingen binnen CIRCABC (Communication and Information Resource Centre for Administrations, Businesses and Citizens). De relevante nationale autoriteiten kunnen toegang krijgen tot de belangengroep. Link naar de website: <https://circabc.europa.eu>.

4. Uit een geschiktheidscontrole van Verordening nr. 1008/2008 die de Commissie tussen 2011 en 2013 heeft uitgevoerd, is gebleken dat de in die verordening vastgestelde regels voor openbardienstverplichtingen geschikt waren voor het beoogde doel, d.w.z. het garanderen van connectiviteit als de markt daar niet zelf voor zorgt. Belanghebbenden en lidstaten hebben aanbevelingen gedaan om de samenwerking tussen nationale autoriteiten en de Commissie te verbeteren en om ervoor te zorgen dat de staatssteunregels van de EU en de in de verordening vastgestelde regels voor openbardienstverplichtingen goed op elkaar aansluiten, eventueel door richtsnoeren op te stellen ⁽⁵⁾.
5. Er werden praktische stappen ondernomen om gevolg te geven aan deze aanbevelingen. De Commissie heeft een up-to-date netwerk van contactpersonen voor openbardienstverplichtingen opgezet; zij heeft ook vergaderingen van het in Verordening nr. 1008/2008 bedoelde comité inzake markttoegang ⁽⁶⁾ georganiseerd; tijdens deze vergaderingen hebben de diensten van de Commissie een geconsolideerde presentatie gegeven over openbardienstverplichtingen en hebben lidstaten hun praktijkervaringen uitgewisseld. Er werd een eenvoudige vragenlijst opgesteld, waardoor de nationale autoriteiten gemakkelijk kennis kunnen geven van hun voornemen om openbardienstverplichtingen op te leggen; deze vragenlijst wordt nu automatisch gebruikt door die autoriteiten. De diensten van de Commissie brengen de lidstaten van tevoren op de hoogte wanneer zij problemen voorzien. Dankzij een nieuwe gegevensbank kunnen de diensten van de Commissie geconsolideerde gegevens over openbardienstverplichtingen in heel Europa opvragen.

2. WAAROM RICHTSNOEREN?

2.1. Het wetgevingskader

6. De voorwaarden en eisen voor openbardienstverplichtingen zijn uiteengezet in de artikelen 16, 17 en 18 van Verordening nr. 1008/2008 (zie uittreksel in bijlage II bij deze richtsnoeren). In artikel 16 zijn de algemene beginselen voor openbardienstverplichtingen vastgesteld. Dit artikel bevat criteria voor het opleggen van openbardienstverplichtingen, eisen inzake continuïteit, beoordelingscriteria voor lidstaten, regels betreffende de procedure voor publicatie en betreffende de aanvang van de dienstverlening op routes met een openbardienstverplichting, de voorwaarden en procedure voor het beperken van de toegang tot een route en de procedure die moet worden toegepast in noodgevallen. In artikel 17 is bepaald hoe de openbare aanbestedingsprocedure moet worden uitgevoerd. Dit artikel bevat regels inzake de inhoud van de oproep tot het indienen van voorstellen en het daaropvolgende contract, inzake de publicatieprocedure en de informatie die moet worden verstrekt aan de inschrijvers, inzake de selectiecriteria voor aanbestedingen, inzake compensatie en de informatie die aan het einde van de aanbestedingsprocedure aan de Commissie moet worden verstrekt. Artikel 18 ten slotte bevat de regels voor het onderzoeken en toetsen van de beslissingen die uit hoofde van de voorgaande artikelen zijn genomen.

2.2. Behoeftte aan verduidelijking van de regels

7. Het EU-wetgevingskader dat is vastgesteld bij Verordening nr. 1008/2008 garandeert de openheid, bekendmaking en transparantie van de procedure voor het opleggen van openbardienstverplichtingen. Toezicht op de correcte toepassing van de regels inzake openbardienstverplichtingen is belangrijk om te vermijden dat dit systeem leidt tot concurrentiebeperkingen die niet in verhouding staan tot de sociale en economische doelen die worden nagestreefd. Het doel van de Commissie is advies te geven en zo veel mogelijk problemen op te lossen vóór de aankondiging van de openbardienstverplichting wordt gepubliceerd.
8. In deze context wordt het nuttig geacht de beoordelingen die in het verleden in individuele gevallen zijn opgesteld, zo ruim mogelijk te delen; tot dusver hebben alleen de respectieve lidstaat en de Commissie toegang tot deze beoordelingen.
9. Een andere reden voor de vaststelling van deze richtsnoeren ligt in het feit dat het Hof van Justitie tot op heden geen jurisprudentie heeft opgesteld aangaande openbardienstverplichtingen die op basis van Verordening nr. 1008/2008 zijn vastgesteld.
10. Op een vergadering van het adviescomité inzake de toepassing van de wetgeving betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes van september 2015 ⁽⁷⁾, waaraan nationale deskundigen hebben deelgenomen, hebben de diensten van de Commissie melding gemaakt van de mogelijkheid om richtsnoeren voor openbardienstverplichtingen uit te vaardigen. De lidstaten waren voorstander van dit idee en waren het erover eens dat dergelijke richtsnoeren konden zorgen voor transparantie, samenhang en duidelijkheid onder de EU-luchtvaartmaatschappijen, lidstaten en regionale autoriteiten en instanties. Dit standpunt kwam overeen met de standpunten die ook al tijdens eerdere bilaterale vergaderingen met nationale en lokale autoriteiten waren geuit. Daarom heeft de Commissie in haar mededeling over de luchtvaartstrategie toegezegd om richtsnoeren te publiceren om te verduidelijken hoe de in Verordening nr. 1008/2008 vastgestelde regels en procedures voor openbardienstverplichtingen door de diensten van de Commissie worden geïnterpreteerd en toegepast. Deze richtsnoeren zijn het resultaat van die verbintenis. Ter voorbereiding van deze richtsnoeren werd in de zomer van 2016 een informele gerichte raadpleging gehouden om de standpunten van de belangrijkste belanghebbenden te verzamelen.

⁽⁵⁾ Werkdocument van de diensten van de Commissie SWD(2013) 208 final van 6.6.2013, punt 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁶⁾ Adviescomité voor de toepassing van de wetgeving inzake de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Het doel van deze richtsnoeren is uit te leggen hoe de Commissie de in de verordening gehanteerde criteria interpreteert en een beschrijving te geven van de procedures die moeten worden gevolgd. Doorheen de hele tekst worden bovendien ook antwoorden gegeven op de vaakst gestelde vragen die niet expliciet worden beantwoord in de verordening zelf. Het is duidelijk dat sommige lidstaten heel goed vertrouwd zijn met de regels en de toepassing ervan, terwijl andere slechts heel weinig of helemaal geen ervaring hebben met de toepassing van de regels inzake openbaredienstverplichtingen. De verduidelijking en interpretatie van de regels moet het gemakkelijker maken, met name voor de lidstaten die voor het eerst openbaredienstverplichtingen gebruiken, om te voldoen aan de toepasselijke regels.
12. Deze richtsnoeren houden niet alleen rekening met de ervaring die door de Commissie is opgedaan bij de toepassing van de in de verordening vastgestelde regels inzake openbaredienstverplichtingen, maar ook met de in EU-wetgeving vastgestelde regels inzake staatssteun (met name in de artikelen 107, 108 en 109 VWEU)⁽⁸⁾. De Commissie ontvangt bijna dagelijks tal van vragen over openbaredienstverplichtingen in het algemeen, vooral van de lidstaten, maar het aantal formele klachten — alle afkomstig van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens — is zeer beperkt. Deze richtsnoeren hebben tot doel een oplossing te bieden voor de problemen waarmee de nationale autoriteiten, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens het vaakst worden geconfronteerd. Ze hebben niet tot doel alle bepalingen op uitputtende wijze te behandelen.
13. Deze richtsnoeren bevatten aanwijzingen die relevant zijn voor de meeste gevallen, maar er zij op gewezen dat elk geval afzonderlijk moet worden beoordeeld in het licht van alle specifieke omstandigheden.
14. Deze richtsnoeren hebben geenszins tot doel nieuwe wettelijke verplichtingen op te leggen en laten eventuele toekomstige interpretaties van openbaredienstverplichtingen door het Hof van Justitie onverlet.

3. HET OPLEGGEN VAN OPENBAREDIENSTVERPLICHTINGEN

3.1. Algemene beginselen

15. Uit artikel 16, leden 1 en 4, van Verordening nr. 1008/2008 vloeit voort dat de lidstaten de Commissie in kennis moeten stellen van elk voornemen om openbaredienstverplichtingen op te leggen. De publicatie van kennisgevingen verschaft geen rechtszekerheid over een bepaald resultaat; kennisgevingen dienen enkel om de markt in kennis te stellen van het voornemen van een lidstaat om een nieuwe openbaredienstverplichting op te leggen⁽⁹⁾. De diensten van de Commissie hebben een vragenlijst opgesteld voor de aanmelding en beschrijving van een openbaredienstverplichting; deze vragenlijst heeft ook betrekking op de belangrijkste punten van Verordening nr. 1008/2008 en van de staatssteunregels die een integrerend maar onafhankelijk onderdeel vormen van de beoordeling van een openbaredienstverplichting (zie bijlage I)⁽¹⁰⁾. De Commissie neemt geen formele beslissing over een openbaredienstverplichting, maar toch is het zeer belangrijk om alle problemen op te lossen die zijn vastgesteld vóór de openbaredienstverplichting wordt opgelegd of gewijzigd, om te vermijden dat deze in de toekomst tot problemen zouden leiden. De Commissie beveelt de lidstaten aan om zo snel mogelijk contact op te nemen met haar diensten wanneer zij overwegen een nieuwe openbaredienstverplichting op te leggen of een bestaande openbaredienstverplichting te wijzigen. Dit garandeert dat de diensten van de Commissie op de hoogte zijn van dit voornemen en vanaf het begin bijstand kunnen verlenen en ervoor kunnen zorgen dat het volledige proces vlotter verloopt.
16. Een belangrijk kenmerk van openbaredienstverplichtingen in de luchtvaartsector is het duidelijke onderscheid tussen de regeling inzake openbaredienstverplichtingen, waarin is bepaald onder welke voorwaarden vluchten mogen worden uitgevoerd op een bepaalde route, en het contract, dat aan een luchtvaartmaatschappij het exclusieve recht verleent om deze vluchten uit te voeren (al dan niet met compensatie). Het opleggen van een openbaredienstverplichting in de luchtvaartsector verleent de lidstaat in kwestie niet noodzakelijk en automatisch het recht om de toegang tot de luchtroute te beperken tot één luchtvaartmaatschappij of om compensatie te verlenen voor het nakomen van de openbaredienstverplichting (de zogenaamde „beperkte openbaredienstverplichting”). Als een luchtvaartmaatschappij aantoonbaar is bereid te vluchten op de route uit te voeren zonder exclusiviteitsrecht en zonder compensatie, dan moet de route toegankelijk blijven voor elke andere luchtvaartmaatschappij die de voorwaarden van de openbaredienstverplichting naleeft (de zogenaamde „open openbaredienstverplichting”).

⁽⁸⁾ De staatssteunregels, zowel wat de inhoud als wat de procedures betreft, blijven van toepassing op de routes waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden. De in de verordening vastgestelde procedure voor het opleggen van openbaredienstverplichtingen vangt de staatssteunregels niet.

⁽⁹⁾ De Commissie kan op elk ogenblik vóór of na de publicatie om nadere informatie vragen, ofwel op verzoek van een lidstaat, ofwel op eigen initiatief (bv. ingevolge een klacht).

⁽¹⁰⁾ Zoals aangegeven in de vragenlijst, zijn de regels inzake de kennisgeving van staatssteun volledig van toepassing op de compensatie die wordt betaald voor openbaredienstverplichtingen. De kennisgeving van staatssteun moet worden gedaan wanneer het bedrag van de compensatie bekend is, d.w.z. wanneer het is vastgesteld in het gunningsbesluit en/of het contract. De lidstaten hebben ook de mogelijkheid om compensaties voor openbaredienstverplichtingen vooraf aan te melden bij de Commissie. Deze voorafgaande aanmelding is nuttig omdat de diensten van de Commissie dan informeel feedback en advies aan de lidstaat kunnen geven alvorens de kennisgeving van staatssteun wordt gedaan. De lidstaat moet zelf van tevoren advies vragen aan de Commissie wanneer hij dit nodig acht.

17. In de verordening is bepaald dat openbaredienstverplichtingen met name mogen worden gebruikt om de toegang tot afgelegen en geïsoleerde regio's te garanderen of, onder bepaalde voorwaarden, omdat de marktwerking alleen niet zorgt voor een minimum aan luchtvervoersdiensten die aan bepaalde voorwaarden beantwoorden.
18. Aangezien openbaredienstverplichtingen een uitzondering vormen op het algemene beginsel van de vrijheid van het verrichten van luchtvervoersdiensten⁽¹¹⁾, zijn ze onderworpen aan strikte voorschriften en beperkingen. De openbaredienstverplichtingen moeten voldoen aan de beginselen van transparantie, non-discriminatie en evenredigheid: ze mogen met name niet leiden tot discriminatie op grond van de nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappijen en niet verder gaan dan wat nodig is om de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken⁽¹²⁾.

3.2. Diensten en routes die in aanmerking komen

3.2.1. Types diensten

19. Alleen voor geregelde luchtdiensten mogen openbaredienstverplichtingen worden opgelegd⁽¹³⁾. Niet-geregelde luchtdiensten vallen buiten het bestek van de openbaredienstverplichtingen. Wanneer een luchtvaartmaatschappij uitsluitend vervoer verkoopt („seat-only”)⁽¹⁴⁾ op een route, overeenkomstig de eisen voor de openbaredienstverplichting op die route, dan wordt deze luchtdienst ook beschouwd als een geregelde luchtdienst⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Types routes

20. Volgens Verordening nr. 1008/2008 mogen op twee types routes openbaredienstverplichtingen worden opgelegd⁽¹⁶⁾:

- a) Routes naar een luchthaven die een perifeer of ontwikkelingsgebied bedient

Meestal is een perifeer gebied een afgelegen regio of een regio die moeilijk toegankelijk is vanuit de hoofdstad en andere grote steden in de lidstaat. De afgelegen en geïsoleerde ligging moeten worden beoordeeld in het licht van het territorium van de lidstaat, de administratieve, zakelijke, educatieve en medische centra, maar ook in het licht van het territorium en de bovengenoemde centra in aangrenzende lidstaten. Een ontwikkelingsgebied hinkt economisch achterop⁽¹⁷⁾; dit wordt bijvoorbeeld gemeten aan de hand van het bbp per hoofd van de bevolking of aan de hand van de werkloosheidscijfers.

- b) Weinig geëxploiteerde routes naar een luchthaven

De verordening bevat geen gekwantificeerde criteria om te beoordelen of een route „weinig geëxploiteerd” is, omdat de situatie sterk kan verschillen van lidstaat tot lidstaat. Op basis van de ervaring van de Commissie met een groot aantal openbaredienstverplichtingen lijkt het echter veilig om aan te nemen dat een route met meer dan 100 000 passagiers per jaar niet kan worden beschouwd als een „weinig geëxploiteerde” route in de zin van de verordening⁽¹⁸⁾.

21. In Verordening nr. 1008/2008 is niet bepaald dat openbaredienstverplichtingen beperkt moeten blijven tot één en dezelfde lidstaat. Ze mogen ook op een intra-EU-route worden opgelegd, voor zover die route voldoet aan de voorwaarden van de verordening. Als een route met een openbaredienstverplichting ook een derde land aandoet, valt ze niet onder de verordening; de verordening heeft alleen betrekking op intra-EU-luchtdiensten⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Zoals gedefinieerd in artikel 15 van Verordening nr. 1008/2008.

⁽¹²⁾ Zie artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽¹³⁾ Artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Artikel 2, lid 15: „verkoop uitsluitend vervoer”: de verkoop rechtstreeks aan het publiek door de luchtvaartmaatschappij of haar erkende agent of door een charteraar van plaatsen op een vliegreis zonder levering van verdere diensten, zoals hotelaccommodatie.

⁽¹⁵⁾ Artikel 16, lid 7, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ De in het regionale beleid van de EU bedoelde minder ontwikkelde regio's (waar het bbp per hoofd van de bevolking minder dan 75 % van het EU-gemiddelde bedraagt) beantwoorden doorgaans aan deze voorwaarde. Aangezien de situatie van regio's in één en dezelfde lidstaat ook in grote mate kan variëren, kan de kwalificatie als „ontwikkelingsgebied” ook voortvloeien uit een vergelijking met het nationale bbp of de werkloosheidsgraad van de desbetreffende lidstaat.

⁽¹⁸⁾ Dit betekent echter niet dat elke route met minder dan 100 000 passagiers per jaar automatisch een weinig geëxploiteerde route is. In het algemeen geldt dat hoe hoger het aantal passagiers op een route, hoe moeilijker het wordt om aan te tonen dat die route in aanmerking komt voor een openbaredienstverplichting; in dat geval moet immers worden aangetoond dat, zonder openbaredienstverplichting, geen enkele luchtvaartmaatschappij louter uit commerciële overwegingen voldoet aan de vastgestelde normen van artikel 16, lid 1.

⁽¹⁹⁾ Zie met name artikel 1, lid 1, en artikel 15, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008. In principe verbiedt de verordening de lidstaten echter niet om soortgelijke regelingen te treffen met derde landen op basis van bilaterale of multilaterale overeenkomsten, voor zover de toepasselijke EU-mededingingswetgeving in acht wordt genomen. Eén lidstaat heeft bijvoorbeeld memoranda van overeenstemming gesloten met derde landen zodat vluchten tussen beider territoria kunnen worden uitgevoerd onder voorwaarden die vergelijkbaar zijn met die van de routes met openbaredienstverplichtingen in de EU. De aanbesteding vond plaats overeenkomstig de bepalingen van de Unie inzake openbare aanbestedingen.

22. Uit artikel 16, lid 1, van de verordening vloeit voort dat een route met een openbaredienstverplichting altijd moet worden omschreven als een route tussen twee luchthavens, niet tussen twee steden of regio's. De selectie van de luchthaven voor de toepassing van de openbaredienstverplichting moet goed worden gemotiveerd. De verdere bindingsmogelijkheden, d.w.z. de bestemmingen en frequenties die worden aangeboden door de luchthaven van de stad van bestemming, vormen één element in deze beoordeling, maar dit element volstaat niet als motivering om een luchthaven boven een andere te verkiezen. Wanneer een openbare autoriteit van oordeel is dat verscheidene bestemmingsluchthavens in gelijke mate voorzien in de behoeften van een regio, dan kan zij een openbaredienstverplichting opleggen van een luchthaven in die regio naar al deze bestemmingsluchthavens; zij legt dan een openbaredienstverplichting op voor elk van deze routes afzonderlijk. Wanneer een luchtvaartmaatschappij vluchten begint uit te voeren op één van deze routes of wanneer een luchtvaartmaatschappij wordt geselecteerd voor één route na een openbare aanbesteding voor alle routes, dan moeten de andere openbaredienstverplichtingen worden ingetrokken, zodat de markt niet onnodig wordt afgeschermd⁽²⁰⁾. Artikel 16, lid 1, voorziet niet uitdrukkelijk in deze mogelijkheid, maar verbiedt ze ook niet. Bovendien ligt deze mogelijkheid in de lijn van de doelstellingen van dit lid. Om ongelijke behandeling en concurrentievervalsing te voorkomen, is het evenwel belangrijk om vanaf het begin transparant te zijn over het voornemen van de autoriteit, met name via de in artikel 16, lid 4, van de verordening bedoelde mededeling.
23. Een openbaredienstverplichting opleggen op de routes van een regio naar/van verscheidene luchthavens die één en dezelfde stad bedienen, staat meestal niet in verhouding tot de doelstelling van het waarborgen van de mobiliteit en sociale cohesie. Een dergelijke maatregel zou tot gevolg hebben dat occasionele luchtvaartmaatschappijen worden uitgesloten omdat zij niet van de regio naar een van de luchthavens van de stad van bestemming mogen vliegen; dit zou dus de markt definitief afschermen voor nieuwe luchtvaartmaatschappijen op concurrerende routes. Andere luchthavens dan die welke in het kader van de aanbesteding is geselecteerd en die dezelfde stad bedienen, mogen in principe dus geen gevolgen ondervinden van de openbaredienstverplichtingen.
24. In het algemeen mogen openbaredienstverplichtingen worden opgelegd op routes met een of meer tussenlandingen⁽²¹⁾. In dat geval moet echter voor elk afzonderlijk deel van de vlucht worden beoordeeld of aan de eisen van de openbaredienstverplichting is voldaan. De openbaredienstverplichting mag niet gelden voor delen van de vlucht die er niet voor in aanmerking komen. Wanneer bijvoorbeeld een openbaredienstverplichting wordt opgelegd op de route van A naar C, met een tussenlanding in B, dan moet afzonderlijk worden beoordeeld of de routes A-C, A-B en B-C in aanmerking komen voor een openbaredienstverplichting. Wanneer bijvoorbeeld het gedeelte B-C op zichzelf niet in aanmerking komt voor een openbaredienstverplichting, dan mogen geen openbaredienstverplichtingen worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen die passagiers en/of vracht vervoeren op dat gedeelte. Eventuele openbaredienstverplichtingen op de route A-C mogen geen belemmering vormen voor het vrij verrichten van luchtdiensten op de route B-C.

3.2.3. *Het vitale belang van de route*

25. Openbaredienstverplichtingen mogen alleen worden opgelegd op routes die „van vitaal belang worden geacht voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend”⁽²²⁾. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor elk van de bovenvermelde types routes, en bij de beoordeling moet steeds rekening worden gehouden met de specifieke omstandigheden van het geval. De lidstaten hebben een zekere beoordelingsvrijheid wanneer zij het vitale belang van een route moeten beoordelen. Deze beoordelingsvrijheid moet echter worden uitgeoefend op basis van objectieve factoren met betrekking tot de in de verordening bedoelde behoeften aan connectiviteit en op basis van de EU-wetgeving in het algemeen.
26. Een onontbeerlijke route voor een regio, zoals een klein eiland of een afgelegen gebied, is duidelijk van vitaal belang. Luchtdiensten die kleine en middelgrote steden verbinden met belangrijke economische of administratieve centra kunnen in bepaalde omstandigheden echter ook worden beschouwd als zijnde van vitaal belang voor de economische en sociale ontwikkeling van de gebieden in kwestie. Zo is bijvoorbeeld een openbaredienstverplichting opgelegd op een route die de hoofdstad van een eiland-lidstaat verbindt met Brussel, de stad waar verscheidene EU-instellingen en -organen zijn gevestigd.
27. Artikel 16, lid 1, beperkt echter de beoordelingsvrijheid van de lidstaten. Openbaredienstverplichtingen mogen bijvoorbeeld worden opgelegd om obstakels voor de economische en sociale ontwikkeling van regio's of steden uit de weg te ruimen, maar ze mogen niet worden opgesteld om, rechtstreeks of onrechtstreeks, een bepaalde luchtvaartmaatschappij te promoten of te ondersteunen of om een bepaalde luchthaven te helpen ontwikkelen.

⁽²⁰⁾ Dit betekent dat concurrenten luchtdiensten mogen verlenen op de andere routes. Als deze concurrerende luchtdiensten beantwoorden aan de voorwaarden voor de openbaredienstverplichting, wordt de openbaredienstverplichting ingetrokken. Als de concurrerende luchtdiensten slechts gedeeltelijk voldoen aan deze voorwaarden, dan moet de openbaredienstverplichting worden aangepast. Het VK heeft in 2014 bijvoorbeeld openbaredienstverplichtingen opgelegd op zes routes tussen Dundee en zes Londense luchthavens. De winnende inschrijving was voor de route Dundee- Londen Stansted, en bijgevolg werden de overige vijf openbaredienstverplichtingen ingetrokken.

⁽²¹⁾ De mogelijkheid van tussenlandingen moet worden vermeld in de openbaredienstverplichting en de aanbestedingsvoorwaarden.

⁽²²⁾ Artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008. „De luchthaven” verwijst naar de luchthaven die een perifeer of ontwikkelingsgebied op het grondgebied van de lidstaat bedient.

3.2.4. Bundeling van routes

28. De lidstaten mogen de toegang tot een bepaalde route niet afhankelijk maken van de dienstverlening op andere routes. Dergelijke bundeling zou onverenigbaar zijn met Verordening nr. 1008/2008⁽²³⁾. De in artikel 16, leden 1, 2 en 3, van de verordening vastgestelde criteria inzake geschiktheid en toereikendheid verwijzen naar „de route”; bundelingen van routes kunnen daar niet mee worden gelijkgesteld. Daaruit moet dus worden geconcludeerd dat elk van deze criteria afzonderlijk moet worden geëvalueerd voor elke afzonderlijke route. De behandeling van bundelingen van routes als één route kan worden beschouwd als een buitensporige beperking van de toegang tot de routes, aangezien waarschijnlijk alleen luchtvaartmaatschappijen met regionale basissen in staat zijn om diensten te verlenen op al deze routes.
29. Dit verbod op bundeling van routes in de fase van het opleggen van de openbaredienstverplichting mag niet worden verward met de mogelijkheid om het recht van toegang tot een groep routes aan te bieden door middel van een aanbesteding, zoals bedoeld in artikel 16, lid 10, van de verordening. Deze mogelijkheid wordt nader toegelicht in punt 6.6 van deze richtsnoeren; ze geldt alleen voor routes waarop geen enkele luchtvaartmaatschappij begonnen is of op het punt staat te beginnen met geregelde luchtdiensten overeenkomstig de openbaredienstverplichtingen.

3.2.5. Links met de slotverordening

30. Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens⁽²⁴⁾ (hierna „Verordening nr. 95/93”) voorziet in de mogelijkheid om slots te reserveren voor openbaredienstverplichtingen. In artikel 9, lid 1, is bepaald dat „een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste slots [kan] reserveren. Indien de gereserveerde slots op de betrokken route niet worden gebruikt, worden deze slots [...] ter beschikking gesteld van elke andere luchtvaartmaatschappij die belangstelling heeft om de route te exploiteren overeenkomstig de openbaredienstverplichtingen. Indien andere luchtvaartmaatschappijen geen belangstelling hebben om de route te exploiteren en de betrokken lidstaat geen aanbesteding organiseert (overeenkomstig artikel 16, lid 10, van Verordening nr. 1008/2008), worden de slots gereserveerd voor een andere route waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden of worden zij teruggegeven aan de pool”. Deze verplichtingen worden uiterlijk van toepassing op het in artikel 16, lid 11, van Verordening nr. 1008/2008 bedoelde ogenblik, waarbij een openbaredienstverplichting geacht wordt te zijn verstreken wanneer gedurende twaalf maanden geen geregelde luchtdienst is geëxploiteerd op de route waarop de verplichting van toepassing is. Om opnieuw slots op dezelfde route te kunnen reserveren, moet opnieuw een openbaredienstverplichting worden opgelegd.
31. In artikel 9, lid 2, van Verordening nr. 95/93 wordt verduidelijkt dat de aanbestedingsprocedure voor openbaredienstverplichtingen moet worden toegepast „wanneer meer dan één [EU]-luchtvaartmaatschappij belangstelling heeft om de route te exploiteren en niet in staat is geweest binnen één uur vóór of na de van de coördinator gevraagde tijden slots te verkrijgen”.
32. De bepalingen van Verordening nr. 1008/2008 inzake openbaredienstverplichtingen doen geen afbreuk aan de verdeling van bevoegdheden tussen lidstaten voor de toepassing van artikel 9 van verordening nr. 95/93⁽²⁵⁾.
33. Deze reservering van slots laat de bij Verordening nr. 95/93 toegekende historische rechten onverlet. Er kunnen dus alleen slots worden gereserveerd uit de bij artikel 10 van Verordening nr. 95/93 opgerichte slotpool van niet-toegewezen slots, waarin ook de overeenkomstig artikel 9, lid 1, van die verordening teruggegeven slots zitten.
34. Er zij op gewezen dat slots niet mogen worden gereserveerd voor andere doeleinden dan de openbaredienstverplichting. Dit is met name relevant in het geval van tussenlandingen. Op een route A-B-C, waarvan B en C luchthavens zijn met een tekort aan slots, mogen slots bijvoorbeeld alleen worden gereserveerd voor vluchten tussen B en C als op dit deel zelf een openbaredienstverplichting van toepassing is. Een openbaredienstverplichting op de route tussen A en C (d.w.z. voor vervoer tussen deze twee punten) volstaat op zich niet om de reservering van slots op punt B te rechtvaardigen.
35. Op routes met een openbaredienstverplichting waarvoor slots zijn gereserveerd:
1. moeten tussenlandingen op overbelaste luchthavens zo veel mogelijk worden vermeden;
 2. tijdens tussenlandingen mag niet van luchtvaartuig worden veranderd, tenzij voor het tweede segment (B-C) ook een openbaredienstverplichting geldt waarbij een ander type luchtvaartuig moet worden gebruikt. Zoniet zouden slots kunnen worden gereserveerd voor grote luchtvaartuigen die meer passagiers of goederen vervoeren dan gerechtvaardigd is uit hoofde van de openbaredienstverplichting.

⁽²³⁾ Dit betekent dat zogenaamde hub-openbaredienstverplichtingen, die gelden voor alle of de meeste routes van een bepaalde luchthaven, niet in overeenstemming zijn met Verordening nr. 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

⁽²⁵⁾ Dit betekent dat, in het geval van een openbaredienstverplichting tussen twee lidstaten, een lidstaat alleen slots kan reserveren op zijn eigen grondgebied, niet op het grondgebied van de andere lidstaat.

3.3. Noodzaak en toereikendheid van de verplichtingen

36. De noodzaak en de toereikendheid van de geplande openbaredienstverplichting wordt bepaald op basis van de vier criteria ⁽²⁶⁾ die in de volgende punten worden besproken. De Commissie kan niet van een lidstaat eisen dat ze een specifieke openbaredienstverplichting oplegt op een route, maar zij beoordeelt de criteria op basis waarvan de (geplande) openbaredienstverplichting wordt opgelegd, teneinde na te gaan of een openbaredienstverplichting overeenkomstig de verordening wordt opgelegd. In voorkomend geval nemen de diensten van de Commissie contact op met de betrokken lidstaat en vragen zij om verduidelijking. Uit ervaring is gebleken dat routes naar eilanden waarvoor een openbaredienstverplichting geldt, meestal noodzakelijk en gerechtvaardigd zijn wanneer er niet genoeg toeristische vraag is om het hele jaar lang commerciële vluchten op die routes uit te voeren. Dergelijke routes bestaan bijvoorbeeld in Estland, Ierland, Italië, Griekenland, Portugal en het VK. In minder dichtbevolkte lidstaten zoals Finland en Zweden komen routes meestal ook in aanmerking komen voor openbaredienstverplichtingen wanneer de afstand tussen regio's bijzonder groot is en er geen alternatieve vervoerswijzen bestaan.

3.3.1. Evenredigheid met de economische en sociale ontwikkelingsbehoeften ⁽²⁷⁾

37. Dit criterium is een directe uitdrukking van het algemene evenredigheidsbeginsel. Het houdt nauw verband met de voorwaarde van artikel 16, lid 1, waarin is bepaald dat openbaredienstverplichtingen alleen mogen worden opgelegd op routes die van vitaal belang zijn voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend ⁽²⁸⁾. Uit artikel 16, lid 3, onder a), vloeit voort dat de verplichtingen zelf in verhouding moeten staan tot de economische ontwikkelingsbehoeften van de desbetreffende regio. De openbaredienstverplichtingen mogen geen beperkingen op het verlenen van luchtdiensten inhouden die verder gaan dan wat nodig is om te voldoen aan de behoeften in kwestie.

3.3.2. Ontoereikendheid van alternatieve vervoerswijzen ⁽²⁹⁾

38. Openbaredienstverplichtingen mogen alleen worden opgelegd wanneer andere vervoerswijzen niet kunnen voldoen aan de vervoersbehoeften van de regio in kwestie. Er dient met name rekening te worden gehouden met trein-, ferry- en busdiensten. Om de toereikendheid van de diensten te beoordelen, moet met name worden gekeken naar de frequentie, reistijden, vertrektijden en mogelijke aansluitingen naar andere belangrijke bestemmingen, met name mogelijkheden voor langeafstandsvervoer ⁽³⁰⁾. De mogelijkheden van individueel (auto-)vervoer moeten eveneens worden bekeken, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de reistijd over de weg.
39. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan treindiensten die de beoogde route bedienen met een reistijd van minder dan drie uur ⁽³¹⁾. Hiermee worden zowel hogesnelheids- als andere treindiensten bedoeld. Als de frequentie van dergelijke treindiensten volstaat om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoeften van de betrokken regio, hoeft in principe geen openbaredienstverplichting voor luchtdiensten te worden opgelegd. In uitzonderlijke gevallen kunnen openbaredienstverplichtingen toch worden overwogen, met name als de treindiensten onvoldoende aansluitingen hebben op middellange- en langeafstandsdiensten (bv. onvoldoende verbindingen tussen het treinstation in de betrokken regio en de luchthaven die middellange- en langeafstandsdiensten aanbiedt, of geen alternatieve reismogelijkheden om aan te sluiten op de langeafstandsdiensten, met inbegrip van indirecte vluchten). De beoordeling dient geval per geval te worden uitgevoerd.

3.3.3. Bestaande luchtvaarttarieven en voorwaarden ⁽³²⁾

40. De noodzaak en de toereikendheid van openbaredienstverplichtingen, zoals vereist bij de verordening, dienen eveneens te worden beoordeeld in het licht van de luchtvaarttarieven en voorwaarden voor de gebruikers. In openbaredienstverplichtingen kunnen maximumtarieven worden opgelegd als dit noodzakelijk wordt geacht omdat de tarieven anders buitensporig hoog zouden zijn gezien de economische behoeften van de betrokken regio. In specifieke gevallen kan worden overwogen alleen een maximumprijs op te nemen in de openbaredienstverplichting. Al naargelang het geval kunnen onder meer een sterke stijging van de prijzen en een afname van het aantal passagiers in een korte periode aanwijzingen zijn dat een prijsplafond noodzakelijk is.

⁽²⁶⁾ Artikel 16, lid 3, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Artikel 16, lid 3, onder a), van Verordening nr. 1008/2008.

⁽²⁸⁾ „De luchthaven” verwijst naar de luchthaven die een perifeer of ontwikkelingsgebied op het grondgebied van de lidstaat bedient.

⁽²⁹⁾ Artikel 16, lid 3, onder b), van Verordening nr. 1008/2008.

⁽³⁰⁾ In artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91, zijn de volgende categorieën vastgesteld voor wat de lengte van de vlucht betreft: tot 1 500 km, 1 500-3 500 km en andere vluchten (meer dan 3 500 km). Deze afstanden worden vaak gebruikt om korte-, middellange- en langeafstandsvluchten te definiëren.

⁽³¹⁾ Artikel 16, lid 3, onder b), van Verordening nr. 1008/2008.

⁽³²⁾ Artikel 16, lid 3, onder c), van Verordening nr. 1008/2008.

3.3.4. *Het gecombineerde effect van het bestaande luchtvervoersaanbod* ⁽³³⁾

41. Of een openbaredienstverplichting noodzakelijk is, hangt uiteindelijk af van het gecombineerde effect van alle luchtvaartmaatschappijen die op bedoelde route diensten aanbieden of voornemens zijn aan te bieden. Als het bestaande aanbod van luchtdiensten reeds volstaat om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van de betrokken regio, dan is er geen sprake van „marktfalen” dat moet worden aangepakt, en is een openbaredienstverplichting dus niet nodig. De Commissie is van oordeel dat een openbaredienstverplichting voor het vervoer van passagiers normaal niet gerechtvaardigd is op routes met een kritiek aantal passagiers (op basis van ervaring lijkt het kritieke punt op 100 000 passagiers per jaar te liggen), die al het hele jaar lang worden bediend door meerdere luchtvaartmaatschappijen. Als algemeen beginsel geldt dat de beoordeling van het effect van de verplichtingen bijzonder voorzichtig dient te worden uitgevoerd in gevallen waarin de desbetreffende route al door luchtvaartmaatschappijen wordt geëxploiteerd: buitensporige verplichtingen (bv. prijsplafonds, vluchtschema's of aantal frequenties) kunnen een contraproductief effect hebben en het aanbod van luchtdiensten doen afnemen. Er zij op gewezen dat het ook mogelijk is een openbaredienstverplichting op te leggen louter voor het vervoer van vracht en post. In elk geval dient te worden beoordeeld welk effect de combinatie van de bovengenoemde factoren heeft, voor zover van toepassing.
42. Bij de beoordeling van het bestaande aanbod aan luchtvervoer moet ook rekening worden gehouden met indirecte luchtdiensten en andere nabijgelegen luchthavens. Om een openbaredienstverplichting op te leggen op een route naar een bepaalde luchthaven wanneer reeds indirecte verbindingen met een redelijke transfertijd bestaan (bv. één uur of minder) of wanneer passende diensten naar een nabijgelegen luchthaven beschikbaar zijn (bv. luchthavens die dezelfde stad of regio bedienen, waaronder ook luchthavens in naburige lidstaten), zou een bijzonder goed onderbouwde rechtvaardiging nodig zijn. De wijze waarop het binnenlands en internationaal verkeer verdeeld is tussen die luchthavens kan een rol spelen in dit opzicht. Als de andere luchthavens zich op meer dan 100 km afstand en/of meer dan één uur reistijd met het openbaar vervoer bevindt, is het twijfelachtig of de twee luchthavens als alternatieven kunnen worden beschouwd. Deze analyse dient echter steeds geval per geval te worden uitgevoerd, rekening houdende met de specifieke omstandigheden. In het algemeen heeft een openbaredienstverplichting een grotere kans om als gerechtvaardigd te worden beschouwd als er in de nabijheid van de luchthaven in kwestie geen bestaande diensten naar andere luchthavens zijn.

3.4. **Type verplichtingen**

43. Openbaredienstverplichtingen hebben tot doel een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen of minimumcapaciteit ⁽³⁴⁾.
44. Onder bepaalde voorwaarden mag de continuïteit van de luchtdienst worden gegarandeerd door openbaredienstverplichtingen op te leggen ⁽³⁵⁾ (zie punt 3.5 hieronder).
45. Om tegemoet te komen aan de eisen inzake regelmaat en capaciteit, wordt meestal een minimumcapaciteit vastgesteld, uitgedrukt in aantal aangeboden stoelen, of een minimumfrequentie die over een bepaalde periode moet worden aangeboden. Deze verplichtingen kunnen variëren naargelang de vertrektijden, dagen van de week, seizoenen enz. In de meeste gevallen wordt één of twee frequenties per dag bijvoorbeeld als normaal beschouwd, maar er bestaan openbaredienstverplichtingen die slechts één frequentie per week opleggen. De lidstaten hebben een zekere marge om een beslissing te nemen over deze punten, maar de verplichtingen moeten niet-discriminerend en evenredig zijn en voldoen aan de eisen inzake noodzaak en toereikendheid, zoals vastgesteld in artikel 16, lid 3 (zie punt 3.3 hierboven).
46. Zij mogen ook eisen opleggen inzake de luchtvaartuigen die moeten worden gebruikt, maar deze moeten objectief gerechtvaardigd zijn en stroken met het evenredigheidsbeginsel, d.w.z. ze mogen niet tot onnodige beperkingen leiden en moeten zo algemeen blijven als mogelijk is in de gegeven omstandigheden (bv. turboprop- of straalmotoren, al naargelang de gevlogen afstand, de geschiktheid van het luchtvaartuig om te landen in specifieke omstandigheden enz.). Deze eisen mogen zeker niet leiden tot een situatie waarin specifieke luchtvaartmaatschappijen de facto arbitrair worden uitgesloten van het verrichten van diensten op de desbetreffende routes. Een eis inzake de minimumcapaciteit aan stoelen in een luchtvaartuig mag bijvoorbeeld alleen worden opgelegd in uitzonderlijke gevallen, en moet worden gerechtvaardigd door de vluchtomstandigheden en de nagestreefde mobiliteitsdoelstellingen ⁽³⁶⁾.
47. Het opleggen van een openbaredienstverplichting betekent dat minimumeisen worden vastgesteld. Een maximumcapaciteit aan stoelen mag alleen worden overwogen als dit duidelijk objectief gerechtvaardigd is door de operationele beperkingen op een van de luchthavens op de route waarop de openbaredienstverplichting van toepassing is. Een voorwaarde waarbij minstens een deel van de bemanning de taal van de betrokken lidstaat machtig is, is doorgaans aanvaardbaar.

⁽³³⁾ Artikel 16, lid 3, onder d), van Verordening nr. 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Artikel 16, lid 2, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽³⁶⁾ Een minimumcapaciteit per dag kan ook worden bereikt door meer vluchten uit te voeren met een kleiner luchtvaartuig.

48. Het is ook mogelijk te eisen dat een bepaald type luchtvaartuig — vleugelvliegtuig of helikopter — wordt gebruikt om vluchten uit te voeren op de route waarvoor de openbaredienstverplichting geldt, al naargelang de specifieke omstandigheden van het geval. Er mogen specifieke eisen worden vastgesteld ten aanzien van het type luchtvaartuig (bv. type motor, maximale startmassa, landingssystemen) als dit objectief gerechtvaardigd is om operationele redenen (bv. de eisen om een helikopter te gebruiken als er geen startbaan is). Bovendien mogen dergelijke eisen niet discriminerend zijn.
49. De belangrijkste eisen die mogen worden gesteld inzake prijsstelling, hebben betrekking op de vaststelling van maximumprijzen of tarievenstelsels voor alle of een gedeelte van de aangeboden diensten. Dergelijke stelsels mogen tariefcategorieën of voorkeurstarieven bevatten voor bepaalde categorieën passagiers (bv. ingezetenen en studenten). Een voorkeursbehandeling voor ingezetenen moet objectief kunnen worden gerechtvaardigd met het argument dat deze personen moeten kunnen deelnemen aan het culturele, economische en sociale leven van hun lidstaat. Het is ook mogelijk andere eisen met betrekking tot prijsstelling op te leggen, zolang ze niet-discriminerend en evenredig zijn en voldoen aan de in punt 3.3 hierboven gestelde voorwaarden ⁽³⁷⁾.
50. Sommige openbaredienstverplichtingen schrijven voor dat een maaltijd of één stuk bagage moet inbegrepen zijn in de prijs die de passagier moet betalen. De rechtvaardiging voor en evenredigheid van een dergelijke eis moet geval per geval worden beoordeeld, maar in principe zijn dergelijke eisen geen verplichte elementen van een openbaredienstverplichting. Een uitzondering hierop is mogelijk in het geval van middellange en lange vluchten, d.w.z. langer dan drie uur. In dergelijke gevallen is het normaal gerechtvaardigd om een maaltijd op te nemen in de maximumprijs; dit geldt ook voor het vervoer van bagage, aangezien dergelijke vluchten vaak gepaard gaan met een langer verblijf op de bestemming. Er zij echter op gewezen dat, wanneer de maximumprijs van dergelijke vluchten geen stuk bagage omvat, deze prijs op een lager niveau kan worden vastgelegd, eventueel in combinatie met een bepaling waarbij de luchtvaartmaatschappij een extra vergoeding voor de bagage mag vragen.

3.5. Verplichtingen inzake continuïteit

51. In een openbaredienstverplichting mag worden bepaald dat de luchtvaartmaatschappijen moeten garanderen dat zij gedurende een bepaalde periode vluchten zullen uitvoeren op de route in kwestie. Dit is des te meer relevant voor open (d.w.z. niet-exclusieve) openbaredienstverplichtingen; bij beperkte openbaredienstverplichtingen is dit normaal vastgelegd in het contract, in ruil voor exclusiviteit (en eventueel financiële compensatie). Dergelijke verplichtingen inzake continuïteit mogen alleen worden opgelegd wanneer andere vervoerswijzen geen ononderbroken dienst met minstens twee frequenties per dag kunnen garanderen ⁽³⁸⁾. Hiermee wordt een dienst bedoeld die het hele jaar wordt aangeboden. Verplichtingen inzake continuïteit kunnen op de volgende twee manieren worden opgelegd.
52. Ten eerste kan in de openbaredienstverplichting bepaald zijn dat luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren op de route een bepaalde periode van tevoren moeten melden dat zij voornemens zijn de vluchten stop te zetten. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel mag deze periode hoogstens zes maanden bedragen; dit volstaat om de aanbesteding voor de openbaredienstverplichting te houden.
53. Ten tweede, wanneer de vluchten op de desbetreffende route een uitgesproken seizoensgebonden patroon vertonen, kan het nuttig zijn een minimumdienstverlening te organiseren gedurende de perioden van het jaar waarin het aanbod van luchtdiensten meestal zeer klein is. Op bepaalde routes zijn de luchtvaartmaatschappijen geneigd om hun aangeboden capaciteit te concentreren in perioden met hoge vraag, en om de capaciteit aanzienlijk te verlagen in andere perioden, teneinde de winstgevendheid van de dienstverlening te vergroten. Dit kan leiden tot situaties waarin het aanbod van luchtdiensten onstabiel is, en tijdens de perioden van lage vraag ontoereikend is om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van de betrokken regio. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel mogen de perioden waarin verplichtingen inzake continuïteit worden opgelegd, meestal niet langer dan één jaar duren ⁽³⁹⁾.
54. De operationele perioden die worden opgelegd in het kader van de verplichtingen inzake continuïteit mogen niet worden verward met de maximumperiode van vier of vijf jaar gedurende welke de toegang tot de route mag worden beperkt tot één luchtvaartmaatschappij ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Gevolgen van de oplegging van openbaredienstverplichtingen

55. Een openbaredienstverplichting die op een bepaalde route van toepassing is, geldt ten vroegste vanaf de datum van publicatie van een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of vanaf een latere in de openbaredienstverplichting vermelde datum ⁽⁴¹⁾ voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen. In principe mag de betrokken lidstaat in zijn nationale wetgeving bepalen hoe niet-naleving wordt bestraft. Alle sancties die in dit verband worden vastgesteld en opgelegd, moeten voldoen aan de beginselen van de toepasselijke EU-wetgeving, d.w.z. ze moeten effectief, evenredig en afschrikkend zijn.

⁽³⁷⁾ Voorkeurstarieven voor personen die in een bepaalde regio zijn geboren maar daar niet meer wonen, zouden bijvoorbeeld onevenredig zijn.

⁽³⁸⁾ Artikel 16, lid 2, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽³⁹⁾ De verplichting inzake continuïteit kan worden gekoppeld aan een boete, maar ook in dat geval moet het evenredigheidsbeginsel worden geëerbiedigd; een te hoge boete kan luchtvaartmaatschappijen er immers van weerhouden met vluchten te beginnen.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 16, lid 9, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Artikel 16, lid 6, van Verordening nr. 1008/2008.

56. Een openbaredienstverplichting mag de mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen om, wat capaciteit en frequentie betreft, een hoger dienstverleningsniveau aan te bieden dan vereist uit hoofde van de openbaredienstverplichting, niet beperken⁽⁴²⁾. De nationale autoriteiten mogen er uiteraard op toezien dat de tenuitvoerlegging van de openbaredienstverplichtingen in overeenstemming is met de toepasselijke wetgeving, maar zij mogen zich niet bemoeien met de manier waarop de markt voldoet aan de openbaredienstverplichtingen. Wanneer bijvoorbeeld meer dan één luchtvaartmaatschappij belangstelling toont in de exploitatie van een route waarvoor een (open) openbaredienstverplichting geldt, dan mogen de nationale autoriteiten de frequentie of capaciteit niet verdelen tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen.
57. Wanneer een openbaredienstverplichting is opgelegd, heeft elke EU-luchtvaartmaatschappij het recht om op elk ogenblik te beginnen met geregelde luchtdiensten die voldoen aan de vereisten van de openbaredienstverplichting⁽⁴³⁾, behalve wanneer exclusiviteit is verleend aan één luchtvaartmaatschappij (zie hoofdstuk 6).
58. Er kunnen twee soorten verplichtingen worden onderscheiden:
1. verplichtingen die per definitie van toepassing zijn op elke luchtvaartmaatschappij afzonderlijk. Voorbeelden hiervan zijn verplichtingen inzake maximumtarieven of de continuïteit van de activiteiten. Dergelijke verplichtingen moeten te allen tijde door alle luchtvaartmaatschappijen afzonderlijk worden nageleefd.
 2. Verplichtingen betreffende een doelstelling die moet worden bereikt door een aantal luchtvaartmaatschappijen samen, waarbij elke luchtvaartmaatschappij bijdraagt tot de verwezenlijking van die (algemene) doelstelling op de route in kwestie. Dit is doorgaans het geval voor verplichtingen met betrekking tot minimumfrequenties of stoelcapaciteit. De Commissie heeft dit bevestigd in haar beschikking van 23 april 2007 met betrekking tot Sardinië⁽⁴⁴⁾ (punt 51): „[...] de vervoerders [worden] niet geacht zich elk afzonderlijk ertoe te verbinden de voorgeschreven capaciteiten en frequenties in acht te nemen, maar moet het geheel van de betrokken luchtvaartmaatschappij dit minimumniveau van dienstverlening waarborgen.”. Dit laat de toepasselijke mededingingsregels uiteraard onverlet (met name de artikelen 101 en 102 VWEU). Meestal moeten de verplichtingen worden aangepast in situaties waarin wordt voldaan aan de openbaredienstverplichtingen door meerdere luchtvaartmaatschappijen (zie hoofdstuk 5).
59. Aangezien het overeenkomstig artikel 15, lid 4, van de verordening is toegestaan vluchten uit te voeren op basis van codesharingovereenkomsten en de verordening niet voorziet in een uitzondering voor openbaredienstverplichtingen, zijn dergelijke overeenkomsten in dit geval in principe toegestaan. Zoals in alle andere gevallen, moeten ook in dit geval de mededingingsregels in acht worden genomen. Dit geldt ook voor frequent flyer-programma's.
60. Tenzij anders vermeld en onverminderd de behoefte aan regelmatige toetsing, zoals besproken in punt 5 hieronder, zijn openbaredienstverplichtingen niet beperkt in de tijd. Wanneer echter gedurende een periode van twaalf maanden geen geregelde luchtdienst is geëxploiteerd, wordt de openbaredienstverplichting geacht te zijn verstreken⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDURES DIE MOETEN WORDEN GEVOLGD BIJ HET OPLEGGEN VAN OPENBAREDIENSTVERPLICHTINGEN

61. Alvorens een openbaredienstverplichting op te leggen, moet de lidstaat de andere betrokken lidstaten raadplegen (met name als de openbaredienstverplichting wordt opgelegd op een route naar een andere lidstaat of als een andere lidstaat een luchthaven heeft in het grensgebied in de nabijheid van de luchthaven die zal worden opgenomen in de route waarop de openbaredienstverplichting betrekking heeft). Hij moet de Commissie⁽⁴⁶⁾, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die op dat ogenblik vluchten uitvoeren op de desbetreffende route in kennis stellen. Daartoe moet de lidstaat de tekst van het ontwerp van wetgevingshandeling over de geplande openbaredienstverplichting meedelen aan deze partijen en hen voldoende tijd geven hier eventueel op te antwoorden. Het contact met de Commissie moet via het directoraat-generaal Mobiliteit en vervoer (hierna „DG MOVE”) verlopen. De efficiëntste manier om contact op te nemen is via de specifieke mailbox voor kwesties die betrekking hebben op openbaredienstverplichtingen: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Als een regionale of lokale autoriteit voornemens is een openbaredienstverplichting op te leggen, raadt de Commissie aan om de permanente vertegenwoordiging of de centrale regering van de betrokken lidstaat te betrekken bij het hierboven beschreven kennisgevingsproces, overeenkomstig de toepasselijke voorschriften van de nationale wetgeving, teneinde te zorgen voor passende coördinatie.

⁽⁴²⁾ Dit doet geen afbreuk aan de verplichting waarbij elke openbaredienstverplichting noodzakelijk moet zijn in het licht van de doelstellingen die zijn vastgesteld in artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008. Een hoger dienstverleningsniveau kan soms twijfels doen rijzen omtrent de noodzaak van de openbaredienstverplichting, maar dit moet worden beoordeeld op basis van de omstandigheden van het geval. Wanneer de verhoging van het dienstverleningsniveau ten opzichte van het in de openbaredienstverplichting opgelegde niveau zich bijvoorbeeld slechts gedurende korte perioden voordoet of niet systematisch is, vormt dit geen doorslaggevende factor.

⁽⁴³⁾ Artikel 16, lid 8, van Verordening nr. 1008/2008. Dit geldt duidelijk ook voor luchtvaartmaatschappijen die al eerder vluchten hebben uitgevoerd op die route.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 definitief van 23.4.2007. De beschikking heeft betrekking op een regeling die is toegepast in het kader van Verordening nr. 2408/92, de voorganger van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Artikel 16, lid 11, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008.

62. De diensten van de Commissie staan klaar om informeel advies te verstrekken, en moeten bij voorkeur in een zeer vroeg stadium van de voorbereidingen van de openbaredienstverplichting worden gecontacteerd. De besprekingen kunnen betrekking hebben op de uitlegging van de verordening, procedures en mogelijke oplossingen in specifieke situaties. Door in een vroeg stadium contact op te nemen, verloopt de procedure sneller omdat eventuele problemen reeds van tevoren zijn opgelost. Informele contacten kunnen ook helpen vermijden dat in een later stadium bepaalde problemen opduiken, bijvoorbeeld eventuele klachten van belanghebbenden.

4.1. Bekendmaking van kennisgevingen in het Publicatieblad

63. Overeenkomstig artikel 16, lid 4, eerste alinea, van Verordening nr. 1008/2008 deelt de lidstaat die voornemens is een openbaredienstverplichting op te leggen de tekst van de openbaredienstverplichting mee aan de Commissie⁽⁴⁷⁾. Het is dan aan de Commissie om de in de tweede alinea van dat lid bedoelde kennisgeving te publiceren. Om de aangemelde openbaredienstverplichting efficiënt en snel te kunnen behandelen, worden de lidstaten aangeraden om een ontwerp van kennisgeving op te stellen en aan de Commissie mee te delen (in om het even welke officiële taal van de EU). Dit ontwerp dient per e-mail te worden verstuurd naar de bovenvermelde functionele mailbox⁽⁴⁸⁾ (in elektronisch formaat, met een van de gebruikelijke gegevensverwerkingssystemen). Het ontwerp kan de in artikel 16, lid 4, onder a), b) en c), van de verordening bedoelde informatie bevatten⁽⁴⁹⁾. De publicatie heeft tot doel alle belanghebbenden in kennis te stellen van de geplande openbaredienstverplichting en hen de mogelijkheid te bieden om nadere informatie, en meer bepaald de exacte voorwaarden, te verkrijgen. De Commissie heeft modellen opgesteld die beschikbaar zijn via de CIRCABC-website, welke toegankelijk is voor de relevante nationale instanties. Kopieën van het model kunnen ook rechtstreeks worden aangevraagd bij de Commissie.
64. Om volledige transparantie te waarborgen, publiceert het DG MOVE de verzonden kennisgevingen op zijn website⁽⁵⁰⁾, in zijn nieuwsbrief en op de specifieke CIRCABC-nieuwsgroep.
65. Voor routes waarop naar verwachting minder dan 10 000 passagiers per jaar gebruik zullen maken van de luchtdienst, geeft de verordening de lidstaat een keuze: de Commissie vragen om een kennisgeving te publiceren in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of de informatie zelf publiceren in zijn eigen publicatieblad⁽⁵¹⁾. Er zij ook op gewezen dat artikel 16, lid 5, van de verordening alleen een uitzondering vormt op lid 4 van de publicatievoorschriften. Alle andere voorschriften van artikel 16, met name de eis om de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken luchthavens en luchtvaartmaatschappijen te raadplegen en informatie te verstrekken, gelden ook voor routes waarop minder dan 10 000 passagiers per jaar worden verwacht.
66. De datum van inwerkingtreding van een openbaredienstverplichting mag niet voorafgaan aan de datum van publicatie van de kennisgeving⁽⁵²⁾. De kennisgeving mag niet in het nationale publicatieblad worden gepubliceerd vóór ze in het *Publicatieblad van de Europese Unie* is gepubliceerd, als de lidstaat de kennisgeving in beide publicatiebladen wil publiceren.
67. Om de markt in kennis te stellen van de voorgenomen wijzigingen van de voorwaarden van de opgelegde openbaredienstverplichtingen, moeten volgens de Commissie dezelfde procedures worden toegepast als voor wijzigingen van bestaande openbaredienstverplichtingen, om fundamenteel dezelfde redenen als die welke relevant zijn voor de eerste publicatie, die rechtstreeks wordt bedoeld in artikel 16, leden 4 en 5. Dit betekent dat, omwille van de transparantie, alle wijzigingen van de door de openbaredienstverplichting opgelegde voorwaarden moeten worden vermeld. In gevallen waarin een lidstaat concludeert dat de openbaredienstverplichting niet langer noodzakelijk is, kan zij de Commissie vragen in het *Publicatieblad van de Europese Unie* een kennisgeving te publiceren met betrekking tot de intrekking van de openbaredienstverplichting, teneinde de markt ervan in kennis te stellen dat de route opnieuw vrij is. Bij wijze van alternatief kan de lidstaat zelf een dergelijke kennisgeving publiceren in zijn nationaal publicatieblad, in het geval de kennisgeving van de openbaredienstverplichting alleen daarin was gepubliceerd.

5. BEHOEFTE AAN REGELMATIGE BEOORDELING VAN OPENBAREDIENSTVERPLICHTINGEN

68. De beoordeling van de noodzaak en evenredigheid van openbaredienstverplichtingen (zie punt 3.3 hierboven) mag niet slechts één keer worden uitgevoerd. De openbaredienstverplichtingen moeten regelmatig worden beoordeeld,

⁽⁴⁷⁾ En aan de andere betrokken lidstaten, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren op de route in kwestie.

⁽⁴⁸⁾ Het DG MOVE vraagt om publicatie via het secretariaat-generaal van de Commissie. De lidstaten mogen niet rechtstreeks contact opnemen met het Publicatiebureau van de EU.

⁽⁴⁹⁾ Het ontwerp van kennisgeving kan betrekking hebben op openbaredienstverplichtingen die zijn opgelegd op verschillende routes.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm

⁽⁵¹⁾ Artikel 16, lid 5, van Verordening nr. 1008/2008. Voor routes met meer dan 10 000 passagiers moet de kennisgeving minstens in het *Publicatieblad van de Europese Unie* worden gepubliceerd, maar de lidstaten mogen daarnaast ook gebruikmaken van hun eigen nationale publicatiebladen om zo veel mogelijk bekendheid te geven aan hun aanbesteding.

⁽⁵²⁾ Artikel 16, lid 6, van Verordening nr. 1008/2008.

en minstens wanneer één van de relevante beoordelingsfactoren, zoals het aantal dienstverleners, een aanzienlijke verandering ondergaat. Openbaredienstverplichtingen zijn een antwoord op een specifiek marktfaal, en moeten daarom met de markt mee evolueren. Een beoordeling kan leiden tot een wijziging of zelfs een intrekking van de openbaredienstverplichting in kwestie. Om te garanderen dat de luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren op routes waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden, de verplichtingen naleven, wordt het als een goede praktijk beschouwd om jaarlijks de prestaties van die luchtvaartmaatschappijen te beoordelen.

69. Om te garanderen dat de situaties die voortvloeien uit de toepassing van de in punt 58, onder 2, beschreven verplichtingen niet leiden tot discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen, moet, telkens wanneer een nieuwe luchtvaartmaatschappij vluchten begint uit te voeren of op het punt staat daarmee te beginnen op een route, het capaciteits- en frequentieniveau dat door de openbaredienstverplichtingen aan elke luchtvaartmaatschappij wordt opgelegd, worden aangepast, zodat de totale frequentie en capaciteit die op elke route wordt aangeboden niet groter is dan wat strikt noodzakelijk is om voor een passende dienstverlening te zorgen.

6. EXCLUSIEVE DIENSTENCONCESSIES

70. Overeenkomstig de beginselen van de interne markt tracht Verordening nr. 1008/2008 ervoor te zorgen dat er in de context van een openbaredienstverplichting zo veel mogelijk concurrentie is, en dat alle uitzonderingen op dit beginsel beperkt blijven tot wat noodzakelijk is om de gerechtvaardigde connectiviteitsdoelstelling te bereiken. Hierdoor kunnen de lidstaat of de lokale/regionale overheden meestal aanzienlijk besparen op overheidsmiddelen, terwijl toch wordt gezorgd voor voldoende connectiviteit.
71. Concreet staat artikel 16, lid 9, van de verordening alleen toe dat de toegang tot de geregelde diensten op de route waarvoor een openbaredienstverplichting geldt, beperkt wordt tot slechts één EU-luchtvaartmaatschappij wanneer geen enkele luchtvaartmaatschappij begonnen is met duurzame geregelde luchtdiensten op die route of kan aantonen dat zij op het punt staat hiermee te beginnen. De bewijzen die de luchtvaartmaatschappij aanvoert om aan te tonen dat zij op het punt staat te beginnen met duurzame diensten overeenkomstig de openbaredienstverplichting, moeten robuust en geloofwaardig zijn; dit betekent dat de luchtvaartmaatschappij zich er binnen een duidelijke en beperkte termijn toe moet verbinden de diensten gedurende een bepaalde periode, zoals gespecificeerd in de voorwaarden voor de openbaredienstverplichting, te verlenen, en de mogelijkheid moet aanvaarden dat zij boeten krijgt opgelegd wanneer zij deze verbintenis niet nakomt. De beperking van de openbaredienstverplichting tot één luchtvaartmaatschappij mag al dan niet worden gekoppeld aan een financiële compensatie, zoals gespecificeerd in de verordening⁽⁵³⁾.

6.1. Verplichting tot het organiseren van een openbare aanbesteding

72. Het exclusieve recht om vluchten uit te voeren op de route moet per aanbesteding worden overeenkomstig de procedures van Verordening nr. 1008/2008. De transparantie van de aanbesteding wordt ook in dit geval gewaarborgd door de publicatie in het *Publicatieblad van de Europese Unie*⁽⁵⁴⁾.
73. Indien een luchtvaartmaatschappij vóór of tijdens de aanbestedingsprocedure begint met geregelde luchtdiensten overeenkomstig de openbaredienstverplichting, of aantoonde dat zij op het punt staat met dergelijke duurzame diensten te beginnen⁽⁵⁵⁾ (maar zonder een exclusief recht of een compensatie te vragen), moet de aanbestedingsprocedure worden geannuleerd en moet de toegang tot de route open blijven voor concurrentie⁽⁵⁶⁾. De exacte uiterste datum waarop een luchtvaartmaatschappij met de dienstverlening begint of aantoonde dat zij voornemens is daarmee te beginnen, mag niet voorafgaan aan de datum waarop de overeenkomst met de geselecteerde luchtvaartmaatschappij is gesloten. Deze sluiting van de overeenkomst brengt concrete verplichtingen voor beide partijen met zich mee, die een „beperking van de toegang” vormen in de zin van artikel 16, lid 9, van de verordening. De lidstaat kan deze uiterste datum ook uitstellen, bijvoorbeeld tot de in de aanbestedingsprocedure geselecteerde luchtvaartmaatschappij met de vluchten begint.
74. In het geval de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang reeds was beperkt tot één luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 16, lid 9, schrijft artikel 17, lid 4, van de verordening voor dat de kennisgeving zes maanden voor de start van de nieuwe contractperiode moet worden gepubliceerd. Deze voorafgaande kennisgeving heeft in de eerste plaats tot doel de luchtvaartmaatschappijen die belangstelling hebben om zonder compensatie vluchten uit te voeren op de route, de kans te geven te reageren, overeenkomstig de criteria van artikel 16, lid 9, alvorens een nieuwe beperking wordt opgelegd tot één luchtvaartmaatschappij die geselecteerd is overeenkomstig artikel 16, leden 9 tot en met 12, en artikel 17 van de Verordening (zie vorig punt).

⁽⁵³⁾ Artikel 17, lid 8, van Verordening nr. 1008/2008. Zie hoofdstuk 8 hieronder. In de praktijk is voor alle beperkte openbaredienstverplichtingen in de EU tot dusver een financiële compensatie verleend.

⁽⁵⁴⁾ Artikel 17, lid 4, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Zie artikel 16, lid 9, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Zie ook punt 71 hierboven.

6.2. Wie mag een inschrijving indienen?

75. Overeenkomstig artikel 16, lid 9, van de verordening mogen alleen EU-luchtvaartmaatschappijen of luchtvaartmaatschappijen die overeenkomstig de EU-wetgeving zijn gelijkgesteld met EU-luchtvaartmaatschappijen, een exclusief recht verkrijgen om vluchten uit te voeren op een route waarop een openbaredienstverplichting van toepassing is. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen die in het bezit zijn van een geldige exploitatievergunning die is afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een lidstaat of een derde land waarop de in Verordening nr. 1008/2008 uiteengezette regeling van toepassing is (bv. Noorwegen, IJsland), in aanmerking komen ⁽⁵⁷⁾. Hierna worden voor het gemak de termen „luchtvaartmaatschappijen” of „EU-luchtvaartmaatschappijen” gebruikt.
76. De verordening verbiedt niet dat een groep luchtvaartmaatschappijen een gezamenlijke inschrijving indient, maar in de inschrijving moet wel de identiteit worden vermeld van de luchtvaartmaatschappij(en) (het consortium) die vluchten zal (zullen) uitvoeren op de routes waarvoor een openbaredienstverplichting geldt overeenkomstig de voorwaarden van de aanbesteding, zodat de nationale autoriteiten kunnen controleren of alle betrokken luchtvaartmaatschappijen aan de formele eisen voldoen. Onderaanneming is niet verboden in de verordening, maar in principe is het aan de lidstaat om te vermelden of hij onderaanneming al dan niet toestaat en onder welke voorwaarden, voor zover de verordening en de EU-wetgeving worden nageleefd. De onderaannemer moet in elk geval ook een EU-luchtvaartmaatschappij zijn.
77. Een luchtvaartmaatschappij mag alleen vluchten uitvoeren op een route waarop een openbaredienstverplichting van toepassing is als de exploitatievergunning en het air operator certificate (hierna „AOC”) in overeenstemming zijn met de eisen van die openbaredienstverplichting. Een luchtvaartmaatschappij met een zogenaamde B-vergunning, die onder artikel 5, lid 3, van de verordening valt, mag niet gebruikmaken van andere dan de op die vergunning vermelde luchtvaartuigen (die onder zijn AOC vallen). Deze eisen zijn van toepassing op de luchtvaartmaatschappij(en) die de diensten in het kader van de openbaredienstverplichting zal (zullen) verrichten.

6.3. Selectiecriteria

78. Uit de offertes wordt zo snel mogelijk een keuze gemaakt, waarbij wordt gelet op de toereikendheid van de aangeboden dienst, met inbegrip van de tarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden en de kosten van de eventuele van de betrokken lidstaat (lidstaten) verlangde vergoeding ⁽⁵⁸⁾. Het staat de lidstaten in principe vrij te bepalen aan welke selectiecriteria meer gewicht wordt toegekend bij de gunning; zij mogen bijvoorbeeld het niveau van de compensatie voor 70 % laten meetellen en de kwaliteit voor 30 % ⁽⁵⁹⁾. De Commissie is van oordeel dat niets de lidstaten belet om een maximum op te leggen aan het totale bedrag van de te betalen compensatie. Het is echter met name belangrijk dat al deze criteria vooraf op duidelijke, objectieve en transparante wijze in de aanbestedingsdocumenten worden uiteengezet.

6.4. Gevolgen van het verlenen van een exclusief recht om vluchten uit te voeren op de route

79. Tijdens de periode van exclusiviteit wordt de toegang tot de betrokken route geweigerd aan andere luchtvaartmaatschappijen dan die welke geselecteerd is op basis van de aanbesteding. De duur van het exclusieve recht om vluchten uit te voeren op de route mag niet meer dan vier jaar bedragen; deze periode kan echter tot vijf jaar worden verlengd als de openbaredienstverplichting wordt opgelegd voor een route naar een luchthaven die een ultraperiferie regio bedient als bedoeld in artikel 349 en artikel 355, lid 1, VWEU ⁽⁶⁰⁾. Als het oorspronkelijk contract is gesloten voor minder dan de in Verordening nr. 1008/2008 vastgestelde periode (dat wil zeggen 4 of 5 jaar) ⁽⁶¹⁾, dan kan het contract worden verlengd tot het toepasselijke maximum, voor zover deze mogelijkheid duidelijk en transparant is vermeld in de aanbestedingsdocumenten en het contract. Als het contract vanaf het begin voor de maximumperiode is gesloten, dan moet een nieuwe aanbesteding worden georganiseerd als de lidstaat van oordeel is dat de omstandigheden dit nog steeds rechtvaardigen (overeenkomstig artikel 16, lid 9, van de verordening moet de situatie opnieuw worden bekeken). Wanneer de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang overeenkomstig artikel 16, lid 9, van de verordening reeds is beperkt tot één maatschappij, wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen minstens zes maanden vóór het begin van de nieuwe concessie gepubliceerd om te kunnen nagaan of de beperking van de toegang nog steeds noodzakelijk is, overeenkomstig artikel 17, lid 4, van de verordening. Na de vermelde maximumperioden is verdere verlenging niet mogelijk. In de verordening is immers bepaald dat een regelmatige beoordeling moet worden uitgevoerd. Bovendien zou dit de markt gedurende een buitensporig lange periode afsluiten voor nieuwe marktdeelnemers.

⁽⁵⁷⁾ Zie artikel 2, lid 11, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Artikel 17, lid 7, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Kwaliteitsaspecten waarmee rekening wordt gehouden, zijn onder meer eerdere ervaring met vluchten in het kader van openbaredienstverplichtingen; onderhoud van luchtvaartuigen en back-upregelingen; geschiktheid van de vluchtschema's en duur van het verblijf op de bestemming bij dagtrips: aangeboden interlining-mogelijkheden; aangeboden gemiddelde tarieven; verkoop en reclame; promotie voor de diensten en financiële soliditeit van de luchtvaartmaatschappij. Publiciteit voor een route kan bijvoorbeeld zeer belangrijk zijn om het initiële succes en de leefbaarheid van de route op lange termijn te waarborgen, zodat de route kan worden ontwikkeld tot een route die minder en uiteindelijk helemaal geen subsidies nodig heeft.

⁽⁶⁰⁾ Artikel 16, lid 9, van Verordening nr. 1008/2008 — de betrokken regio's zijn Guadeloupe, Frans Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint Martin, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden.

⁽⁶¹⁾ Artikel 17, lid 9, van Verordening nr. 1008/2008

80. De evenredigheidsvereiste houdt in dat het exclusieve recht moet worden beperkt tot de diensten die onder de openbaredienstverplichtingen vallen. Als een openbaredienstverplichting bijvoorbeeld alleen betrekking heeft op het winterseizoen, dan moet de toegang tot de route vrij zijn tijdens het zomerseizoen. In de openbaredienstverplichting en de uitnodiging tot het indienen van voorstellen moet duidelijk vermeld zijn op welke perioden en welke diensten zij van toepassing zijn. Deze informatie is van cruciaal belang voor de luchtvaartmaatschappijen die reageren op de aanbesteding, aangezien de omvang van het exclusiviteitsrecht meestal een belangrijke invloed heeft op de voorwaarden van hun inschrijving.
81. De beperking tot één luchtvaartmaatschappij mag deze luchtvaartmaatschappij niet verhinderen om codesharing-overeenkomsten te sluiten met andere luchtvaartmaatschappijen, voor zover de mededingingsregels worden nageleefd. Zoals eerder al aangehaald ⁽⁶²⁾, geldt de in artikel 15, lid 4, van de verordening bedoelde toestemming om vluchten uit te voeren op basis van codesharingregelingen ook voor routes waarop openbaredienstverplichtingen van toepassing zijn; de verordening voorziet evenmin in een uitzondering als de toegang tot een dergelijke route beperkt is op grond van de leden 9 en volgende van artikel 16 van de verordening.
82. Tenzij anders vermeld in de aanbestedingsdocumenten, staat er niets in de verordening dat een EU-luchtvaartmaatschappij verhindert om gebruik te maken van het exclusieve recht om de luchtdiensten geheel of gedeeltelijk uit te besteden aan een andere EU-luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappij die in het kader van de aanbestedingsprocedure is geselecteerd blijft echter verantwoordelijk voor de uitvoering van het contract.
83. Artikel 16, lid 9, is een uitzondering op het in lid 8 van dat artikel vastgestelde beginsel dat alle luchtvaartmaatschappijen te allen tijde mogen beginnen met het verlenen van de in een openbaredienstverplichting gedefinieerde diensten. Wanneer één luchtvaartmaatschappij op definitieve wijze exclusiviteit heeft verkregen overeenkomstig de nationale wetgeving en de voorwaarden van de aanbesteding, is dit beginsel niet langer van toepassing.

6.5. Nieuwe beoordeling van de openbaredienstverplichtingen en de exclusiviteit aan het einde van de concessieperiode

84. Zoals eerder beschreven, moeten de lidstaten de noodzaak en toereikendheid van de openbaredienstverplichtingen regelmatig beoordelen. In het geval van beperkte (exclusieve) openbaredienstverplichtingen wordt de situatie opnieuw bekeken aan het einde van de concessieperiode ⁽⁶³⁾, en wordt vóór de start van een nieuwe concessie beoordeeld of de beperkte toegang nog steeds noodzakelijk is ⁽⁶⁴⁾. In het algemeen is de doelstelling om in de periode van zes maanden vóór de start van de nieuwe concessie te beoordelen of de omstandigheden waarin de vorige opdracht werd gegund, nog steeds ongewijzigd zijn. In deze beoordeling wordt doorgaans ook gekeken naar de ervaring met de vorige concessieperiode, met name wat de vastgestelde vraag betreft, en wordt nagegaan of een toereikend aanbod aan luchtdiensten kan worden verleend zonder exclusiviteit en/of met een gewijzigde, minder restrictieve openbaredienstverplichting of zelfs helemaal geen openbaredienstverplichting.
85. De periode van zes maanden is niet de maximumperiode waarover de Commissie beschikt om een geplande openbaredienstverplichting goed te keuren. De verordening voorziet niet in een dergelijke goedkeuring; deze periode is bestemd voor andere doeleinden. Ze dient met name om andere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te geven om voorstellen in te dienen om zonder exclusiviteit of compensatie vluchten uit te voeren op de route waarvoor een openbaredienstverplichting geldt; daaruit zou blijken dat er geen behoefte meer is aan beperkte toegang. Als geen enkele andere luchtvaartmaatschappij een voorstel indient, is dit een aanwijzing dat er nog steeds behoefte is aan beperkte toegang. Het is in elk geval de verantwoordelijkheid van de lidstaten om als eerste een beoordeling uit te voeren van de behoefte aan beperkte toegang, mits deze beoordeling door de Commissie wordt getoetst aan de EU-wetgeving.

6.6. Bijzonder geval: groepering van routes waarvoor een aanbesteding wordt georganiseerd

86. In principe moeten de lidstaten een openbare aanbesteding organiseren voor elke route afzonderlijk. De verordening staat echter toe dat de lidstaten een openbare aanbesteding organiseren voor een groep routes, maar alleen als dit gerechtvaardigd is om redenen van operationele efficiëntie ⁽⁶⁵⁾. In de praktijk betekent dit dat aan één luchtvaartmaatschappij exclusiviteit wordt verleend voor een groep routes waarvoor een openbaredienstverplichting wordt opgelegd.
87. Groepering van routes met openbaredienstverplichtingen is met name gerechtvaardigd wanneer verscheidene routes met weinig verkeer elkaar operationeel aanvullen (bv. routes naar een geïsoleerde eilandengroep of tussen de eilanden onderling, of naar afgelegen en dunbevolkte gebieden).

⁽⁶²⁾ Punt 59.

⁽⁶³⁾ Artikel 16, lid 9, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Artikel 17, lid 4, van Verordening nr. 1008/2008. De nieuwe concessie gaat ten vroegste van start op de datum die volgt op de datum waarop de bestaande concessie verstrijkt, maar mag ook later van start gaan.

⁽⁶⁵⁾ Artikel 16, lid 10, van Verordening nr. 1008/2008. Voorbeelden van aanbestedingen voor groepen routes met openbaredienstverplichtingen zijn onder meer de 14 routes in de Azoren, 4 routes op de Shetlandeilanden, 6 routes op de Orkney-eilanden, 4 routes op de Canarische Eilanden en 4 routes tussen de Italiaanse eilanden Lampedusa en Pantelleria en drie steden in Sicilië.

88. De redenen voor de groepering moeten van operationele aard zijn (bv. behoefte aan een operationele basis in een afgelegen gebied). De groepering mag niet als voornaamste doel hebben de gevolgen voor de begroting van de lidstaat te beperken. Het is dan ook niet toegestaan winstgevende routes te groeperen met niet-winstgevende routes zonder dat deze gemeenschappelijke operationele kenmerken vertonen.
89. Het groeperen van routes met het oog op aanbestedingen, zoals hier wordt bedoeld, mag niet worden verward met het bundelen van routes bij het opleggen van openbaredienstverplichtingen. Zoals uitgelegd in punt 28 hierboven, mag de toegang tot een route niet afhankelijk worden gesteld van de exploitatie van andere routes. Het is ook mogelijk dat routes niet in aanmerking komen om te worden gegroepeerd in een aanbesteding, maar dat ze desondanks in één en dezelfde uitnodiging tot het indienen van voorstellen worden opgenomen, als dit gerechtvaardigd is om redenen van administratieve efficiëntie ⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDURES DIE MOETEN WORDEN GEVOLGD BIJ OPENBARE AANBESTEDINGEN

90. Met betrekking tot de fase die voorafgaat aan de in artikel 17, lid 4 ⁽⁶⁷⁾, bedoelde publicatie, is in de verordening bepaald dat de betrokken lidstaat de volledige tekst van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen meedeelt aan de Commissie, behalve indien de lidstaat, overeenkomstig artikel 16, lid 5, de openbaredienstverplichting heeft bekendgemaakt door middel van de publicatie van een kennisgeving in zijn nationale publicatieblad. In dat geval wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen ook in het nationale publicatieblad bekendgemaakt ⁽⁶⁸⁾. Met het oog op een vlotte en snelle afhandeling moet de lidstaat ook (in een officiële EU-taal) een ontwerp-kennisgeving bij de Commissie indienen (per e-mail, op het eerder vermelde e-mailadres, in elektronische vorm, met de gebruikelijke gegevensverwerkingssystemen) ⁽⁶⁹⁾, welke in alle EU-talen zal worden gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze ontwerp-kennisgeving moet de in artikel 17, lid 5, van de verordening bedoelde informatie bevatten. De Commissie heeft modellen opgesteld die beschikbaar zijn op CIRCABC en bij de Commissie kunnen worden opgevraagd. De lidstaten worden ook aangemoedigd om de voorwaarden van het geplande contract en alle andere documenten die betrekking hebben op de in artikel 17, lid 3, van Verordening nr. 1008/2008 vermelde punten naar de Commissie te sturen.
91. Overeenkomstig artikel 17, lid 6, van Verordening nr. 1008/2008 stelt de betrokken lidstaat onverwijld en gratis alle relevante informatie en documenten ter beschikking wanneer een partij die geïnteresseerd is in de openbare aanbesteding hierom vraagt. Hoewel er geen verplichting bestaat om de aanbestedingsdocumenten in andere talen dan die van de desbetreffende lidstaat ter beschikking te stellen van belanghebbenden, kunnen hierdoor wel meer potentiële inschrijvers worden aangetrokken.
92. De uitnodiging tot het indienen van voorstellen en het daaropvolgende contract moeten minstens betrekking hebben op de in artikel 17, lid 3, van de verordening vermelde punten. Het is aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten om de exacte vorm en inhoud van die documenten te bepalen; de Commissie heeft daarvoor geen modellen.
93. Om redenen van administratieve efficiëntie mag de lidstaat één uitnodiging tot het indienen van voorstellen publiceren die betrekking heeft op verschillende routes ⁽⁷⁰⁾. Dit kan tot gevolg hebben dat meerdere luchtvaartmaatschappijen vluchten uitvoeren op de betrokken routes, aangezien niet uitsluitend voor alle betrokken routes moet worden ingeschreven.
94. De termijn voor het indienen van inschrijvingen mag ten vroegste twee maanden na de datum van publicatie van de kennisgeving verstrijken ⁽⁷¹⁾. In de uitnodiging tot het indienen van inschrijvingen moet vermeld zijn op welke datum de exclusiviteitsperiode van start gaat. Deze datum stemt meestal overeen met de begindatum van het contract met de geselecteerde luchtvaartmaatschappij, maar het contract kan ook later van start gaan. Het contract en de activiteiten die onder het contract vallen, mogen niet van start gaan vóór de aangegeven begindatum van de exclusiviteit.
95. Wanneer de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang reeds is beperkt tot één maatschappij, wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen minstens zes maanden voor het begin van de nieuwe concessie gepubliceerd, overeenkomstig artikel 17, lid 4, van de verordening. Zoals blijkt uit de bepaling is deze minimumperiode bedoeld om te kunnen nagaan of de beperkte toegang nog steeds noodzakelijk is ⁽⁷²⁾. Wanneer een exclusiviteitscontract met een luchtvaartmaatschappij afloopt en de route opnieuw een open route met openbaredienstverplichting wordt, is het ook mogelijk een kennisgeving te publiceren waarin de heropening van de route wordt aangekondigd. Wanneer echter een nieuwe uitnodiging tot het indienen van voorstellen wordt gepubliceerd overeenkomstig de verordening, kunnen luchtvaartmaatschappijen ook aankondigen dat zij bereid zijn zonder exclusiviteit en compensatie vluchten uit te voeren op de route.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 16, lid 10, van Verordening nr. 1008/2008. Zie punt 94.

⁽⁶⁷⁾ Zie punt 72 hierboven.

⁽⁶⁸⁾ Artikel 17, lid 2, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ Het DG MOVE vraagt om publicatie via het Secretariaat-generaal van de Commissie. De lidstaten mogen niet rechtstreeks contact opnemen met het Publicatiebureau van de EU. Al deze kennisgevingen worden gepubliceerd op de website van het DG MOVE, in de nieuwsbrief van het DG MOVE en op de specifieke CIRCABC-nieuwsgroep.

⁽⁷⁰⁾ Artikel 16, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Artikel 17, lid 4, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Artikel 17, lid 4, van Verordening nr. 1008/2008.

96. De lidstaat moet de Commissie onverwijld in kennis stellen van de resultaten van de openbare aanbesteding ⁽⁷³⁾. Daarvoor is op dit ogenblik geen model beschikbaar. De Commissie kan de lidstaat verzoeken om binnen één maand alle relevante documenten met betrekking tot de selectie van een luchtvaartmaatschappij voor een openbaardienstverplichting in te dienen ⁽⁷⁴⁾.

8. COMPENSATIE EN VERBAND MET DE STAATSSTEUNREGELS

8.1. Mogelijkheid en bedrag van de compensatie

97. De aanbestedingsprocedure heeft tot doel aan één luchtvaartmaatschappij het exclusieve recht te verlenen om vluchten uit te voeren op een route waarop een openbaardienstverplichting van toepassing is. Volgens artikel 17, lid 8, van de verordening mag de betrokken lidstaat een compensatie toekennen aan de luchtvaartmaatschappij die in het kader van de aanbesteding is geselecteerd, omdat zij voldoet aan de eisen van de openbaardienstverplichting. Zelfs wanneer een luchtvaartmaatschappij aanbiedt om vluchten op de route uit te voeren zonder compensatie, kan het exclusieve recht alleen worden toegekend op basis van een openbare aanbesteding ⁽⁷⁵⁾.
98. De compensatie mag niet hoger liggen dan het bedrag dat vereist is om de nettokosten van het naleven van de openbaardienstverplichting te dekken, rekening houdend met inkomsten die de luchtvaartmaatschappij haalt uit het naleven van die verplichting en een redelijke winst ⁽⁷⁶⁾. De term „redelijke winst” is niet gedefinieerd in Verordening nr. 1008/2008. In het kader van diensten van algemeen economisch belang is deze term gedefinieerd in artikel 5, lid 5, van Besluit 2012/21/EU ⁽⁷⁷⁾ van de Commissie (hierna het „DAEB-besluit” genoemd) als het rendement op kapitaal dat zou worden verlangd door een gemiddelde onderneming die afweegt of zij de dienst van algemeen economisch belang al dan niet moet verrichten gedurende de hele periode waarvoor zij met het beheer van die dienst zou worden belast, rekening houdende met de omvang van het risico. In artikel 5, lid 7, van dat besluit is als volgt bepaald: „Wanneer aan het verrichten van de dienst van algemeen economisch belang geen substantieel zakelijk of contractueel risico is verbonden, met name wanneer de aan het beheer van de dienst van algemeen economisch belang verbonden nettokosten achteraf in wezen volledig worden gecompenseerd, mag de redelijke winst niet meer bedragen dan het relevante swaprentepercentage, met een opslag van 100 basispunten.” ⁽⁷⁸⁾. Het lijkt redelijk deze beginselen naar analogie toe te passen in de context van de in de verordening bedoelde openbaardienstverplichtingen op het gebied van luchtvervoer. Als de winst hoger is dan „redelijk”, dan kan ook de vraag rijzen of de compensatie wel in overeenstemming is met de staatssteunregels.
99. Het bedrag van de compensatie die aan de luchtvaartmaatschappij wordt betaald, moet worden berekend op basis van effectieve en actuele kosten en inkomsten uit de exploitatie van de route, zoals geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij. Deze kosten zijn alleen transparant en verifieerbaar als de luchtvaartmaatschappij een boekhouding bijhoudt die voldoende gedetailleerd is om de kosten en inkomsten van de desbetreffende route met openbaardienstverplichting te kunnen berekenen. De compensatie is in elk geval beperkt tot het bedrag dat in de inschrijving van de luchtvaartmaatschappij is vermeld.

8.2. Verband met de staatssteunregels

100. Ten eerste zij eraan herinnerd dat de beoordeling of er sprake is van staatssteun los staat van de beoordeling uit hoofde van de bepalingen van Verordening nr. 1008/2008. Indien echter niet voldaan is aan de vereisten van Verordening nr. 1008/2008, bijvoorbeeld wat de definitie van de openbaardienstverplichting betreft, en indien de openbaardienstverplichting gekoppeld is aan een financiële compensatie, dan kan evenmin voldaan zijn aan de eisen van de staatssteunregels. De betrokken diensten van de Commissie werken nauw samen bij het beoordelen van de openbaardienstverplichtingen, maar het is belangrijk te benadrukken dat de aanmeldingen van staatssteun, voor zover deze vereist zijn ⁽⁷⁹⁾, los staan van de kennisgeving van de openbaardienstverplichting aan de Commissie; op administratief niveau valt dit laatste punt onder de bevoegdheid van het DG MOVE, terwijl de eventueel noodzakelijke aanmeldingen van staatssteun worden behandeld door het directoraat-generaal Mededinging van de Commissie (DG COMP). Beide reeksen regels en procedures moeten in acht worden genomen; het is mogelijk op basis van beide een klacht in te dienen bij de Commissie.

⁽⁷³⁾ Artikel 17, lid 9, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Artikel 17, lid 10, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Artikel 16, lid 10, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Artikel 17, lid 8, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Besluit 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Er zij aan herinnerd dat een dergelijke aanmelding niet nodig is wanneer voldaan is aan de Altmark-criteria (zie voetnoot 83) of de bepalingen van het DAEB-besluit (zie voetnoot 85).

8.2.1. Verlening van overheids subsidies ter compensatie van openbardienstverplichtingen

101. Of er nu een compensatie wordt toegekend of niet, de verordening wordt op dezelfde wijze toegepast. Wanneer echter compensatie voor openbardienstverplichtingen wordt toegekend, moet dit worden gedaan overeenkomstig de staatssteunregels (artikel 107, 108 en 109 VWEU), zoals geïnterpreteerd door het Hof, en met de voorschriften van de instrumenten van de Commissie inzake de levering van diensten van algemeen economisch belang. Die instrumenten van de Commissie zijn:

- a) een mededeling ⁽⁸⁰⁾ waarin de basisbegrippen die aan de toepassing van de staatssteunvoorschriften voor diensten van algemeen economisch belang ten grondslag liggen, worden verduidelijkt, alsook de voorwaarden (de zogeheten „Altmark ⁽⁸¹⁾-criteria”; zie volgend punt) waaronder compensatie voor openbardienstverplichtingen niet als steunmaatregelen van de staten wordt aangemerkt;
- b) Verordening (EU) nr. 360/2012 van de Commissie van 25 april 2012 betreffende de-minimissteun voor diensten van algemeen economisch belang (hierna „Verordening nr. 360/2012”) ⁽⁸²⁾, voor zover de compensatie voor de openbardienstverplichting voor een bedrag van hoogstens 500 000 EUR gedurende een periode van drie fiscale jaren geacht wordt geen staatssteun te zijn, op voorwaarde dat de in die verordening vastgestelde voorwaarden zijn vervuld;
- c) het SGEL-besluit waarin de voorwaarden zijn vastgesteld waaronder staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbardienstverplichtingen verenigbaar is met de interne markt en vrijgesteld is van de verplichting tot voorafgaande aanmelding. Dit besluit heeft betrekking op compensaties voor openbardienstverplichtingen die worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen voor luchtverbindingen met eilanden met een gemiddeld jaarlijks verkeer van hoogstens 300 000 passagiers, en die voldoen aan Verordening nr. 1008/2008;
- d) een mededeling over het kader voor staatssteun in de vorm van compensaties voor openbardienstverplichtingen ⁽⁸³⁾ (hierna het „DAEB-kader” genoemd), waarin de voorwaarden zijn vastgesteld waaronder compensaties die onder de aanmeldingsplicht ⁽⁸⁴⁾ vallen, door de Commissie verenigbaar kunnen worden verklaard met artikel 106, lid 2, VWEU.
- e) een gids van de Commissie voor de toepassing van de EU-regels inzake staatssteun, overheidsopdrachten en de eengemaakte markt op diensten van algemeen economisch belang, en met name sociale diensten van algemeen belang ⁽⁸⁵⁾, waarin de toepassing van de DAEB-regels verder wordt toegelicht.

8.2.2. De Altmark-criteria

102. In zijn arrest in de zaak Altmark Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark) heeft het Hof van Justitie vastgesteld dat compensatie voor de openbare dienst niet als staatssteun in de zin van artikel 107 VWEU is aan te merken, mits aan elk van de volgende vier criteria is voldaan:

1. de begunstigde onderneming moet daadwerkelijk zijn belast met de uitvoering van openbardienstverplichtingen en deze moeten duidelijk zijn afgebakend;
2. de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, moeten vooraf op objectieve en doorzichtige wijze zijn vastgesteld;
3. de compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbardienstverplichtingen, rekening houdende met de opbrengsten en een redelijke winst, geheel of gedeeltelijk te dekken;
4. wanneer de met de uitvoering van openbardienstverplichtingen te belasten onderneming in een concreet geval niet is gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren, moet de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren.

⁽⁸⁰⁾ Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4).

⁽⁸¹⁾ Zaak C-280/00, Altmark Trans GmbH, reeds aangehaald.

⁽⁸²⁾ Verordening (EU) nr. 360/2012 van de Commissie van 25 april 2012 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun verleend aan diensten van algemeen economisch belang verrichtende ondernemingen (PB L 114 van 26.4.2012, blz. 8).

⁽⁸³⁾ Mededeling van de Commissie — EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst (PB C 8 van 11.1.2012, blz. 15).

⁽⁸⁴⁾ Dat is het geval wanneer de compensatie voor de openbardienstverplichting niet voldoet aan de Altmark-criteria, niet binnen het toepassingsgebied van de verordening inzake de-minimissteun voor diensten van algemeen economisch belang valt en geen groeps-vrijstelling heeft gekregen krachtens het besluit.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, te vinden op:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_nl.pdf

103. Wanneer aan deze vier criteria is voldaan, vormen compensaties voor openbardienstverplichtingen geen staatssteun en hoeft geen staatssteun te worden aangemeld bij de Commissie (de kennisgevings- en publicatievereisten van Verordening nr. 1008/2008 blijven echter van toepassing, zoals eerder vermeld)⁽⁸⁶⁾. Het is in de eerste plaats aan de betrokken nationale autoriteiten om na te gaan of een op basis van artikel 17, lid 8, van Verordening nr. 1008/2008 toegekende compensatie aan deze vier criteria voldoet.
104. De bovengenoemde criteria hebben model gestaan voor de bepalingen van Verordening nr. 1008/2008: artikel 17, lid 3, onder a), verwijst naar het eerste Altmark-criterium, artikel 17, lid 3, onder e), naar het tweede, en artikel 17, lid 8, naar het derde; wat het vierde Altmark-criterium betreft, is in artikel 16, lid 10, bepaald dat gebruik moet worden gemaakt van een aanbestedingsprocedure. Deze aanbestedingsprocedure is niet verder gespecificeerd in artikel 16, lid 10, maar volgens het Altmark-arrest moet de gekozen procedure tot gevolg hebben dat de diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap worden geleverd. Wanneer slechts één inschrijving is ingediend, mag er normaal dus niet van worden uitgegaan dat dit criterium vervuld is, tenzij i) de procedure zo ontworpen is dat ze buitengewoon sterke garanties bevat dat de diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap zullen worden geleverd, of ii) de betrokken lidstaat aan de hand van aanvullende middelen nagaat of het resultaat overeenstemt met de laagste kosten voor de gemeenschap. In het licht van het voorgaande, kan dus in principe worden geconcludeerd dat er geen sprake is van staatssteun als de voorwaarden van Verordening nr. 1008/2008 zijn vervuld.
105. Wanneer in het licht van de criteria van het Altmark-arrest niet kan worden uitgesloten dat er sprake is van staatssteun, moet de betrokken lidstaat op een andere wijze garanderen dat de staatssteunregels zijn nageleefd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de luchtvaartmaatschappij, in het kader van de noodprocedure van artikel 16, lid 12, van de verordening, wordt geselecteerd zonder open aanbestedingsprocedure, maar op basis van wederzijdse instemming tussen de autoriteiten van de lidstaat en de luchtvaartmaatschappij. In dergelijke gevallen moet de lidstaat op basis van de Altmark-criteria of Verordening nr. 360/2012 controleren of het bedrag van de compensatie geen staatssteun vormt. Anderzijds is het ook mogelijk dat de steun verenigbaar is met de interne markt uit hoofde van het DAEB-besluit (in dat geval is een kennisgeving niet nodig) of dat de steun moet worden aangemeld, maar door de Commissie verenigbaar kan worden verklaard overeenkomstig artikel 106, lid 2, VWEU als aan de voorwaarden van het DAEB-kader is voldaan.

9. DE NOODPROCEDURE

106. In de loop van een exclusieve concessie kan de luchtvaartmaatschappij die is geselecteerd op basis van de openbare aanbesteding genoodzaakt zijn de dienstverlening op korte termijn stop te zetten, bijvoorbeeld wegens financiële insolventie. Artikel 16, lid 12, voorziet in een noodprocedure om te vermijden dat de luchtdiensten in die omstandigheden worden onderbroken. De procedure is alleen van toepassing op plotselinge en onverwachte onderbrekingen van luchtdiensten op een route met openbardienstverplichting die al werd geëxploiteerd door een luchtvaartmaatschappij die was geselecteerd op basis van een openbare aanbesteding. Ze is niet van toepassing wanneer nationale procedures voor het wijzigen van openbardienstverplichtingen of het organiseren van een nieuwe aanbesteding onverwacht lang duren⁽⁸⁷⁾.
107. Onder meer in de volgende situaties mag geen gebruik worden gemaakt van de noodprocedure:
- een luchtvaartmaatschappij exploiteerde de route zonder exclusiviteit (open openbardienstverplichting);
 - de onderbreking van de luchtdiensten is te wijten aan het einde van het contract (dergelijke onderbrekingen zijn voorspelbaar; ze doen zich niet onverwacht voor). Minstens zes maanden vóór het begin van de nieuwe concessieperiode moet een nieuwe uitnodiging tot het indienen van voorstellen worden gepubliceerd;
 - de exploiterende luchtvaartmaatschappij heeft minstens zes maanden van tevoren laten weten dat zij de dienstverlening zal stopzetten (de onderbreking van de dienstverlening is dus niet plots of onvoorspelbaar, en er is voldoende tijd om een nieuwe aanbesteding te organiseren zonder gebruik te maken van de noodprocedure)⁽⁸⁸⁾.
108. Indien de luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig de bovenvermelde aanbestedingsprocedure is geselecteerd de dienstverlening plots onderbreekt, mag de lidstaat een andere EU-luchtvaartmaatschappij selecteren om de route

⁽⁸⁶⁾ Zo moet bijvoorbeeld worden benadrukt dat het eerste Altmark-criterium, het DAEB-besluit en het DAEB-kader allemaal vereisen dat er sprake is van een „echte” dienst van algemeen economisch belang; in de context van luchtvervoer betekent dit dat moet voldaan zijn aan de artikelen 16 en 17 van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁸⁷⁾ Het is de Commissie opgevallen dat steeds vaker gebruik wordt gemaakt van de noodprocedure, en dat nationale gunningsprocedures worden toegepast in gevallen die eigenlijk geen noodgevallen zijn. Zij is voornemens deze tendens nauwlettend te volgen en indien nodig in te grijpen.

⁽⁸⁸⁾ Artikel 17, lid 4, van Verordening nr. 1008/2008 en punt 97 hierboven.

met openbaredienstverplichting gedurende hoogstens zeven maanden te exploiteren als het bedrag van de compensatie in de lijn blijft van artikel 17, lid 8, van de verordening⁽⁸⁹⁾, en als de nieuwe luchtvaartmaatschappij een EU-luchtvaartmaatschappij is die op transparante en niet-discriminerende wijze is geselecteerd. Er moet ook onmiddellijk een nieuwe aanbesteding voor een gewone contractperiode worden opgestart, zoals ook blijkt uit de onderstaande tijdvakken.

109. De periode van zeven maanden begint te lopen vanaf het begin van de activiteiten van de nieuw geselecteerde luchtvaartmaatschappij. Deze periode kan niet worden verlengd. Aangezien de aanbesteding tot doel heeft een reeds bestaand exclusief recht te verlengen, moet ze minstens zes maanden op voorhand worden opgestart, overeenkomstig artikel 17, lid 4, van de verordening.
110. De beginselen van transparantie en non-discriminatie moeten worden geëerbiedigd bij de selectie van de luchtvaartmaatschappij, rekening houdend met de specifieke omstandigheden. De noodprocedure is van toepassing wanneer er niet voldoende tijd is om een formele aanbesteding uit te schrijven omdat snel een nieuwe luchtvaartmaatschappij moet worden gevonden. Niettemin moeten de autoriteiten zo snel mogelijk contact opnemen met verscheidene luchtvaartmaatschappijen die belangstelling kunnen hebben in het uitvoeren van vluchten op de betrokken route. Meestal zijn dit luchtvaartmaatschappijen die al in de regio actief zijn en/of die hebben deelgenomen aan de laatste aanbestedingsprocedure.
111. De betrokken lidstaat stelt de Commissie en de andere betrokken lidstaten onverwijld in kennis van de noodprocedure en de redenen daarvoor⁽⁹⁰⁾. De lidstaat wordt ook aanbevolen om de Commissie in kennis te stellen van alle contacten met andere luchtvaartmaatschappijen en van de resultaten van deze contacten. De Commissie kan ook zorgen voor de publicatie van een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, hoewel een dergelijke kennisgeving niet vereist is in het geval van de noodprocedure.
112. De Commissie kan, op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, overeenkomstig de relevante adviesprocedure, de noodprocedure opschorten als zij na haar beoordeling van mening is dat de procedure niet beantwoordt aan de in de verordening uiteengezette eisen voor het gebruik van de noodprocedure of op enige andere wijze in strijd is met de EU-wetgeving⁽⁹¹⁾.

10. AANBESTEDINGSPROCEDURES VOOR OPENBAREDIENTSVERPLICHTINGEN EN VERBAND MET DE AANBESTEDINGSREGELS

113. De procedures van Verordening nr. 1008/2008 moeten altijd worden toegepast wanneer aanbestedingen voor luchtdiensten worden georganiseerd. Wanneer de bevoegde autoriteit van een lidstaat een openbaredienstovereenkomst sluit, moet zij zich aan de geldende regels voor openbare aanbesteding houden. Op 26 februari 2014 hebben het Europees Parlement en de Raad Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU⁽⁹²⁾ (hierna „Richtlijn 2014/24” genoemd en „Richtlijn 2014/25”) vastgesteld, waarin de regels betreffende openbaredienstovereenkomsten zijn vastgesteld.
114. Op dezelfde datum hebben het Europees Parlement en de Raad een nieuwe Richtlijn 2014/23/EU betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten⁽⁹³⁾ vastgesteld (hierna „Richtlijn 2014/23”), en op basis van de ervaring van de Commissie zijn de meeste contracten die gegund zijn uit hoofde van artikel 17 van Verordening nr. 1008/2008 „concessies voor diensten” in de zin van deze nieuwe richtlijn. Middels een dergelijke overeenkomst vertrouwt de bevoegde autoriteit het verrichten van luchtdiensten toe aan één luchtvaartmaatschappij voor een bepaalde periode. De luchtvaartmaatschappij is verplicht om de in de overeenkomst vastgelegde vervoersdienst te verlenen, doorgaans in ruil voor een financiële compensatie van de autoriteit⁽⁹⁴⁾. In principe draagt de luchtvaartmaatschappij het exploitatierisico (indien dit niet het geval is, is de overeenkomst in principe een overheidsopdracht in de zin van Richtlijn 2014/24 of Richtlijn 2014/25), met inbegrip van het risico dat is verbonden aan de vraag naar haar vervoersdiensten, aangezien de bevoegde autoriteiten doorgaans niet in de overeenkomst garanderen dat de luchtvaartmaatschappij alle bij het vervullen van haar contractuele verplichtingen gedane investeringen of gemaakte kosten zal terugverdienen⁽⁹⁵⁾. De kwalificatie als concessie is belangrijk omdat in artikel 10, lid 3, van Richtlijn 2014/23 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten expliciet is vermeld dat de richtlijn niet van toepassing is op concessies voor luchtvervoerdiensten op basis van de verlening van een exploitatievergunning in de zin van Verordening nr. 1008/2008. In de zeldzame gevallen waarin de regeling kan worden gekwalificeerd als een overheidsopdracht, is de toepasselijke richtlijn (Richtlijn 2014/24 of Richtlijn 2014/25, al naargelang het geval) in beginsel tegelijk met Verordening nr. 1008/2008 van toepassing, waarbij deze laatste, als *lex specialis*, voorrang heeft in geval van tegenstrijdigheden tussen beide.

⁽⁸⁹⁾ Zoals altijd moeten ook de staatssteunregels worden nageleefd.

⁽⁹⁰⁾ Artikel 16, lid 12, laatste alinea, eerste zin, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ Artikel 16, lid 12, laatste alinea, tweede zin, van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁹²⁾ Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65); Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).

⁽⁹³⁾ Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 1).

⁽⁹⁴⁾ Zie ook Zaak C-205/99, *Analir vs Administración General del Estado* [2001] ECR I-1271, punten 63 en 65.

⁽⁹⁵⁾ Het verschil in risiconiveau zou ook een effect hebben op de definitie van „redelijke winst”.

11. ONDERZOEKS- EN BESLUITVORMINGSBEVOEGDHEDEN VAN DE COMMISSIE

115. De lidstaten moeten alle nodige maatregelen nemen om te garanderen dat effectief en zo snel mogelijk kan worden nagegaan of besluiten over openbare dienstverplichtingen (met inbegrip van gunningsbesluiten) een inbreuk vormen tegen de EU-wetgeving of de nationale omzettingsregels van die wetgeving ⁽⁹⁶⁾.
116. Overeenkomstig artikel 18, lid 1, van de verordening kan de Commissie de lidstaat verzoeken om binnen twee maanden een document in te dienen om de openbare dienstverplichting te rechtvaardigen en aan te tonen dat ze beantwoordt aan de in artikel 16 vermelde criteria: een analyse van de economie van de regio, een analyse van de evenredigheid tussen de geplande verplichting en de behoeften inzake economische ontwikkeling, en ten slotte een analyse van de bestaande luchtdiensten, als die er zijn, en de andere beschikbare vervoerswijzen die als alternatief voor de voorgenomen verplichting kunnen worden beschouwd. De Commissie kan informatie inwinnen over de openbare dienstverplichtingen en de rechtvaardiging ervan omdat zij het recht heeft de in artikel 18, lid 1, onder a) tot en met d), vermelde documenten en analyses op te vragen. Deze documenten, die door de betrokken lidstaat zijn opgesteld, kunnen ook duidelijkheid verschaffen over de achtergrond van de openbare dienstverplichting en de toereikendheid ervan volgens de verordening.
117. De Commissie kan, op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, een onderzoek instellen overeenkomstig artikel 18, lid 2, van de verordening.
118. Overeenkomstig artikel 18, lid 2, neemt de Commissie op basis van alle relevante factoren een besluit ⁽⁹⁷⁾ of de artikelen 16 en 17 op de betrokken route van toepassing blijven. Het doel hiervan is te garanderen dat de regels inzake het opleggen van de openbare dienstverplichting en inzake de beperking van de toegang uit hoofde van artikel 16, lid 9, en het bedrag van de toegekende compensatie goed worden toegepast.

⁽⁹⁶⁾ Artikel 18, lid 1, van Verordening nr. 1008/2008. Het is aan de lidstaten om te beslissen of dit door een administratieve instantie of rechtbank gebeurt.

⁽⁹⁷⁾ Zij past daarbij de relevante adviesprocedure toe overeenkomstig artikel 18, lid 2, van Verordening nr. 1008/2008.

BIJLAGE I

Door DG COMP en DG MOVE opgestelde vragenlijst voor het aanmelden van een openbaredienstverplichting bij de Commissie

Aanmelding van openbaredienstverplichtingen die zijn opgelegd op basis van de artikelen 16 en 17 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 ⁽¹⁾

* Voeg dit formulier toe aan de formulieren die naar het DG MOVE moeten worden verzonden voor publicatie in het Publicatieblad van de EU.

* Het formulier moet worden verzonden naar MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Bladzijden 1 en 2 moeten samen met de aanmelding van het opleggen van de openbaredienstverplichting worden verstuurd.

* Bladzijde 3 moet samen met de aanmelding van de oproep tot het indienen van voorstellen worden verstuurd.

Informatie over de regio		
Regio die door de openbaredienstverplichting wordt bediend ⁽²⁾		
Type route	Betreft het een perifere of een ontwikkelingsregio? Is de route een weinig gebruikte route die van vitaal belang wordt geacht voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend?	
Rechtvaardiging van de behoeften van de regio ⁽³⁾		
Informatie over de route(s)		
Sinds wanneer is de openbaredienstverplichting opgelegd op de route ⁽⁴⁾ ?		
Totaal verkeer op de route gedurende de laatste twee jaar (uitgedrukt in aantal passagiers)		
Totaal verkeer ⁽⁵⁾ op de bediende luchthavens gedurende de laatste twee jaar	Luchthaven van bestemming (die de betrokken regio bedient)	
	Luchthaven van vertrek	
Informatie over alternatieve luchtdiensten		
Luchthavens die een alternatief vormen voor de luchthaven van bestemming/vertrek ⁽⁶⁾		

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (herschikking) (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

⁽²⁾ Vermeld met name welke steden worden bediend door de routes waarvoor een openbaredienstverplichting geldt.

⁽³⁾ Vermeld waarom het gerechtvaardigd is een openbaredienstverplichting op te leggen op basis van de redenen die vermeld zijn in artikel 16, lid 1, en artikel 16, lid 3, onder a), van Verordening nr. 1008/2008.

⁽⁴⁾ Voeg als bijlage de tekst toe van de meest recente oplegging of wijziging van de openbaredienstverplichting op basis van Verordening nr. 1008/2008 of, voor zover van toepassing, Verordening nr. 2408/92.

⁽⁵⁾ Vertrekkende en aankomende passagiers.

⁽⁶⁾ Deze lijst moet minstens de luchthavens bevatten die zich binnen een straal van 150 km of 1.30 uur isochrone reistijd van de stad/steden van de regio in kwestie bevinden.

Informatie over alternatieve luchtdiensten

Beschrijving van de alternatieve luchtdiensten (frequenties, vluchtschema's, tussenlandingen, seizoensgebondenheid)	
Vergelijking van de reistijden tussen de luchtdienst waarop de openbaredienstverplichting van toepassing is en de alternatieve luchtdiensten	
Conclusie inzake het ontbreken van een geldig alternatief voor de passagiers	

Informatie over de alternatieve vervoerswijzen

Andere beschikbare vervoerswijzen (aankruisen wat van toepassing is)	Maritiem?		Spoor?		Weg?	
Beschrijving van de diensten die worden aangeboden door alternatieve vervoerswijzen (frequenties, reisschema's, tussenstops, seizoensgebondenheid)						
Vergelijking van de reistijden tussen de luchtdienst waarop de openbaredienstverplichting van toepassing is en de alternatieve diensten						
Conclusie inzake het ontbreken van een geldig alternatief voor de passagiers						

Informatie over de openbaredienstverplichting

Korte presentatie van de tarieven, reisschema's, frequenties en capaciteit van de openbaredienstverplichting.	
Hoe zijn deze aspecten van de dienstverlening vastgesteld?	

Informatie over de oproep tot het indienen van voorstellen

Vermeld of de oproep tot het indienen van voorstellen betrekking heeft op meerdere routes, om redenen van operationele efficiëntie	
Vermeld of in het kader van de openbare aanbesteding exclusiviteit zal worden verleend zonder financiële compensatie. Zo niet, geef dan aan waarom.	
Vermeld of een financiële compensatie is toegekend en het bedrag ervan	
Geef aan hoe de financiële compensatie die in het kader van de openbare aanbesteding en het bestek is toegekend, is berekend.	

Informatie met betrekking tot staatssteun

De diensten van de Commissie wensen de aandacht van de nationale autoriteiten te vestigen op het feit dat de naleving van de eisen van Verordening nr. 1008/2008 geen afbreuk doet aan de beoordeling of de staatssteunregels van toepassing zijn op een overeenkomstig artikel 17, lid 8, van Verordening nr. 1008/2008 toegekende financiële compensatie (zie met name punt 68 van de mededeling van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie ⁽¹⁾).

Het volstaat niet dat een dergelijke compensatie voldoet aan artikel 17, leden 3 en 8, en artikel 16, lid 10, van Verordening nr. 1008/2008 om aan te nemen dat de vier cumulatieve voorwaarden van het Altmark-arrest ⁽²⁾ zijn vervuld. Het is aan de nationale autoriteiten om na te gaan of een op basis van artikel 17, lid 8, van Verordening nr. 1008/2008 toegekende compensatie voldoet aan deze vier voorwaarden. Als dat niet het geval is, wordt de compensatie als staatssteun beschouwd (de minimissteun, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 360/2012, voldoet niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU en is dus niet onderworpen aan de in artikel 108, lid 3, van het Verdrag vastgestelde kennisgevingsverplichting ⁽³⁾).

Dergelijke steun kan verenigbaar worden verklaard en worden vrijgesteld van de kennisgevingsverplichting wanneer voldaan is aan de criteria van het besluit van de Commissie inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor openbare dienstverplichtingen ⁽⁴⁾. Zoniet geldt de kennisgevingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag. De compensatie kan dan verenigbaar met de interne markt worden verklaard op basis van de EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor openbare dienstverplichtingen ⁽⁵⁾. Om het aantal kennisgevingen te beperken, mogen de lidstaten steunregelingen aanmelden in plaats van individuele steunmaatregelen.

⁽¹⁾ PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4.

⁽²⁾ Zaak C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg en Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, punten 87 tot en met 93. De vier voorwaarden luiden als volgt: 1. de begunstigde onderneming moet daadwerkelijk belast zijn met de vervulling van openbare dienstverplichtingen en deze verplichtingen moeten duidelijk omschreven zijn; 2. de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, (moeten) vooraf op objectieve en doorzichtige wijze worden vastgesteld, om te vermijden dat de compensatie een economisch voordeel bevat waardoor de begunstigde onderneming ten opzichte van concurrerende ondernemingen kan worden bevoordeeld; 3. de compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de nakoming van de openbare dienstverplichtingen, rekening houdend met de ontvangsten en met een redelijke winst uit de nakoming van deze verplichtingen, geheel of gedeeltelijk te dekken; 4. wanneer de keuze van de onderneming die wordt belast met de uitvoering van openbare dienstverplichtingen, in een concreet geval niet wordt gemaakt in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren, moet de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van een analyse van de kosten die een gemiddelde goed beheerde onderneming die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten voor de openbare dienstverlening kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de ontvangsten en met een redelijke winst uit de uitvoering van genoemde verplichtingen.

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 360/2012 van de Commissie van 25 april 2012 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun verleend aan diensten van algemeen economisch belang verrichtende ondernemingen (PB L 114 van 26.4.2012, blz. 8).

⁽⁴⁾ Besluit 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3). Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op routes naar eilanden met niet meer dan 300 000 passagiers per jaar gedurende de twee voorgaande jaren.

⁽⁵⁾ PB C 8 van 11.1.2012, blz. 15.

BIJLAGE II

Uittreksel van de bepalingen betreffende openbaredienstverplichtingen in Verordening (EG) nr. 1008/2008**Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (herschikking)**

Overwegingen 11 en 12 en artikelen 16, 17 en 18

Overwegende hetgeen volgt:

- (11) Om rekening te houden met de bijzondere kenmerken en beperkingen van de ultraperifere gebieden, met name hun afgelegen en insulaire karakter en hun geringe oppervlakte, alsook met de noodzaak een goede verbinding tussen deze gebieden en de centraal gelegen gebieden van de Gemeenschap tot stand te brengen, kan een speciale regeling gerechtvaardigd zijn voor de bepalingen betreffende de geldigheidsduur van de overeenkomsten inzake openbaredienstverplichtingen die van toepassing zijn op de routes naar dergelijke gebieden.
- (12) De voorwaarden waaronder openbaredienstverplichtingen mogen worden opgelegd, moeten duidelijk en ondubbelzinnig worden vastgesteld en de daarmee samenhangende aanbestedingsprocedures moeten ervoor zorgen dat voldoende gegadigden zich kandidaat stellen voor de aanbestedingen. De Commissie moet in staat zijn zoveel informatie te vergaren als nodig is om de economische motivering van openbaredienstverplichtingen geval per geval te kunnen beoordelen.

Artikel 16

Algemene beginselen van openbaredienstverplichtingen

1. Een lidstaat kan, na overleg met de andere betrokken lidstaten en na de Commissie, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die de betrokken route exploiteren, op de hoogte te hebben gesteld, een openbaredienstverplichting opleggen met betrekking tot geregelde luchtdiensten tussen een luchthaven in de Gemeenschap en een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied of op een weinig geëxploiteerde route naar een luchthaven op zijn grondgebied verzorgt, wanneer een dergelijke route van vitaal belang wordt geacht voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend. Een dergelijke verplichting wordt alleen opgelegd voor zover zulks noodzakelijk is om op die route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen of minimumcapaciteit en waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten.

De normen voor de route waarvoor de openbaredienstverplichting wordt opgelegd, worden op transparante en niet-discriminerende wijze vastgesteld.

2. Wanneer andere vervoerswijzen geen ononderbroken dienst met een frequentie van minstens tweemaal per dag kunnen waarborgen, kunnen de betrokken lidstaten in de openbaredienstverplichting bepalen dat een communautaire luchtvaartmaatschappij die de route wil exploiteren de garantie geeft dat zij die route gedurende een nader te bepalen periode en in overeenstemming met de andere bepalingen van de openbaredienstverplichting zal exploiteren.

3. De noodzaak en de toereikendheid van een geplande openbaredienstverplichting worden door de lidstaten beoordeeld in het licht van:

- a) de evenredigheid tussen de geplande verplichting en de behoeften inzake economische ontwikkeling van de betrokken regio;
- b) de mogelijkheid gebruik te maken van andere vervoerswijzen en het vermogen van deze vervoerswijzen om aan de betrokken vervoersbehoeften te voldoen, met name wanneer de route in kwestie ook wordt bediend door een treindienst met een reistijd van minder dan drie uur, een voldoende grote frequentie, voldoende verbindingen en een passende uurregeling;
- c) de luchtvaarttarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden;
- d) het gecombineerde effect van alle luchtvaartmaatschappijen die op bedoelde route diensten onderhouden of voornemens zijn te onderhouden.

4. Als een lidstaat een openbaredienstverplichting wil opleggen, moet zij de volledige tekst van de voorgenomen openbaredienstverplichting meedelen aan de Commissie, de andere betrokken lidstaten, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die de route in kwestie exploiteren.

De Commissie publiceert een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, waarin wordt vermeld:

- a) welke twee luchthavens door de betrokken route worden verbonden en op welke luchthaven(s) eventueel een tussenstop wordt gemaakt;
- b) op welke datum de openbaredienstverplichting van kracht wordt, alsmede

- c) het volledige adres waarop de tekst en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbare dienstverplichting onverwijld en gratis door de betrokken lidstaat ter beschikking worden gesteld.
5. Niettegenstaande het bepaalde in lid 4 vindt, voor routes waarop naar verwachting minder dan 10 000 passagiers per jaar van de luchtdienst gebruik zullen maken, de kennisgeving van een openbare dienstverplichting plaats in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of in het nationale publicatieblad van de betrokken lidstaat.
6. Een openbare dienstverplichting mag niet van kracht worden vóór de datum waarop de in lid 4, tweede alinea, vermelde kennisgeving is gepubliceerd.
7. Wanneer een openbare dienstverplichting overeenkomstig het in de leden 1 en 2 bepaalde is opgelegd, kunnen communautaire luchtvaartmaatschappijen vervoer verkopen zonder levering van verdere diensten op voorwaarde dat de betrokken luchtdienst aan alle eisen van de openbare dienstverplichting voldoet. Die luchtdienst wordt bijgevolg als een geregelde luchtdienst aangemerkt.
8. Wanneer een openbare dienstverplichting overeenkomstig de leden 1 en 2 is opgelegd, is het andere communautaire luchtvaartmaatschappijen te allen tijde toegestaan een aanvang te maken met geregelde luchtdiensten die aan alle eisen van de openbare dienstverplichting voldoen, met inbegrip van de eventueel voorgeschreven periode van exploitatie als bedoeld in lid 2.
9. Indien geen enkele communautaire luchtvaartmaatschappij een aanvang heeft gemaakt of kan aantonen dat zij op het punt staat een aanvang te maken met het onderhouden van vaste geregelde luchtdiensten op een route in overeenstemming met de openbare dienstverplichtingen die voor die route zijn opgelegd, kan de betrokken lidstaat, onverminderd lid 8, de toegang tot de geregelde luchtdienst op die route beperken tot slechts één communautaire luchtvaartmaatschappij voor een periode van ten hoogste vier jaar, waarna de situatie opnieuw moet worden bezien.
- Deze periode kan tot vijf jaar worden verlengd als de openbare dienstverplichting wordt opgelegd voor een route naar een luchthaven die een ultraperifere regio bedient als bedoeld in artikel 299, lid 2, van het Verdrag.
10. Het recht om de in lid 9 vermelde diensten te exploiteren wordt overeenkomstig artikel 17 voor één of, wanneer zulks om redenen van operationele efficiëntie gerechtvaardigd is, voor een groep van dergelijke routes bij openbare aanbesteding aangeboden aan elke communautaire luchtvaartmaatschappij die het recht heeft dergelijke luchtdiensten te onderhouden. Om redenen van administratieve efficiëntie mogen de lidstaten voor verschillende routes één enkele uitnodiging tot het indienen van inschrijvingen publiceren.
11. Een openbare dienstverplichting wordt geacht te zijn verstreken wanneer gedurende een periode van meer dan twaalf maanden geen geregelde luchtdienst wordt geëxploiteerd op de route waarop de verplichting van toepassing is.
12. Wanneer de overeenkomstig artikel 17 geselecteerde communautaire luchtvaartmaatschappij de dienst plotseling onderbreekt, mag de betrokken lidstaat, in noodgevallen, met wederzijdse instemming een andere communautaire luchtvaartmaatschappij selecteren om de openbare dienstverplichting uit te voeren gedurende een niet-verlengbare periode van hoogstens zeven maanden, onder de volgende voorwaarden:
- a) eventuele compensaties door de lidstaten worden betaald overeenkomstig artikel 17, lid 8;
 - b) de selectie wordt gemaakt uit communautaire luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de beginselen van transparantie en non-discriminatie;
 - c) er wordt een nieuwe uitnodiging tot het indienen van voorstellen bekendgemaakt.

De Commissie en de betrokken lidstaat of lidstaten worden onverwijld in kennis gesteld van de noodprocedure en de redenen daarvoor. Overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure kan de Commissie, op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, de procedure schorsen wanneer zij, na beoordeling, van mening is dat deze niet aan de voorwaarden van dit lid voldoet of op enige andere wijze in strijd is met de Gemeenschapswetgeving.

Artikel 17

Openbare aanbestedingsprocedure voor openbare dienstverplichting

1. De bij artikel 16, lid 10, vereiste openbare aanbesteding wordt uitgevoerd volgens de procedure van de leden 2 tot en met 10 van dit artikel.
2. De betrokken lidstaat deelt de volledige tekst van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen mee aan de Commissie, behalve indien hij, overeenkomstig artikel 16, lid 5, de openbare dienstverplichting heeft bekendgemaakt door middel van de publicatie van een kennisgeving in zijn nationale publicatieblad. In dat geval wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen ook in het nationale publicatieblad bekendgemaakt.
3. De uitnodiging tot het indienen van voorstellen en het daaropvolgende contract bevatten onder andere de volgende punten:
 - a) de normen waaraan in het kader van de openbare dienstverplichting moet worden voldaan;
 - b) regels voor het wijzigen en beëindigen van het contract, met name om rekening te houden met onvoorziene ontwikkelingen;
 - c) de geldigheidsduur van het contract;

- d) sancties ingeval het contract niet wordt nagekomen;
- e) objectieve en transparante parameters voor de berekening van eventuele compensaties voor de uitvoering van openbare dienstverplichtingen.
4. De Commissie publiceert een kennisgeving van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. De termijn voor het indienen van inschrijvingen mag ten vroegste twee maanden na de datum van publicatie van deze kennisgeving verstrijken. Wanneer de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang overeenkomstig artikel 16, lid 9, reeds is beperkt tot één luchtvaartmaatschappij, wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen minstens zes maanden voor het begin van de nieuwe concessie gepubliceerd om te kunnen nagaan of de beperking van de toegang nog steeds noodzakelijk is.
5. De kennisgeving moet de volgende informatie bevatten:
- a) de betrokken lidstaat/lidstaten;
- b) de betrokken luchtroute;
- c) de geldigheidsduur van het contract;
- d) het volledig adres waarop de tekst van de uitnodiging en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbare aanbesteding en de openbare dienstverplichting door de betrokken lidstaat ter beschikking wordt gesteld;
- e) de uiterste datum voor het indienen van inschrijvingen.
6. Wanneer een partij die geïnteresseerd is in de openbare aanbesteding informatie of documenten vraagt, stelt de betrokken lidstaat deze onverwijld en gratis ter beschikking.
7. Uit de offertes wordt zo snel mogelijk een keuze gemaakt, waarbij wordt gelet op de toereikendheid van de aangeboden dienst, met inbegrip van de tarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden en de kosten van de eventuele van de betrokken lidstaat (lidstaten) verlangde vergoeding.
8. De betrokken lidstaat kan een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig punt 7 is geselecteerd, compenseren omdat zij voldoet aan de normen van een op grond van artikel 16 opgelegde openbare dienstverplichting; deze compensatie mag niet hoger liggen dan het bedrag dat vereist is om de nettokosten van het naleven van de openbare dienstverplichting te dekken, rekening houdend met inkomsten die de luchtvaartmaatschappij haalt uit het naleven van die verplichting en een redelijke winst.
9. De Commissie wordt onverwijld schriftelijk van de resultaten van de openbare aanbesteding en van de selectie in kennis gesteld door de lidstaat, die daarnaast de volgende informatie verstrekt:
- a) het aantal en de naam van de inschrijvers en bedrijfsinformatie over de inschrijvers;
- b) de operationele elementen van de inschrijvingen;
- c) de in de inschrijvingen gevraagde compensatie;
- d) de naam van de geselecteerde inschrijver.
10. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief mag de Commissie de lidstaten verzoeken binnen een maand alle relevante documenten ter beschikking te stellen die betrekking hebben op de selectie van een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van een openbare dienstverplichting. Als de gevraagde documenten niet binnen de termijn ter beschikking worden gesteld, kan de Commissie beslissen de uitnodiging tot het indienen van voorstellen op te schorten overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure.

Artikel 18

Onderzoek van openbare dienstverplichtingen

1. De lidstaten treffen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat tegen elk krachtens de artikelen 16 en 17 genomen besluit daadwerkelijk en vooral zo spoedig mogelijk beroep kan worden ingesteld wegens schending van het Gemeenschapsrecht of van de nationale voorschriften ter uitvoering van het Gemeenschapsrecht.
- Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief kan de Commissie de lidstaten met name vragen om binnen twee maanden de volgende documenten in te dienen:
- a) een document waarin wordt aangetoond dat er behoefte is aan een openbare dienstverplichting en dat de criteria van artikel 16 zijn nageleefd;
- b) een analyse van de economie van de regio;
- c) een analyse van de evenredigheid tussen de voorgenomen verplichtingen en de doelstellingen inzake economische ontwikkeling;
- d) een analyse van de eventuele bestaande luchtdiensten en van de andere beschikbare vervoerswijzen die dienst kunnen doen als alternatief voor de voorgenomen verplichting.

2. De Commissie stelt op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat die van mening is dat de ontwikkeling van een route door het bepaalde in de artikelen 16 en 17 overmatig wordt beperkt, een onderzoek in en besluit binnen zes maanden na de ontvangst van het verzoek en overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure op basis van alle relevante factoren of de artikelen 16 en 17 op de betrokken route van toepassing blijven.

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak M.7746 — Teva/Allergan Generics)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2017/C 194/02)

Op 10 maart 2016 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de interne markt te verklaren. Dit besluit is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), in samenhang met artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾. De volledige tekst van het besluit is slechts beschikbaar in het Engels en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website Concurrentie van de Commissie, afdeling Fusies (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende hulpmiddelen om individuele concentratiebesluiten op te zoeken, onder meer op: naam van de onderneming, nummer van de zaak, datum en sector,
- in elektronische vorm op de EUR-Lex-website (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=nl>) onder document nr. 32016M7746. EUR-Lex biedt onlinetoegang tot de communautaire wetgeving.

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak M.8503 — Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2017/C 194/03)

Op 8 juni 2017 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de interne markt te verklaren. Dit besluit is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾. De volledige tekst van het besluit is slechts beschikbaar in het Engels en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website Concurrentie van de Commissie, afdeling Fusies (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende hulpmiddelen om individuele concentratiebesluiten op te zoeken, onder meer op: naam van de onderneming, nummer van de zaak, datum en sector,
- in elektronische vorm op de EUR-Lex-website (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=nl>) onder document nr. 32017M8503. EUR-Lex biedt onlinetoegang tot de communautaire wetgeving.

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

IV

*(Informatie)*INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN
INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

RAAD

BESLUIT VAN DE RAAD

van 8 juni 2017

**houdende nieuwe samenstelling van de raad van bestuur van het Europees Centrum voor de
ontwikkeling van de beroepsopleiding**

(2017/C 194/04)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien Verordening (EEG) nr. 337/75 van de Raad van 10 februari 1975 houdende oprichting van een Europees Centrum voor de ontwikkeling van de beroepsopleiding ⁽¹⁾, en met name artikel 4,

Gezien de voordracht van de Hongaarse regering,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij zijn besluiten van 14 juli 2015 ⁽²⁾ en 14 september 2015 ⁽³⁾ heeft de Raad de leden van de raad van bestuur van het Europees Centrum voor de ontwikkeling van de beroepsopleiding benoemd voor het tijdvak van 18 september 2015 tot en met 17 september 2018.
- (2) In de categorie regeringsvertegenwoordigers van de raad van bestuur van bovengenoemd Centrum is een zetel van lid vrijgekomen voor Hongarije door het aftreden van de heer Lázló ODRÓBINA.
- (3) De leden van de raad van bestuur van bovengenoemd Centrum moeten worden benoemd voor de resterende duur van de ambtstermijn, dat wil zeggen tot en met 17 september 2018,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Tot lid van de raad van bestuur van het Europees Centrum voor de ontwikkeling van de beroepsopleiding voor de resterende duur van de ambtstermijn, dat wil zeggen tot en met 17 september 2018, wordt benoemd:

REGERINGSVERTEGENWOORDIGERS

HONGARIJE

mevrouw Krisztina VUJKOV TOMORNÉ

⁽¹⁾ PB L 39 van 13.2.1975, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 232 van 16.7.2015, blz. 2.

⁽³⁾ PB C 305 van 16.9.2015, blz. 2.

Artikel 2

Dit besluit wordt ter kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

Gedaan te Luxemburg, 8 juni 2017.

Voor de Raad

De voorzitter

K. SIMSON

EUROPESE COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

16 juni 2017

(2017/C 194/05)

1 euro =

	Munteenheid	Koers		Munteenheid	Koers
USD	US-dollar	1,1167	CAD	Canadese dollar	1,4766
JPY	Japanse yen	124,33	HKD	Hongkongse dollar	8,7108
DKK	Deense kroon	7,4361	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,5441
GBP	Pond sterling	0,87453	SGD	Singaporese dollar	1,5457
SEK	Zweedse kroon	9,7370	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 265,35
CHF	Zwitserse frank	1,0885	ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	14,3831
ISK	IJslandse kroon		CNY	Chinese yuan renminbi	7,6089
NOK	Noorse kroon	9,4615	HRK	Kroatische kuna	7,3995
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	IDR	Indonesische roepia	14 849,32
CZK	Tsjechische koruna	26,233	MYR	Maleisische ringgit	4,7756
HUF	Hongaarse forint	307,91	PHP	Filipijnse peso	55,614
PLN	Poolse zloty	4,2184	RUB	Russische roebel	64,2300
RON	Roemeense leu	4,5835	THB	Thaise baht	37,923
TRY	Turkse lira	3,9225	BRL	Braziliaanse real	3,6681
AUD	Australische dollar	1,4683	MXN	Mexicaanse peso	20,0887
			INR	Indiase roepie	71,9515

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 15 juni 2017

inzake de bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van de aanvraag tot wijziging van het productdossier voor een naam in de wijnsector als bedoeld in artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad (Almansa (BOB))

(2017/C 194/06)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijke ordening van de markten voor landbouwproducten en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 922/72, (EEG) nr. 234/79, (EG) nr. 1037/2001 en (EG) nr. 1234/2007 van de Raad⁽¹⁾, en met name artikel 97, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Spanje heeft een aanvraag tot wijziging van het productdossier van de naam „Almansa” ingediend overeenkomstig artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013.
- (2) De Commissie heeft die aanvraag onderzocht en heeft geconstateerd dat is voldaan aan de voorwaarden van de artikelen 93 tot en met 96, artikel 97, lid 1, en de artikelen 100, 101 en 102 van Verordening (EU) nr. 1308/2013.
- (3) Met het oog op de indiening van bezwaarschriften overeenkomstig artikel 98 van Verordening (EU) nr. 1308/2013, moet de aanvraag tot wijziging van het productdossier voor de naam „Almansa” derhalve worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

BESLUIT:

Enig artikel

De aanvraag tot wijziging van het productdossier voor de naam „Almansa” (BOB) overeenkomstig artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Overeenkomstig artikel 98 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 geeft de bekendmaking van dit besluit in het *Publicatieblad van de Europese Unie* het recht om gedurende twee maanden vanaf de bekendmaking bezwaar aan te tekenen tegen de in de eerste alinea van het onderhavige artikel bedoelde wijziging van het productdossier.

Gedaan te Brussel, 15 juni 2017.

Voor de Commissie

Phil HOGAN

Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 671.

BIJLAGE

„ALMANSA”

AOP-ES-A0044-AM03

Datum waarop de aanvraag is ingediend: 31 augustus 2015

Aanvraag tot wijziging van het productdossier**1. Regels die op de wijziging van toepassing zijn**

Artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 — Niet-minimale wijziging

2. Beschrijving en motivering van de wijziging**2.1. Beschrijving van het product**

De wijzigingen houden verband met de evoluerende wijnmarkt: de consument gaat meer en meer op zoek naar wijnen met een laag alcoholgehalte en wijnen van nieuwe wijndruivenrassen die zo goed mogelijk aan de bodem en het klimaat zijn aangepast.

Voorts wordt het effectief alcoholgehalte gepreciseerd van halfdroge, halfzoete of zoete jonge witte wijnen, roséwijnen, jonge rode wijnen en rode „roble”-wijnen, die een alcoholgehalte van ten minste 9 % moeten hebben.

Gezien de vraag en de concurrentie op de markt wordt in het kader van de oorsprongsbenaming „Almansa” ingezet op de bereiding van mousserende kwaliteitswijnen, om zo een nieuwe markt te ontsluiten en de oorsprongsbenaming verder te promoten.

Daarom worden in dit punt de parameters vastgelegd die moeten worden gehanteerd bij de bereiding van mousserende kwaliteitswijn met de beschermde oorsprongsbenaming „Almansa”.

2.2. Toegepaste oenologische procedés

Voor jonge witte wijn, jonge rode wijn, in het vat gegiste witte wijn en witte „Crianza” wordt de maximale persdruk geschrapt, terwijl de maximumopbrengst van de oogst wordt gehandhaafd. De opbrengst van de oogst is die welke wordt gemeten, aan de hand waarvan de maximale persdruk wordt bepaald.

Voor jonge roséwijn wordt de grenswaarde voor de duur van de maceratie geschrapt. Het is immers onmogelijk om voor de bereiding van wijn een minimum- en maximumduur van de maceratie vast te leggen, aangezien die afhangen van de rijpheid van de druiven, de temperatuur van de most gedurende de maceratie en het druivenras. Zo wordt vermeden dat de roséwijnen een te uitgesproken kleur of te veel tannines krijgen, dat zij te robuust zijn of dat zij moeilijk in de handel kunnen worden gebracht.

Er wordt een nieuw punt toegevoegd dat betrekking heeft op mousserende kwaliteitswijnen en waarin wordt bepaald dat deze wijnen moeten voldoen aan de voorschriften van bijlage II, punt C, van Verordening (EG) nr. 606/2009. Met deze wijnen wordt de oorsprongsbenaming „Almansa” verder uitgebreid. Voorts zal het soort vergisting kunnen worden weergegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel 66, lid 4, van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie.

2.3. Afbakening van het geografische gebied

In dit punt wordt verzocht het geografische gebied voortaan anders te omschrijven, namelijk aan de hand van gemeenten in plaats van de huidige kadastrale polygonen. Van 1975 (besluit 16414 van 19 mei 1975 inzake de oorsprongsbenaming „Almansa” en de desbetreffende raad van toezicht) tot 2006 (besluit van 1 februari 2006 van de Consejería de Agricultura tot vaststelling van de productienormen en tot regeling van andere kenmerken of technische specificaties van wijnen met de oorsprongsbenaming „Almansa”) was het geografische gebied afgebakend aan de hand van de gemeenten; in 2006 werd de productienorm van deze wijnen gewijzigd en werd het geografische gebied afgebakend aan de hand van kadastrale polygonen.

Het geografische gebied is nu afgebakend op basis van de met wijnstokken beplante oppervlakten. Het gaat om een niet-aaneengesloten gebied met eilanden tussen de in de productienorm vermelde kadastrale polygonen, dat niet overeenstemt met het historische productiegebied van de oorsprongsbenaming „Almansa”, aangezien bepaalde gebieden die niet zijn vermeld, voldoen aan de voorwaarden voor de productie van „Almansa” en dus in het productdossier zouden moeten worden opgenomen. Met de voorgestelde wijziging worden toekomstige fouten ten gevolge van ruilverkaveling of wijzigingen van de nomenclatuur/nummering van de kadastrale polygonen voorkomen.

Daarom wordt verzocht het geografische gebied van de oorsprongsbenaming „Almansa” zo af te bakenen dat het de percelen en wijngaarden omvat die gelegen zijn in de volgende gemeenten:

- Almansa
- Alpera
- Bonete
- Corral Rubio
- Higuera
- Hoya Gonzalo
- Pétrola
- het gebied van de gemeente Chinchilla dat overeenstemt met het district Villar de Chinchilla, dat wordt begrensd door de verbindingsweg AB-402 (tussen Horna en Venta de Alhama) en aan de ene kant grenst aan de gemeenten Pétrola en Corral Rubio en aan de andere kant aan de gemeenten Bonete, Higuera en Hoya Gonzalo.

Al deze gemeenten vormen een homogeen gebied met vergelijkbare bodem- en klimaatomstandigheden en met de kenmerken overeenkomstig het productdossier van de oorsprongsbenaming „Almansa” die vóór 2006 waren opgenomen in de productienorm voor deze wijnen.

2.4. *Wijndruivenrassen*

De blauwe druif „pinot noir” wordt (als secundair ras) opgenomen omdat zij sinds 2000 in het geografische gebied wordt verbouwd en wijnen oplevert met de kwaliteit die voor de oorsprongsbenaming „Almansa” is vereist.

2.5. *Verband*

In dit punt wordt het verband tussen de mousserende kwaliteitswijnen en het geografische gebied toegelicht.

Dankzij de bodem- en klimaatgesteldheid, de ligging van het productiegebied, de ervaring van de wijnbouwers die de wijnen produceren en de voor de oorsprongsbenaming gebruikte rassen kunnen druiven worden geproduceerd met de kwaliteit die in het kader van de oorsprongsbenaming is vereist voor de bereiding van mousserende kwaliteitswijnen.

2.6. *Naam en adres van de controlerende autoriteiten*

De naam en het adres van de controleautoriteiten die bevoegd zijn op het ogenblik van de indiening van de wijzigingsaanvraag wordt vermeld, met behoud van de internetpagina met de geactualiseerde gegevens over de controleautoriteiten voor de BOB „Almansa”.

ENIG DOCUMENT

1. **Naam**

„Almansa”

2. **Type geografische aanduiding**

BOB — beschermde oorsprongsbenaming

3. **Wijncategorieën**

1. Wijn
5. Mousserende kwaliteitswijn

4. **Beschrijving van de wijn(en)**

Jonge witte en roséwijnen (droog)

De witte wijnen zijn licht en matig aromatisch en hebben een diepele kleur en een gemiddeld alcoholgehalte.

De roséwijnen hebben een kleur die varieert van aardbeiroze tot framboos. Zij zijn fris en licht, hebben een gemiddelde zuurtegraad en zijn speels en fruitig in de mond.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumepercent):	11,5
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumepercent):	11,5

Minimale totale zuurtegraad:	4,5 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	10
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	180

Jonge witte en roséwijnen (halfdroog, halfzoet en zoet)

Qua uiterlijke kenmerken en geur lijken deze wijnen op de droge wijnen van hetzelfde druivenras.

Evenwichtige smaak wat betreft het alcoholgehalte, de zuurtegraad en het gehalte aan suikerresidu.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumeprocent):	11,5
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	9
Minimale totale zuurtegraad:	4,5 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	10
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	180

In het vat gegiste witte wijn en witte „Crianza”

Qua uiterlijk zijn deze wijnen schoon en glanzend, strogeel en/of met gouden schakeringen.

Wat de neus betreft, hebben zij primaire aroma's en tertiaire geroosterde aroma's uit het vat. Matige tot sterke intensiteit.

De smaak is evenwichtig en mild, met een fruitige afdronk en noten van ruw hout.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumeprocent):	11,5
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	11,5
Minimale totale zuurtegraad:	4,5 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	11,7
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	180

Jonge rode wijn en rode „roble”-wijn (droog)

De rode wijnen hebben een ingetogen, heldere kleur, met tinten van violet/donkerrood en/of purper. Dankzij de uitstekende zuurtegraad kunnen zij lang rijpen en bewaard worden. Zij hebben een intens bouquet en een krachtige kleurintensiteit, en vertonen een mooie samenstelling van gemiddelde intensiteit.

Deze evenwichtige, vlezige wijnen hebben body en veel kleur en zijn licht tannineachtig. De wijnen die gerijpt zijn in eiken vaten, hebben een middellange afdronk en een retronasaal aroma met geroosterde toetsen.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumeprocent):	12
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	12
Minimale totale zuurtegraad:	4,5 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	11,7
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	150

Jonge rode wijn en rode „roble”-wijn (halfdroog, halfzoet en zoet)

Qua uiterlijke kenmerken en geur lijken deze wijnen op de droge wijnen van hetzelfde druivenras.

Evenwichtige smaak wat betreft het alcoholgehalte, de zuurtegraad en het gehalte aan suikerresidu.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumeprocent):	12
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	9
Minimale totale zuurtegraad:	4,5 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	11,7
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	150

Rode „Crianza”, „Reserva” en „Gran reserva”

Kersen- of robijnrode kleur, eventueel met steenrode schakeringen, met een middelhoge of gemiddelde intensiteit.

Mooie samenstelling met aroma's van fruit en eik of van kruiden, en een middelhoge of hoge intensiteit.

Deze wijnen zijn goed gestructureerd, met gemiddelde tannines en een harmonieuze en lange afdrank. * Maximaal gehalte aan vluchtige zuren: 15 meq/l voor de „Crianza”.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumeprocent):	12
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	12
Minimale totale zuurtegraad:	4,5 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	16,7
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	150

Mousserende kwaliteitswijn

Fijne, lang aanhoudende bubbels, met heldere, bleke tot gouden schakeringen voor de witte wijnen en lichtroze tot steenrode schakeringen voor de roséwijnen. De aroma's zijn zuiver en fruitig; in de „Reserva” zijn zij intens. De wijnen zijn evenwichtig en vlot in de mond.

Algemene analytische kenmerken:

Maximaal totaal alcoholgehalte (in volumeprocent):	11
Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	10
Minimale totale zuurtegraad:	4 in g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	13,3
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	185

5. **Wijnbereidingsprocedés**

a. *Essentiële oenologische procedés*

Specifiek oenologisch procedé

De alcoholische gisting gaat door tot alle vergistbare suikers zijn omgezet. De temperatuur voor het vrijmaken van de karakteristieke primaire aroma's mag niet hoger liggen dan 20 °C voor witte wijn, 25 °C voor roséwijn en 28 °C voor rode wijn. De gisting mag worden onderbroken om de restsuikers te behouden of om droge wijnen aan te zoeten met behulp van gerectificeerde geconcentreerde most uit het productiegebied.

De wijnen mogen rijpen, gedurende een periode die voor wijnen van het type „Crianza”, „Reserva”, en „Gran reserva” respectievelijk 18, 24 en 36 maanden bedraagt. Voor de rijping moeten eikenhouten vaten met een capaciteit van 330 liter worden gebruikt.

De mousserende kwaliteitswijnen moeten voldoen aan de voorschriften van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 606/2009.

b. *Maximumopbrengsten*

Wittewijnrassen van in bekervorm gesnoeide wijnstokken

7 860 kg druiven per hectare

Wittewijnrassen van in bekervorm gesnoeide wijnstokken

55 hl per hectare

Rodewijnrassen van in bekervorm gesnoeide wijnstokken

6 430 kg druiven per hectare

Rodewijnrassen van in bekervorm gesnoeide wijnstokken

45 hl per hectare

Wittewijnrassen van volgens de espaliermethode gesnoeide wijnstokken

11 430 kilogram druiven per hectare

Wittewijnrassen van volgens de espaliermethode gesnoeide wijnstokken

80 hl per hectare

Rodewijnrassen van volgens de espaliermethode gesnoeide wijnstokken

10 000 kg druiven per hectare

Rodewijnrassen van volgens de espaliermethode gesnoeide wijnstokken

70 hl per hectare

6. **Afgebakend gebied**

Het afgebakende gebied omvat de percelen en wijngaarden die gelegen zijn in de volgende gemeenten: Almansa, Alpera, Bonete, Corral Rubio, Higuereula, Hoya Gonzalo, Pétrola en Chinchilla, begrensd door de verbindingsweg AB-402 (tussen Horna en Venta de Alhama) en aan de ene kant grenzend aan de gemeenten Pétrola en Corral Rubio en aan de andere kant aan de gemeenten Bonete, Higuereula en Hoya Gonzalo.

7. Voornaamste wijndruiven

Verdejo

Garnacha Tintorera

Monastrell

8. Beschrijving van het (de) verband(en)

Wijn

1) Bijzonderheden over het geografische gebied (natuurlijke en menselijke factoren)

Het geografische gebied van de oorsprongsbenaming „Almansa” wordt gevormd door een hoogvlakte, die in het oosten via de corridor van Almansa grenst aan het voormalige koninkrijk Valencia. Deze plaats vormde eeuwenlang de overgang tussen de Levante (Oost-Spanje) en Castilië. Het gebied van de oorsprongsbenaming „Almansa” onderscheidt zich vooral van de Levante door het hoogteverschil, met een hoogte die toeneemt van 400 (in het nabijgelegen dorp Fuente La Higuera) tot 700 meter boven de zeespiegel (in Almansa, dat slechts 15 km verderop ligt). De streek heeft een extreem continentaal klimaat, met zeer koude en droge winters en zeer warme zomers. Neerslag valt er vooral in de lente en aan het einde van de zomer, maar gemiddeld niet meer dan 250 mm per jaar.

De bodem is in het algemeen kalkrijk, en is nu eens dun en stenig en dan weer dikker en meer zandhoudend. De grond is er in het algemeen niet erg vruchtbaar, met een lage opbrengst per hectare.

De gemeenten in het gebied van de oorsprongsbenaming „Almansa” behoren alle tot de provincie Albacete. Het gebied steunt bijna volledig op de landbouw, die er de belangrijkste hulpbron vormt. De stad Almansa is met 26 000 inwoners de belangrijkste stedelijke agglomeratie in het gebied. De oorsprongsbenaming „Almansa” is in 1966 tot stand gekomen.

2) Informatie over de kwaliteit of de kenmerken van de wijn die hoofdzakelijk of uitsluitend zijn toe te schrijven aan de geografische omgeving

Door het halfdroge continentale klimaat van het productiegebied van de oorsprongsbenaming „Almansa”, dat gepaard gaat met een weinig vruchtbare bodem, kan de productie in de wijngaarden (gemiddeld 4 500 kg per hectare) gemakkelijk zelf worden gecontroleerd. Het lage rendement per wijnstok zorgt voor een hoge kleurenc concentratie, geconcentreerde tannines en rijke aroma's in de rode wijnen. Door de hoogte boven de zeespiegel kan zich tijdens de rijping een zeer uitgesproken thermische inversie voordoen, die de productie van wijnen van hoge kwaliteit bevordert.

3) Verband tussen de kenmerken van het geografische gebied en de kwaliteit van de wijn

Het productiegebied van de oorsprongsbenaming „Almansa” ligt in een overgangsgebied, met wijngaarden op vlakke gronden met een doorlatende bodem die rijk is aan kalk maar weinig nutriënten bevat. Er valt weinig regen: gemiddeld niet meer dan 250 mm per jaar. Door de geringe neerslag, de doorlatendheid van de bodem en de lage opbrengsten worden wijnen verkregen met veel aroma's en een hoge kleurintensiteit.

Mousserende kwaliteitswijn

1) Bijzonderheden over het geografische gebied (natuurlijke en menselijke factoren)

Het extreme klimaat in het productiegebied, met zeer koude en droge winters en zeer warme zomers, en de gemiddelde hoogte, de kalkrijke bodem en de wijntraditie van de oorsprongsbenaming „Almansa”, vormen de juiste omstandigheden om druiven te produceren met de vereiste kwaliteit, en zijn ideaal voor de bereiding van mousserende kwaliteitswijnen.

2) Informatie over de kwaliteit of de kenmerken van de wijn die hoofdzakelijk of uitsluitend zijn toe te schrijven aan de geografische omgeving

Door de geringe neerslag en de weinig vruchtbare bodem hebben de druiven een lage opbrengst per hectare, waardoor de mousserende kwaliteitswijnen van de oorsprongsbenaming „Almansa” breed en evenwichtig zijn, met fijne en aanhoudende bubbels.

3) Verband tussen de kenmerken van het geografische gebied en de kwaliteit van de wijn

De extreme temperaturen en de kalkrijke bodem maken het mogelijk de toegestane rassen te verbouwen die de wijnen breed en evenwichtig maken. Evenzo kunnen dankzij de droogte, de lage opbrengsten, het aantal uren zonneschijn en het natuurlijke alcoholgehalte mousserende kwaliteitswijnen met het vastgelegde alcoholgehalte worden geproduceerd.

9. Andere essentiële voorwaarden

Rechtskader:

Nationale wetgeving.

Type aanvullende voorwaarde:

Aanvullende bepalingen betreffende de etikettering.

Beschrijving van de voorwaarde:

Een enkele welomschreven druivensoort mag slechts worden vermeld indien minstens 86 % van de gebruikte druiven tot dat ras behoort en indien dit wordt geregistreerd in de wijnregisters.

10. Link naar het productdossier

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20131202_PLIEGO_DOP_ALMANSA.pdf

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 16 juni 2017

inzake de bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van de aanvraag tot wijziging van het productdossier voor een naam in de wijnsector als bedoeld in artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad (Méntrida (BOB))

(2017/C 194/07)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijke ordening van de markten voor landbouwproducten en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 922/72, (EEG) nr. 234/79, (EG) nr. 1037/2001 en (EG) nr. 1234/2007 van de Raad⁽¹⁾, en met name artikel 97, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Spanje heeft een aanvraag tot wijziging van het productdossier van de naam „Méntrida” ingediend overeenkomstig artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013.
- (2) De Commissie heeft die aanvraag onderzocht en bevonden dat aan de in de artikelen 93 en 96, artikel 97, lid 1, en de artikelen 100, 101 en 102 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 vastgestelde voorwaarden is voldaan.
- (3) Met het oog op de indiening van bezwaarschriften overeenkomstig artikel 98 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 moet de aanvraag tot wijziging van het productdossier voor de naam „Méntrida” bijgevolg worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Enig artikel

De aanvraag tot wijziging van het productdossier voor de naam „Méntrida” (BOB) overeenkomstig artikel 105 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Overeenkomstig artikel 98 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 geeft de bekendmaking van dit besluit in het *Publicatieblad van de Europese Unie* het recht om gedurende twee maanden vanaf de datum van de bekendmaking bezwaar aan te tekenen tegen de in de eerste alinea bedoelde wijziging van het productdossier.

Gedaan te Brussel, 16 juni 2017.

Voor de Commissie

Phil HOGAN

Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 671.

BIJLAGE

„MÉNTRIDA”

AOP-ES-A0047-AM03

Datum waarop de aanvraag is ingediend: 15 juli 2015

Aanvraag tot wijziging van het productdossier**1. Regels van toepassing op de wijziging**

Artikel 105 — Niet-minimale wijziging

2. Beschrijving en motivering van de wijziging**2.1. Productomschrijving**

Gezien de huidige vraag van de markten en de consumenten wordt verzocht in het productdossier mousserende witte, rode en roséwijnen op te nemen.

- Zo kan een deel van de productie naar een soort markt worden geleid die minder verzadigd is qua productaanbod.
- Er wordt een toename van de verkoop van die producten waargenomen en wij achten het opportuun deze te beschermen door middel van gedifferentieerde kwaliteitsnormen.
- De internationale markten eisen dat de producten meer gediversifieerd zijn en voldoen aan de behoeften van de consument. Indien wij niet diversifiëren, zijn wij niet concurrerend en daarom is besloten de productmix in alle assortimenten en prijsklassen uit te breiden, in het bijzonder met het oog op de uitvoer.

2.2. Toegepaste oenologische procedés

Er worden nieuwe specifieke oenologische procedés vastgesteld voor het nieuwe type wijnbouwproduct „mousserende wijnen”.

2.3. Afbakening van het geografische gebied

In dit punt wordt verzocht om actualisering van de gemeenten van het productiegebied; het gaat om de volgende 17 gemeenten: Argés (enkel de polygonen 3 en 5), Cardiel de los Montes, Carpio del Tajo (El), Carriches, Cazalegas, Erustes, Garciotún, Guadamur (enkel de polygonen 17 en 18), Illán de Vacas, Lominchar, Mata (La), Mesegar, Nuño Gómez, Olías del Rey, Palomeque, San Martín de Pusa en Talavera de la Reina.

De actualisering is nodig omdat die gemeenten aanvankelijk geen wijngaarden hadden en niet onder de oorspronkelijk vastgestelde productienormen vielen. Sommige van die gemeenten werden al vermeld in het kader van het productiegebied dat werd afgebakend in de in 1966, 1976 en 1992 gepubliceerde voorschriften voor de oorsprongsbenaming en die 17 gemeenten vallen geografisch binnen het afgebakende productiegebied en grenzen aan elkaar.

Er zijn momenteel wijngaarden met rassen die inheems zijn in het gebied en die zijn toegestaan in het productdossier van de BOB „Méntrida”; zoals is aangetoond voor elk van die gemeenten, lijken de bodem en het klimaat van die wijngaarden op die van de gemeenten van het gebied; de genoemde gemeenten kunnen dus worden beschouwd als een onderdeel van het productiegebied van de BOB „Méntrida”.

De kenmerken van de bodems, van het klimaat en van de rassen zijn in de gemeenten die voorwerp zijn van de actualisering, van soortgelijke aard als in de gemeenten die reeds onder die oorsprongsbenaming vallen.

2.4. Verband

Er wordt een nieuw verband beschreven voor het nieuwe type wijnbouwproduct „mousserende wijnen”.

2.5. Naam en adres van de controlerende autoriteiten

De naam en het adres van de bevoegde controleautoriteiten op het ogenblik van de indiening van de wijzigingsaanvraag worden vermeld alsook de link naar de website die kan worden geraadpleegd voor geactualiseerde gegevens over de controleautoriteiten voor de BOB „Méntrida”.

ENIG DOCUMENT

1. Naam/Namen

Méntrida (ES)

2. Type geografische aanduiding

BOB — beschermde oorsprongsbenaming

3. Wijncategorieën

1. Wijn

4. Mousseerende wijn

4. Beschrijving van de wijn(en)

Droge witte wijn en droge witte wijn „Roble”

De witte wijnen zijn zachtgeel/strogeel, eventueel met groenige tinten (in de eerste maanden, daarna verdwijnen ze), en subtiel goudgeel afhankelijk van het ras en, in voorkomend geval, de tijd in het vat. Zuivere aroma's van een gemiddelde of grote intensiteit. De fruitige aroma's komen duidelijk tot uiting, met frisse florale of kruidige toetsen. Bij de witte wijn „Roble” vallen aroma's van gebak, zoals room en een geroosterde achtergrond, op. De wijnen zijn smakelijk en geurig.

Totaal zwaveldioxidegehalte: wordt aangepast aan de voorschriften van bijlage I B bij Verordening (EG) nr. 606/2009 van de Commissie.

Algemene analytische kenmerken

Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	11
Minimale totale zuurgraad:	5 g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	10

Witte wijn en witte wijn „Roble” (halfdroog, halfzoet en zoet)

Visuele en olfactorische kenmerken vergelijkbaar met die van droge wijnen van hetzelfde ras.

Smaakkenmerken: evenwichtige wijn wat betreft alcoholgehalte, zuurgraad en gehalte aan restdsuikers.

Totaal zwaveldioxidegehalte: wordt aangepast aan de voorschriften van bijlage I B bij Verordening (EG) nr. 606/2009 van de Commissie.

Algemene analytische kenmerken

Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	9
Minimale totale zuurgraad:	5 g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	10

Droge, halfdroge, halfzoete en zoete roséwijn

Aardbeiroze kleur, helder en fel, met een purperen glans wanneer hij jong is. Krachtig aroma, dat aan aardbei, framboos, rode vruchten en/of rozenblaadjes doet denken.

Fris, fruitig (rode vruchten, aardbei, framboos), smakelijk, krachtig.

Zonder filtratie of stabilisatie in de handel gebrachte wijnen kunnen qua uiterlijk worden omschreven als „licht troebel of gesluisd”, terwijl ze qua smaak lijviger en vleziger kunnen zijn.

Minimaal effectief alcoholgehalte voor droge wijnen: 11,5 % vol.

Totaal zwaveldioxidegehalte: wordt aangepast aan de voorschriften van bijlage I B bij Verordening (EG) nr. 606/2009 van de Commissie.

Algemene analytische kenmerken

Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	9
Minimale totale zuurgraad:	5 g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	10

Jonge rode wijn en jonge rode wijn „Roble”, droge rode wijn en rode wijn „Crianza”, „Reserva” en „Gran Reserva”

Hoog alcoholgehalte. Kersenrode, donkerrode of bigarreurode kleur, met felle paarsige toetsen aan de rand, of robijnrood tot kersenrood, met oranje en steenrode toetsen. Fruitig (braam, aalbes), of met florale toetsen, soms kruidig of met houtsmak. Smakelijke en aromatische wijn, met goed geïntegreerde tannines. Tijdens zijn rijping op eikenhouten vaten heeft hij een krachtige afdronk; de structuur en de body zijn duidelijk waarneembaar, met een intens fruitige afdronk en typische houttoetsen. Licht bittere, lange en intense afdronk.

*Gehalte vluchtige zuren van mogelijk meer dan 1 mEq/l voor elke graad alcohol boven 11 % vol en elk rijpingsjaar, tot maximaal 16,6 mEq/l. *Zwavel dioxide: 200 mg/l indien suikers > 5 g/l.

Algemene analytische kenmerken

Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	12
Minimale totale zuurgraad:	4,5 g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	13,3
Maximaal totaalgehalte aan zwavel dioxide (in milligram per liter):	150

Jonge rode wijn en jonge rode wijn „Roble” (halfdroog, halfzoet en zoet)

Visuele en olfactorische kenmerken vergelijkbaar met die van droge wijnen van hetzelfde ras.

Smaakkenmerken: evenwichtige wijn wat betreft alcoholgehalte, zuurgraad en gehalte aan restdsuikers.

Totaal zwavel dioxidegehalte: wordt aangepast aan de voorschriften van bijlage I B bij Verordening (EG) nr. 606/2009 van de Commissie.

Algemene analytische kenmerken

Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent):	9
Minimale totale zuurgraad:	4,5 g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	13,3

Mousserende rode, witte en roséwijn

Fijne, aanhoudende bubbels. Zuivere en fruitige aroma's. De „Reserva”-wijn heeft intense aroma's. Wijn met een evenwichtige smaak en een vlotte structuur.

De witte wijnen hebben lichte gouden en goudgele toetsen in het geval van „Reserva”-wijnen. De roséwijnen hebben rosé schakeringen die doen denken aan rozenblaadjes en steenrode schakeringen in het geval van „Reserva”-wijnen. De rode wijnen hebben paarse en fonkelende schakeringen, alsook houttoetsen in het geval van de „Reserva”-wijnen.

Algemene analytische kenmerken

Minimaal effectief alcoholgehalte (in volumeprocent)	10
Minimale totale zuurgraad:	3,5 g/l, uitgedrukt in wijnsteenzuur
Maximaal gehalte aan vluchtige zuren (in milli-equivalent per liter):	13,3
Maximaal totaalgehalte aan zwaveldioxide (in milligram per liter):	185

5. **Wijnbouwpraktijken**a) *Essentiële oenologische procedés*

Er wordt een druk van minder dan 2,5 kg/cm² uitgeoefend voor de extractie van de most en de wijn en de scheiding van de draf, op zodanige wijze dat de opbrengst niet meer dan 70 liter most of wijn per 100 kg geogoste druiven bedraagt.

In de witte wijnen gist de most, zonder de vaste delen van de tros, bij temperaturen van minder dan 20 °C. Voor de rode wijnen duurt de maceratie van de most met de schillen minimaal 48 uur.

Voor wijnen die moeten rijpen, vindt de alcoholische gisting plaats bij een temperatuur van niet meer dan 30 °C. Tijdens het rijpingsproces worden de wijnen bewaard in eikenhouten vaten met een capaciteit van maximaal 330 liter.

b) *Maximale opbrengsten*

In bekervorm gesnoeide wijnstokken

7 150 kg druiven per hectare

In bekervorm gesnoeide wijnstokken

50 hectoliter per hectare

Volgens de espaliermethode gesnoeide wijnstokken

12 850 kg druiven per hectare

Volgens de espaliermethode gesnoeide wijnstokken

90 hectoliter per hectare

6. **Afgebakend gebied**

In het noorden van de provincie Toledo: provincie Toledo: Albarreal de Tajo, Alcabón, Aldeaencabo, Almorox, Arcicollar, Argés (enkel de polygonen 3 en 5), Barcience, Bargas, Burujón, Camarena, Camarenilla, Cardiel de los Montes, Carmena, Carpio de Tajo (El), Carranque, Carriches, Casar de Escalona (El), Casarrubios del Monte, Castillo de Bayuela, Cazalegas, Cebolla, Cerralbos (Los), Chozas de Canales, Domingo Pérez, Erustes, Escalona, Escalonilla, Fuensalida, Garciotún, Gerindote, Guadamur (enkel de polygonen 17 en 18), Hormigos, Huecas, Illán de Vacas, Lominchar, Lucillos, Malpica de Tajo, Maqueda, Mata (La), Méntrida, Mesegar, Montearagón, Nombela, Novés, Nuño Gómez, Olías del Rey, Otero, Palomeque, Paredes, Pelahustán, Portillo, Quismondo, Real de San Vicente, Recas, Rielves, San Martín de Pusa, Santa Cruz del Retamar, Santa Olalla, Talavera de la Reina, Toledo, Torre de Esteban Hambrán (La), Torrijos, Val de Santo Domingo, Valmojado, Ventas de Retamosa (Las), Villamiel, Viso (El) en Yuncillos.

7. **Belangrijkste wijndruiven**

Garnacha Tinta

8. **Beschrijving van het (de) verband(en)**

Wijn

Het extreme continentale klimaat, dat wordt gekenmerkt door lange koude winters, warme zomers en zeer weinig neerslag, alsook de zandige, zure en kalkarme grond, maken het mogelijk wijnen te verbouwen die een hoog alcohol- en drogestofgehalte hebben, en vlezig, lijvig en warm zijn.

Mousserende wijn

De geografische omgeving maakt het mogelijk de in punt 6 van het onderhavige productdossier vermelde rassen te telen, die de wijnen breedte en evenwicht verlenen.

Ook de droogte en de uren zonneschijn zorgen voor een natuurlijk alcoholvolumegehalte waardoor wijnen met de vastgestelde alcoholvolumegehalten kunnen worden geproduceerd. De in het vorige punt genoemde wijnen worden gebruikt als basiswijn voor de bereiding van mousserende wijnen. Bijgevolg zijn de aanduidingen in dat punt ook van toepassing op die wijnen.

9. **Andere essentiële voorwaarden**

Rechtskader: —

Soort aanvullende voorwaarde: —

Beschrijving van de voorwaarde: —

10. **Link naar het productdossier**

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20121108_PLIEGO_DOP_MENTRIDA.pdf

V

(Bekendmakingen)

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

EUROPESE COMMISSIE

Voorafgaande aanmelding van een concentratie

(Zaak M.8505 — NN Group/ATP/Hotel)

Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak

(Voor de EER relevante tekst)

(2017/C 194/08)

1. Op 6 juni 2017 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat NN Group NV („NN Group”, Nederland), via haar volle dochteronderneming REI Germany BV („REI”, Nederland), en Arbejdsmarkedets Tillægspension („ATP”, Denemarken) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening indirect de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over een gebouwencomplex in München (Duitsland), dat hoofdzakelijk door een Holiday Inn-hotel wordt ingenomen („Hotel”), door de verwerving van aandelen.
2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:
 - NN Group: wereldwijde financiële instelling van Nederlandse oorsprong die zich bezighoudt met investeringen en verzekeringen;
 - ATP: Deens openbaar pensioenfonds met 4,9 miljoen leden dat onder toezicht van de Deense financiële toezichthouder staat. Het fonds beheert een aantal welzijns- en socialezekerheidsregelingen die bijdragen tot de basiszekerheid van Deense burgers;
 - Hotel: een gebouw dat bekendstaat als het Holiday Inn-hotel en gelegen is aan Hochstraße 3, München (Duitsland), en de daarbij horende parkings, restaurants, bar en recreatievoorzieningen.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad⁽²⁾.
4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Ze kunnen, met vermelding van zaaknummer M.8505 — NN Group/ATP/Hotel, worden toegezonden per fax (+32 22964301), per e-mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) of per post aan onderstaand adres:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

⁽²⁾ PB C 366 van 14.12.2013, blz. 5.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak M.8508 — Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3)
Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak
(Voor de EER relevante tekst)
(2017/C 194/09)

1. Op 6 juni 2017 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat Engie (Frankrijk) en Caisse des Dépôts et consignations („CDC”, Frankrijk) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over Solairecorsica 1, Solairecorsica 2 en Solairecorsica 3 (Frankrijk) door de verwerving van aandelen.
2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:
 - Engie: actief over de volledige energiewaardeketen op het gebied van gas-, elektriciteits- en energiediensten;
 - CDC: Franse publieke financiële groep en fondsenbeheerder die zich bezighoudt met zowel overheidsprojecten als activiteiten op de vrije markt;
 - Solairecorsica 1, 2 en 3: eigenaar en beheerder van een fotovoltaïsche elektriciteitsinstallatie voor de opwekking van elektriciteit in Corsica (Frankrijk).
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽²⁾.
4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Ze kunnen, met vermelding van zaaknummer M.8508 — Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3, worden toegezonden per fax (+32 22964301), per e-mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) of per post aan onderstaand adres:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

⁽²⁾ PB C 366 van 14.12.2013, blz. 5.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business)
Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak
(Voor de EER relevante tekst)
(2017/C 194/10)

1. Op 9 juni 2017 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat Cummins, Inc. („Cummins”, Verenigde Staten) en Eaton Corporation („Eaton”, Ierland) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over delen van Eaton („Eaton JV Business”) door de verwerving van aandelen.
2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:
 - Cummins: ontwerp, vervaardiging, distributie en onderhoud van motoren en aanverwante producten over de hele wereld;
 - Eaton: aanbieder van energie-efficiënte oplossingen voor het beheer van elektrische, hydraulische en mechanische energie, waaronder de vervaardiging en de verkoop van automatische transmissies voor bedrijfsvoertuigen;
 - Eaton JV Business: levering en ontwikkeling van automatische transmissie voor zware en middelzware bedrijfsvoertuigen.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽²⁾.
4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Ze kunnen, met vermelding van zaaknummer M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business, worden toegezonden per fax (+32 22964301), per e-mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) of per post aan onderstaand adres:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

⁽²⁾ PB C 366 van 14.12.2013, blz. 5.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business)

(Voor de EER relevante tekst)

(2017/C 194/11)

1. Op 8 juni 2017 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4, en na een verwijzing in het kader van artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat FMC Corporation („FMC”, Verenigde Staten) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening zeggenschap verkrijgt over delen van E.I. du Pont de Nemours and Company („DuPont”, Verenigde Staten) („Divestment Business”).

Deze voorgenomen concentratie maakt deel uit van een op 31 maart 2017 tussen DuPont en FMC gesloten overeenkomst voor de aankoop en verkoop van activa. Daarin is bepaald dat FMC bepaalde DuPont-divisies zal verwerven, overeenkomstig de afstotingsverbintenissen die DuPont en The Dow Chemical Company („Dow”) zijn aangegaan als onderdeel van de Europese procedures inzake concentratiecontrole voor de voorgenomen concentratie van Dow en DuPont (zaak M.7932 — Dow/DuPont).

2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:

- FMC: wereldwijde chemieonderneming met belangen in landbouw-, industrie- en consumentenmarkten;
- Divestment Business: het merendeel van DuPont’s wereldwijde activiteiten op het gebied van insecticiden en onkruidverdelgers, alsook de O&O-activiteiten op het gebied van gewasbeschermingsmiddelen van Dupont. Divestment Business bezit ook een exclusieve licentie voor de levering van picoxystrobin, een schimmelwerend middel dat wordt aangewend voor de aanmaak van zuivere of mengsels van werkzame producten voor rijst-toepassingen in de EER.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden.

4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Ze kunnen, met vermelding van zaaknummer M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business, worden toegezonden per fax (+32 22964301), per e-mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) of per post aan onderstaand adres:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park)
Voor de vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak
(Voor de EER relevante tekst)
(2017/C 194/12)

1. Op 12 juni 2017 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat Canada Pension Plan Investment Board („CPPIB”, Canada) en British Telecom Pension Scheme („BTPS”, Verenigd Koninkrijk) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over het industriepark Milton Park („Milton Park”, Verenigd Koninkrijk) door de verwerving van aandelen.
2. De activiteiten van de betrokken ondernemingen zijn:
 - CPPIB: belegging van de fondsen van het Canada Pension Plan. CPPIB is gevestigd in Toronto en belegt hoofdzakelijk in vastgoed, aandelenkapitaal van beursgenoteerde en niet-beursgenoteerde ondernemingen, infrastructuur en vastrentende beleggingen;
 - BTPS: bedrijfspensioenregeling opgericht voor werknemers van BT Group plc. De activiteiten van BTPS bestaan uit beleggingen in vastgoed en haar overkoepelende groep houdt zich bezig met beleggingen in obligaties en aandelen, zowel in het Verenigd Koninkrijk als in het buitenland;
 - Milton Park: industriepark gevestigd in Didcot (Oxfordshire) met een totale terreinoppervlakte van 1,2 km². In de 92 gebouwen zijn 250 organisaties gevestigd die meer dan 9 000 personen tewerkstellen. Milton Park is momenteel in handen van BTPS.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽²⁾.
4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Ze kunnen, met vermelding van zaaknummer M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park, worden toegezonden per fax (+32 22964301), per e-mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) of per post aan onderstaand adres:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 („de concentratieverordening”).

⁽²⁾ PB C 366 van 14.12.2013, blz. 5.

ANDERE HANDELINGEN

EUROPESE COMMISSIE

Bekendmaking van een wijzigingsaanvraag overeenkomstig artikel 50, lid 2, onder a), van Verordening (EU) nr. 1151/2012 van het Europees Parlement en de Raad inzake kwaliteitsregelingen voor landbouwproducten en levensmiddelen

(2017/C 194/13)

Deze bekendmaking verleent het recht om op grond van artikel 51 van Verordening (EU) nr. 1151/2012 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ bezwaar aan te tekenen tegen de wijzigingsaanvraag.

AANVRAAG TOT GOEDKEURING VAN EEN NIET-MINIMALE WIJZIGING VAN HET PRODUCTDOSSIER INZAKE BESCHERMDE OORSPRONGSBENAMINGEN/BESCHERMDE GEOGRAFISCHE AANDUIDINGEN

Aanvraag tot goedkeuring van een wijziging overeenkomstig artikel 53, lid 2, eerste alinea, van Verordening (EU) nr. 1151/2012

„BLEU D’AUVERGNE”**EU-nr.: PDO-FR-02214 — 4.1.2017****BOB (X) BGA ()****1. Aanvragende groepering en rechtmatig belang**

Syndicat Interprofessionnel Régional du Bleu d’Auvergne

Adres: Mairie
15400 Riom-ès-Montagnes
FRANKRIJK

Tel. +33 471781198
Fax +33 471781198
E-mail: bleudauvergne@wanadoo.fr

Het Syndicat Interprofessionnel Régional du Bleu d’Auvergne verenigt de bij de BOB „Bleu d’Auvergne” betrokken marktdeelnemers (producenten, melkophaalbedrijven, verwerkers en rijpingsbedrijven) en heeft een rechtmatig belang bij indiening van de aanvraag.

2. Lidstaat of derde land

Frankrijk

3. Rubriek van het productdossier waarop de wijziging(en) betrekking heeft/hebben:

- Naam van het product
- Beschrijving van het product
- Geografisch gebied
- Bewijs van oorsprong
- Werkwijze voor het verkrijgen van het product
- Verband
- Etikettering
- Overige: verband, controle

⁽¹⁾ PB L 343 van 14.12.2012, blz. 1.

4. Aard van de wijziging(en)

- Wijziging van een productdossier van een geregistreerde BOB of BGA die overeenkomstig artikel 53, lid 2, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 1151/2012 niet als minimaal kan worden beschouwd.
- Wijziging van een productdossier van een geregistreerde BOB of BGA waarvoor geen enig document (of gelijkwaardig document) is bekendgemaakt, die overeenkomstig artikel 53, lid 2, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 1151/2012 niet als minimaal kan worden beschouwd.

5. Wijziging(en)

Beschrijving van het product

Voor een volledige beschrijving van het product wordt toegevoegd dat „Bleu d’Auvergne” „uitsluitend wordt vervaardigd” met „gestremde” koemelk en „niet geperst, niet gekookt, gefermenteerd en gezouten” is.

De formulering:

„Deze kaas wordt in twee vormen aangeboden: — een groot formaat met een diameter van ongeveer 20 cm, een hoogte van 8 tot 10 cm en een gewicht van 2 tot 3 kg; — een klein formaat met een diameter van ongeveer 10,5 cm en een gewicht van 350 g, 500 g of 1 kg”

wordt vervangen door de formulering:

„Deze kaas wordt aangeboden in de vorm van een platte cilinder met een diameter van 19 tot 23 cm, een hoogte van 8 tot 11 cm en een gewicht van 2 tot 3 kg”.

Zo blijven alleen grote kazen (met een diameter van 19 tot 23 cm en een hoogte van 8 tot 11 cm) opgenomen in de benaming. De kleine kazen worden immers al jaren niet meer geproduceerd. Voor de diameter van de kaas wordt een bereik vastgesteld van minimaal 19 cm en maximaal 23 cm, hetgeen preciezer is dan de formulering „ongeveer 20 cm” die momenteel wordt gebruikt in het productdossier. De maximale hoogte wordt met één centimeter verhoogd om rekening te houden met de gangbare praktijken.

Het drogestofgehalte van het product wordt vastgesteld op ten minste 51 % in plaats van 52 % en er wordt toegevoegd dat deze parameter voor controledoelinden wordt uitgedrukt als het gehalte „na complete droging”. Deze wijziging sluit aan op de geleidelijke overgang naar een smeuijgere textuur. Er blijkt een positief verband te bestaan tussen de scores bij de smaakproeven en de resultaten voor het drogestofgehalte; kazen met een goede smaakkwali-teit zijn vaak kazen met een lager drogestofgehalte.

De formulering:

„De kaas mag pas vanaf de 28e dag na de datum van instremzetting onder de oorsprongsbenaming „Bleu d’Auvergne” in de handel worden gebracht.”

wordt toegevoegd ter vervanging van de formulering:

„De rijpingsduur bedraagt minimaal vier weken voor kazen van meer dan 1 kg en minimaal twee weken voor kazen met een gewicht van minder dan 1 kg.” in de rubriek „Werkwijze voor het verkrijgen van het product” van het geldende productdossier.

De rijpingsduur van de kazen wordt daarmee vervangen door een gelijkwaardige minimumperiode voordat zij in de handel mogen worden gebracht, aangezien de kazen na de rijpingsfase nog enige tijd mogen worden bewaard. Deze periode wordt uitgedrukt in dagen en niet in weken en er wordt verduidelijkt dat zij ingaat op de datum van instremzetting, in overeenstemming met de gebruiken en om de controle te vergemakkelijken.

De korst van het product wordt nauwkeuriger omschreven (in plaats van „natuurlijke schimmelkorst”) met de formulering „De korst van „Bleu d’Auvergne” is gezond, vertoont geen vochtplekken en zweet niet. Hij is niet uniform van kleur en kan witte, grijze, groene, blauwe en zwarte schimmels vertonen.”. De organoleptische beschrijving van het product wordt aangevuld met de volgende elementen: „Het witte tot ivoorkleurige zuivel vertoont barsten en gelijkmatig verspreide blauwe tot groene aders ter grootte van een graan- tot een maïskorrel. Het heeft een smeuijge, fijne textuur en smelt in de mond. „Bleu d’Auvergne” heeft een intense, kenmerkende, evenwichtige smaak met aroma’s van blauwe schimmel, kreupelhout en paddenstoelen. Hij kan een licht zoute of bittere toets hebben. De kaas heeft een meer of minder uitgesproken scherpe smaak naargelang van de rijpingsduur, door de smaken die vrijkomen als gevolg van de werking van de schimmel *Penicillium roqueforti*.”. Met deze beschrijving, die is opgesteld op basis van het organoleptische onderzoek van de „Bleu d’Auvergne” door deskundigen, kan het product beter worden getypeerd. Zij komt tevens van pas bij het organoleptische onderzoek van het product bij de controle.

Het volgende wordt toegevoegd: „„Bleu d’Auvergne” mag in porties in alle formaten in de handel worden gebracht.”. Het product wordt namelijk grotendeels versneden aangeboden.

Geografisch gebied

Aangezien in de beschrijving van de rijpingsfase onderscheid is gemaakt tussen een rijpingsfase in kelders bij een temperatuur van 6 tot 12 °C en eventueel een fase waarin het product koud wordt bewaard bij een temperatuur van 0 tot 6 °C, wordt de eerste zin, waarin de stappen zijn omschreven die in het geografische gebied plaatsvinden, aangevuld met een verwijzing naar de fase waarin de kazen worden bewaard tot de 28e dag na de datum van instremzetting.

De afbakening van het geografische gebied wordt gewijzigd. Het geografische gebied wordt beperkt van 1 158 tot 630 gemeenten. Het wordt opnieuw teruggebracht tot de Hercynische schol met zijn vulkanische bovenlaag; de uitgestrekte sedimentaire bekkens en alluviale dalen worden uitgesloten. Het omvat voornamelijk landbouwgebieden bestemd voor weidebouw, waar de praktijken gericht zijn op grasland en de hoogte en neerslag bevorderlijk zijn voor de productie van deze kaas. Het ligt tot slot binnen het traditionele gebied van de „Bleu d'Auvergne” en weerspiegelt de huidige gebruiken bij de melkophaling en -verwerking voor „Bleu d'Auvergne”. In de zones die buiten het geografische gebied vallen, wordt in de praktijk geen melk meer opgehaald voor de vervaardiging van „Bleu d'Auvergne” en wordt ook geen „Bleu d'Auvergne” meer vervaardigd.

Bewijs van oorsprong

Er wordt een identiteitsverklaring voor de marktdeelnemers ingevoerd, ter vervanging van de bekwaamheidsverklaring. Identificatie van de marktdeelnemers is een voorafgaande voorwaarde voor hun bevoegdheidsverklaring, waarin wordt erkend dat zij in staat zijn te voldoen aan alle eisen van het productdossier van het teken dat zij willen gebruiken. Er wordt eveneens voorzien in de nodige verklaringen inzake de kennis over en het traceren van producten die onder de oorsprongsbenaming in de handel zullen worden gebracht.

De lijst van de registers die de marktdeelnemers moeten bijhouden, wordt aangevuld. Er moeten immers bijkomende elementen worden geregistreerd om de verduidelijkingen van de productievoorwaarden in het productdossier te kunnen controleren.

Werkwijze voor het verkrijgen van het product

Melkproductie:

Er worden bepalingen opgenomen inzake de wijze waarop het melkvee wordt opgekweekt, gehouden en gevoederd om de traditionele praktijken te documenteren.

De melkveestapel wordt gedefinieerd. Onder melkveestapel wordt verstaan „alle op de veehouderij aanwezige melkkoeien en vaarzen ter vernieuwing van het koeienbestand”, met dien verstande dat „melkkoeien zowel lacterende als droogstaande dieren zijn” en dat „vaarzen gespeende dieren zijn die nog niet geworpen hebben”. Deze definitie dient om verwarring te vermijden en om duidelijk vast te stellen welke dieren bedoeld zijn wanneer later in dit productdossier de termen „melkveestapel”, „melkkoeien” en „vaarzen” worden gebruikt.

Er wordt toegevoegd dat koeien of vaarzen die buiten het geografische gebied zijn geboren en/of opgekweekt niet in de melkveestapel mogen worden opgenomen. Historisch gezien werd door de veehouders in het geografische gebied immers autonoom voorzien in de vernieuwing van hun melkveestapel, omdat vaarzen of koeien die buiten het geografische gebied zijn aangekocht zich mogelijk moeilijk kunnen aanpassen aan het middelgebergte en aan de voeding, waardoor zij al snel kunnen worden uitgestoten. Het verbod om buiten het geografische gebied geboren en/of opgekweekte dieren in de melkveestapel op te nemen zorgt er dus voor dat de dieren beter zijn aangepast aan de omgeving en de voeding, des te meer omdat er geen vereisten gelden aangaande het ras.

Om gezondheidsredenen, alsook voor de rassen Abondance, Aubrac, Brune, Ferrandaise, Simmental Française en Tarentaise, die in beperkte aantallen aanwezig zijn in het geografische gebied, is evenwel voorzien in een uitzondering op deze bepaling, die in specifieke omstandigheden en voor een beperkte periode door de bevoegde nationale autoriteit kan worden toegekend. Deze rassen staan er immers om bekend dat zij beter zijn aangepast aan berggebieden, waardoor zij wel kunnen voldoen aan de vereiste dat zij aangepast zijn aan de geografische omgeving. Voor deze rassen gelden bovendien dezelfde productievoorwaarden als voor koeien van andere rassen wanneer zij aanwezig zijn op een bedrijf dat betrokken is bij de BOB „Bleu d'Auvergne”.

Het volgende wordt toegevoegd: „Het basisrantsoen van de melkveestapel bestaat gedurende het gehele jaar uitsluitend uit voeder dat afkomstig is uit het geografische gebied waarvoor de BOB geldt.”. Deze autonomie inzake voergewassen in het geografische gebied versterkt de band met het gebied.

De samenstelling van het basisrantsoen wordt vervolgens nader omschreven: het gaat om alle voergewassen, met inbegrip van luzerne met lange vezels, gedroogd in bossen, en met uitzondering van kruisbloemigen, aangezien die de organoleptische kenmerken van de melk sterk beïnvloeden (koolgeur).

Het percentage vers, gedroogd, voorgedroogd of ingekuuld gras in het basisrantsoen van de melkkoeien wordt vastgesteld op gemiddeld ten minste 70 % op jaarbasis, uitgedrukt in droge stof. Het wordt vastgesteld op ten minste

30 % per dag. Buiten de beweiding krijgen de melkkoeien hooi (gemaaid en gedroogd gras met een drogestofgehalte van meer dan 80 %), naar rato van ten minste 3 kg droge stof per koe per dag. De productie van „Bleu d’Auvergne” is onlosmakelijk verbonden met berggebieden waar hoofdzakelijk gras wordt geteeld dat bestemd is als voeder voor melkkoeien. In de bepalingen van het productdossier wordt bevestigd dat gras het basisvoeder vormt.

Er wordt een verplichting vastgesteld om lacterende melkkoeien ten minste 150 dagen per jaar te beweiden en een minimale oppervlakte van 30 are per koe ter beschikking te stellen voor het beweiden. Beweiding is namelijk een centraal element in de voeding van de lacterende melkkoeien in het geografische gebied waarop de oorsprongsbenaming betrekking heeft. Dat sluit ook aan op de vorige alinea, waarin het belang van gras in het rantsoen van de melkkoeien wordt benadrukt.

Het verbod op niet-grondgebonden opkweek van de melkveestapel wordt bevestigd, om via de voeding van de dieren de band met het gebied te garanderen.

De veedichtheid van de bedrijven wordt beperkt tot één melkkoe per hectare voederareaal, hetgeen aansluit op de voorgaande bepalingen ter bevordering van het gebruik van voedergewassen die afkomstig zijn van het bedrijf en dus uit het geografische gebied. Hiermee wordt ook het relatief extensieve karakter van de bedrijven in stand gehouden.

De omstandigheden waarin het voeder voor de melkkoeien moet worden opgeslagen, worden omschreven: Er worden kleine hopen of gangen gemaakt op een gebetonneerd of gestabiliseerd platform. Het droge voeder wordt opgeslagen onder een vaste beschutting. Deze bepalingen moeten de kwaliteit van het voeder waarborgen.

Voor melkkoeien wordt het bijvoederen beperkt tot 1 800 kg droge stof per melkkoe per jaar, als gemiddelde voor alle melkkoeien samen. Voor varzen mogen aanvullende diervoeders gemiddeld genomen over het gehele jaar niet meer dan 30 % van het totale rantsoen uitmaken, uitgedrukt in droge stof. Met deze bepaling wordt voorkomen dat dergelijke voeders een te grote rol gaan spelen in de voeding en moet het basisrantsoen uit het geografische gebied worden bevorderd. Zowel van de toegelaten aanvullende voedermiddelen voor melkkoeien als van de toegestane toevoegingsmiddelen is bovendien een positieve lijst opgesteld, die nodig is om de voeding beter te kunnen beheeren, waarborgen en controleren. Het is verboden om de perskoeien te behandelen met formaldehyde, aangezien dat niet strookt met de traditionele praktijken.

Er wordt een bepaling toegevoegd waarin het gebruik van ggo’s in de diervoeders en de gewassen van de bedrijven wordt verboden, zodat het traditionele karakter van de voeding behouden blijft.

Er worden bepalingen vastgesteld aangaande het op of in de bodem brengen van organische meststoffen om het risico van verontreiniging van het voeder van de koeien door vervuilende stoffen te voorkomen.

Gebruikte melk:

Er wordt toegevoegd dat de melk na de melkbeurt in een gekoelde tank moet worden bewaard en niet langer dan 48 uur op het landbouwbedrijf mag worden opgeslagen om te voorkomen dat de melk in kwaliteit achteruitgaat en om de ontwikkeling van ongewenste kiemen tegen te gaan.

De volgende bepaling wordt toegevoegd: „De overbrenging vanuit melktanks naar vaste tanks moet plaatsvinden in het geografische gebied waarvoor de benaming geldt.”. Hiermee moet de traceerbaarheid van de ingezamelde melk worden versterkt en de controle worden vergemakkelijkt.

Er wordt toegevoegd dat er rauwe, gethermiseerde of gepasteuriseerde melk mag worden gebruikt, in overeenstemming met de praktijken die al tientallen jaren worden toegepast.

Verwerking:

De bereiding van de melk vóór het toevoegen van het stremsel wordt omschreven voor vervaardiging door zowel de kaasboerderij als het melkbedrijf, overeenkomstig de vakkennis, zodat deze werkwijzen in stand kunnen worden gehouden.

- Bij vervaardiging op de kaasboerderij mag melk van maximaal twee melkbeurten worden gebruikt (waarbij de melk van de eerste beurt wordt gekoeld ter bewaring) en moet de melk maximaal 16 uur na de oudste melkbeurt worden gestremd.
- Bij vervaardiging in het melkbedrijf wordt de melk vóór het stremmen voorgerijpt bij een temperatuur van 6 tot 14 °C, gedurende minimaal 4 uur. Terwijl de melk op temperatuur wordt gebracht voor het voorrijpen kunnen al dan niet melkzuurbacteriën worden toegevoegd. Het op temperatuur brengen moet binnen 24 uur na ontvangst van de melk in de kaasmakerij gebeuren. Deze omstandigheden werken de ontwikkeling van de in het milieu aanwezige of eraan toegevoegde melkzuurbacteriën in de hand. Daardoor verzuurt de melk lichtjes vóór het stremmen en ontstaat een wrongel die hoofdzakelijk uit melkbestanddelen bestaat. Het voorrijpen is een historisch procedé bij de vervaardiging van „Bleu d’Auvergne” in het melkbedrijf.

- Homogenisatie en standaardisatie van het vetgehalte zijn toegestaan voor beide vervaardigingswijzen. Homogenisatie is een techniek die de ontwikkeling van het aroma van de kaas bevordert, voor een betere verdeling van het vet in de wrongel zorgt en helpt om het zuivel witter te maken, waardoor de aders beter zichtbaar worden.

De temperatuur bij het toevoegen van het stremsel moet tussen 30 en 34 °C liggen en heeft een grote invloed op de werking van het stremsel in deze cruciale fase.

Penicillium roqueforti wordt bij naam genoemd in de lijst van ingrediënten, technische hulpmiddelen en additieven die naast de op zuivel gebaseerde grondstoffen aan de melk mogen worden toegevoegd of mogen worden gebruikt tijdens de bereiding van „Bleu d’Auvergne”. Ter wille van de duidelijkheid wordt de verwijzing naar „onschadelijke culturen van bacteriën, gisten en schimmels” in die lijst vervangen door een verwijzing naar „andere” culturen (dan *Penicillium*) van bacteriën, gisten en schimmels „waarvan in de praktijk is aangetoond dat zij onschadelijk zijn”. Vervolgens wordt het enten met *Penicillium roqueforti* vermeld, als onmisbaar onderdeel van het technologische procedé voor de vervaardiging van „Bleu d’Auvergne”. Er zij op gewezen dat de verwijzing naar *Penicillium glaucum* in de gepubliceerde samenvatting wordt vervangen door een verwijzing naar *Penicillium roqueforti*, naar aanleiding van ontwikkelingen in de kennis over en de indeling van de schimmels. Om discussies bij de controles te vermijden wordt verduidelijkt dat gereconstrueerde kweekmedia mogen worden gebruikt om de groei van de melkfermenten te ondersteunen.

Na het stremmen worden de fasen vermeld waarin de wrongel wordt gesneden en geroerd en grotendeels wordt gescheiden van de wei voordat hij in de vormen wordt gegoten, om de gebruiken beter te weerspiegelen: „Na het stremmen wordt de wrongel in blokjes ter grootte van een maïskorrel tot een hazelnoot gesneden. Door te roeren ontstaan omhulde korrels. Voordat de wrongel in de vormen wordt gegoten, wordt de wei grotendeels afgescheiden van de wrongel. Na het snijden en het roeren wordt de wrongel in vormen gegoten.”. De werkwijze voor het vervaardigen van de kaas wordt dus omschreven aan de hand van de grootte van de wrongelkorrels na het snijden (ter grootte van een maïskorrel tot een hazelnoot) en het feit dat een omhulde korrel wordt beoogd, die er later voor zal zorgen dat er barsten in het zuivel ontstaan, doordat de korrels gescheiden blijven wanneer de wrongel in de vorm wordt gegoten.

Het uitlekken nadat de wrongel in de vormen is gegoten, wordt nader omschreven. In plaats van het onduidelijke bijwoord „langzaam” in het huidige productdossier wordt bepaald dat deze fase maximaal 72 uur mag duren, teneinde de huidige praktijken vast te leggen en over een waarde te beschikken die bij de controles kan worden gebruikt. Er wordt toegevoegd dat de kaas tijdens het uitlekken niet wordt geperst en regelmatig wordt gekeerd, bij een temperatuur die aan het einde van deze stap een pH-waarde lager dan 5 geeft. Die pH-waarde is noodzakelijk om de kaas voldoende te laten uitlekken om hem „Bleu d’Auvergne” te mogen noemen.

De formulering „De grondstoffen op basis van zuivel, het niet-afgewerkte product, de wrongel en de verse kaas mogen niet onder het vriespunt worden bewaard” wordt vervangen door de formulering „De wrongel moet meteen worden gebruikt en de grondstoffen op basis van zuivel, het niet-afgewerkte product en de verse kaas mogen niet onder het vriespunt worden bewaard”. Deze bepaling is bedoeld om uitstel van het gebruik van de wrongel, in welke vorm dan ook, te verbieden, aangezien dit niet strookt met de historische praktijken.

De methoden voor het zouten worden gewijzigd en aangepast aan de evolutie van de productiemiddelen.

De formulering:

„De kaas krijgt de gelegenheid om langzaam uit te lekken, wordt tweemaal handmatig gezouten met droog, grof zout en diverse malen omgedraaid”

wordt vervangen door de formulering:

„De kaas wordt aan het einde van de uitlekfase gezouten door hem over het gehele oppervlak in te wrijven of te bestrooien met zout, in een ruimte waar de temperatuur tussen 14 en 22 °C bedraagt. Vóór het zouten kan de kaas eventueel worden gepekeld”. De techniek waarbij de kaas tweemaal handmatig wordt gezouten, die nog steeds wordt toegepast, kan vanwege de evolutie van de productiemiddelen niet langer de enige methode voor het zouten blijven. Er mag zowel grof als fijn zout worden gebruikt. Door de kaas al dan niet handmatig in te wrijven of te bestrooien met zout ontstaat de typische korst van de „Bleu d’Auvergne”. Eventueel kan het product eerst worden gepekeld. Dat wordt sinds enkele jaren gedaan als aanvulling op het zouten door het product met zout in te wrijven of te bestrooien. Uit smaakproeven is gebleken dat dit geen gevolgen heeft voor de organoleptische kwaliteiten van het product. Er wordt verduidelijkt dat het zouten aan het einde van de uitlekfase plaatsvindt.

De stap van het doorprikken wordt aangevuld met de vermelding dat de kaas slechts één keer wordt doorprikkt. Voorts wordt een termijn van maximaal tien dagen tussen het toevoegen van het stremsel en het doorprikken vastgesteld, om de kwaliteit van het product te garanderen.

Rijping:

De volgende formulering wordt vervangen: „De rijpingsduur bedraagt minimaal vier weken voor kazen van meer dan 1 kg en minimaal twee weken voor kazen met een gewicht van minder dan 1 kg.” In plaats daarvan komt de

volgende formulering: „De kazen worden na de datum van doorprikken minimaal 15 dagen onbedekt gerijpt in een kelder of rijpingscel, bij een temperatuur van 6 tot 12 °C en een vochtigheidsgraad van ten minste 90 %. Vervolgens worden de kazen in voorkomend geval bewaard in een ruimte met een temperatuur tussen 0 en 6 °C, voor zover de termijn van 28 dagen na de datum van instremzetting niet is bereikt”, in overeenstemming met de gebruiken. Door de kazen onbeschermd te laten rijpen bij een temperatuur van 6 tot 12 °C en een vochtigheidsgraad van ten minste 90 % kan *Penicillium roqueforti* zich ontwikkelen in het zuivel. Na die ontwikkeling, en ten minste 15 dagen na de datum van het doorprikken, worden de kazen in een kelder bewaard bij een temperatuur tussen 6 en 12 °C tot de 28e dag na de datum van instremzetting, of worden zij bewaard in een ruimte bij een temperatuur tussen 0 en 6 °C om de ontwikkeling van *Penicillium roqueforti* af te remmen tot de 28e dag na de datum van instremzetting. Het doel hiervan is de groei van de blauwe schimmel te beheersen en de verschillende aroma's van het product tot uiting te laten komen.

Er wordt toegevoegd dat het product niet mag worden versneden voordat de termijn van 28 dagen na de datum van instremzetting is verstreken, om de integriteit van het product te waarborgen totdat het al zijn kenmerken heeft verkregen en om te voorkomen dat de samenstelling ervan wordt gewijzigd.

Etikettering

Voor de geregistreerde benaming wordt een minimale lettergrootte vastgesteld: „ten minste gelijk aan twee derde van de lettergrootte van de grootste tekens op het etiket”, om ervoor te zorgen dat de benaming voldoende leesbaar is in verhouding tot de andere vermeldingen op het etiket.

Het wordt verplicht gesteld om het BOB-symbool van de Europese Unie op het etiket aan te brengen.

Er wordt toegevoegd dat aan de benaming geen andere termen mogen worden toegevoegd. Daarmee worden de bepalingen aangepast aan de ontwikkelingen op het gebied van etikettering van producten die onder een oorsprongsbenaming worden verkocht.

Gezien de uiteenlopende verpakkingswijzen wordt de vermelding geschrapt dat de kazen in aluminiumfolie moeten worden aangeboden. Er mogen ook andere verpakkingen worden gebruikt.

Overig

De rubriek „Bewijs van het verband met het geografische gebied” wordt anders geformuleerd en in drie delen opgesplitst. In het deel „Specificiteit van het geografische gebied” worden de natuurlijke factoren vermeld. Zo worden de grasteelt in het geografische gebied en de menselijke factoren in een historisch overzicht onder de aandacht gebracht en wordt de specifieke vakkennis van de producenten van „Bleu d'Auvergne” benadrukt (voeding van de melkkoeien die hoofdzakelijk is gebaseerd op gras, roeren van de korrels in de wrongel in de kuip, uitlekken zonder aandrukken, zouten, doorprikken en rijpen). Het deel „Specificiteit van het product” wordt bijgewerkt met de nieuwe elementen die in de beschrijving van het product zijn opgenomen. Tot slot wordt in het deel „Causaal verband” de wisselwerking tussen de natuurlijke en de menselijke factoren en het product toegelicht.

In de subrubriek „Controles van het product” wordt het volgende toegevoegd: „De onderzoeken worden verricht in de vorm van een steekproef op kazen die ten minste 28 dagen oud zijn, te tellen vanaf de datum van instremzetting, volgens de in het controleplan omschreven procedures”. Deze voorschriften worden vervolgens overgenomen in het controleplan voor de oorsprongsbenaming dat door een controle instantie wordt uitgewerkt.

In de rubriek „Verwijzingen betreffende de controlestructuren” worden de naam en de contactgegevens van de controlestructuren bijgewerkt.

Tot slot wordt een tabel toegevoegd met de belangrijkste controlepunten en de bijbehorende evaluatiemethode.

ENIG DOCUMENT

„BLEU D'AUVERGNE”

EU-nr.: PDO-FR-02214 — 4.1.2017

BOB (X) BGA ()

1. **Naam/Namen**
„Bleu d'Auvergne”
2. **Lidstaat of derde land**
Frankrijk

3. Beschrijving van het landbouwproduct of levensmiddel

3.1. Productcategorie

Categorie 1.3 Kaas

3.2. Beschrijving van het product waarvoor de in punt 1 vermelde naam van toepassing is

„Bleu d'Auvergne” is een blauwgeaderde kaas die uitsluitend wordt vervaardigd met gestremde koemelk die niet geperst, niet gekookt, gefermenteerd en gezouten is.

Deze kaas wordt aangeboden in de vorm van een platte cilinder met een diameter van 19 tot 23 cm, een hoogte van 8 tot 11 cm en een gewicht van 2 tot 3 kg.

Het vetgehalte bedraagt ten minste 50 % na complete droging en het drogestofgehalte bedraagt niet minder dan 51 %.

De kaas mag pas vanaf de 28e dag na de datum van de instremzetting onder de oorsprongsbenaming „Bleu d'Auvergne” in de handel worden gebracht.

De korst van „Bleu d'Auvergne” is gezond, vertoont geen vochtplekken en zweet niet. Hij is niet uniform van kleur en kan witte, grijze, groene, blauwe en zwarte schimmels vertonen.

Het witte tot ivoorkleurige zuivel vertoont barsten en gelijkmatig verspreide blauwe tot groene aders

ter grootte van een graan- tot een maïskorrel.

Het heeft een smeuiġe, fijne textuur en smelt in de mond.

„Bleu d'Auvergne” heeft een intense, kenmerkende, evenwichtige smaak met aroma's van blauwe schimmel, kreupelhout en paddenstoelen. Hij kan een licht zoute of bittere toets hebben. De kaas heeft een meer of minder uitgesproken scherpe smaak naargelang van de rijpingsduur, door de smaken die vrijkomen als gevolg van de activiteit van de schimmel *Penicillium roqueforti*.

3.3. Diervoeders (alleen voor producten van dierlijke oorsprong) en grondstoffen (alleen voor verwerkte producten)

Het basisrantsoen van de melkveestapel bestaat gedurende het gehele jaar uitsluitend uit voeder dat afkomstig is uit het geografische gebied waarvoor de benaming geldt. Vanwege het reliëf en het klimaat in het geografische gebied (middelgebergte) kunnen de aanvullende voeders voor de melkveestapel technisch niet worden geproduceerd in het geografische gebied. Voor melkkoeien wordt het bijvoederen beperkt tot 1 800 kg droge stof per melkkoe per jaar, als gemiddelde voor alle melkkoeien samen. Voor vaarzen mogen aanvullende diervoeders gemiddeld genomen over het gehele jaar niet meer dan 30 % van het totale rantsoen uitmaken, uitgedrukt in droge stof. Uit deze bepalingen vloeit voort dat ten minste 70 % van de droge stof van het totale rantsoen dat aan de melkveestapel wordt toegediend, in het geografische gebied wordt geproduceerd.

Met uitzondering van kruisbloemigen, die voor alle dieren van het bedrijf zijn verboden als voeder, kunnen alle voedergewassen in het basisrantsoen van de melkveestapel worden opgenomen, met inbegrip van in bossen gedroogde luzerne met lange vezels.

Vers, gedroogd, voorgedroogd of ingekuuld gras maakt jaarlijks gemiddeld minstens 70 % uit van het basisrantsoen van de melkkoeien, uitgedrukt in droge stof.

Vers, gedroogd, voorgedroogd of ingekuuld gras maakt jaarlijks gemiddeld minstens 30 % uit van het basisrantsoen van de melkkoeien, uitgedrukt in droge stof.

Buiten de beweiding krijgen de melkkoeien dagelijks ten minste 3 kg hooi per koe, uitgedrukt in droge stof. Onder hooi wordt gras verstaan dat wordt gemaaid en gedroogd en een drogestofgehalte van meer dan 80 % heeft.

Wanneer vers gras beschikbaar is en zodra de weersomstandigheden het toelaten, is de beweiding van lacterende melkkoeien verplicht. De duur van de beweiding mag in geen geval minder dan 150 dagen per jaar bedragen.

In aanvullende voedermiddelen en toevoegingsmiddelen die aan de melkkoeien worden toegediend, mogen alleen op zuivel gebaseerde grondstoffen en toevoegingsmiddelen worden gebruikt die op een positieve lijst staan.

Het voeder van de dieren mag uitsluitend bestaan uit gewassen, nevenproducten en aanvullende diervoeders die afkomstig zijn van niet genetisch gemodificeerde gewassen.

3.4. *Specifieke onderdelen van het productieproces die in het afgebakende geografische gebied moeten plaatsvinden*

De melkproductie, de vervaardiging, de rijping en de bewaring van de kazen tot de 28e dag na de datum van instremzetting vinden plaats in het geografische gebied.

3.5. *Specifieke voorschriften betreffende het in plakken snijden, het raspen, het verpakken enz. van het product waarnaar de geregistreerde naam verwijst*

„Bleu d'Auvergne” mag in porties in alle formaten in de handel worden gebracht.

3.6. *Specifieke voorschriften betreffende de etikettering van het product waarnaar de geregistreerde naam verwijst*

De benaming moet verplicht op het etiket worden vermeld in een lettergrootte die ten minste gelijk is aan twee derde van de lettergrootte van de grootste letters op het etiket.

Het gebruik van een kwalitatieve vermelding direct naast de oorsprongsbenaming is verboden op etiketten, in reclame-uitingen, op facturen of in handelsdocumenten, met uitzondering van bijzondere handels- of fabrieksmarken.

4. **Beknopte beschrijving van het afgebakende geografische gebied**

Het geografische gebied van „Bleu d'Auvergne” omvat het grondgebied van de volgende gemeenten:

Departement Aveyron:

De gemeenten Brommat, Lacroix-Barrez, Mur-de-Barrez, Murols, Taussac, Thérondels.

Departement Cantal:

De kantons Arpajon-sur-Cère, Aurillac-1, Aurillac-2, Aurillac-3, Mauriac, Murat, Naucelles, Riom-ès-Montagnes, Saint-Flour-1, Saint-Flour-2, Saint-Paul-des-Landes, Vic-sur-Cère, Ydes.

De gemeenten Alleuze, Anglards-de-Saint-Flour, Boisset, Celoux, Chaliers, Chazelles, Clavières, Lavastrie, Leynhac, Lorcieres, Marcolès, Maurs, Mourjou, Neuvéglise, Quézac, Rageade, Roannes-Saint-Mary, Rouziers, Ruynes-en-Margeride, Saint-Antoine, Saint-Constant-Fournoulès, Saint-Etienne-de-Maurs, Saint-Georges, Saint-Julien-de-Toursac, Saint-Mamet-la-Salvetat, Sansac-de-Marmiesse, Soulages, Vabres, Val d'Arcomie, Védrières-Saint-Loup, Vitrac.

Departement Corrèze:

De gemeenten Altillac, Auriac, Bassignac-le-Bas, Bassignac-le-Haut, Bort-les-Orgues, Camps-Saint-Mathurin-Léobazel, La Chapelle-Saint-Géraud, Confolent-Port-Dieu, Darazac, Eygurande, Feyt, Goules, Hautefage, Lafage-sur-Sombre, Lamazière-Basse, Lapleau, Laroche-près-Feyt, Latronche, Laval-sur-Luzège, Liginac, Margerides, Mercœur, Merlines, Mestes, Monestier-Merlines, Monestier-Port-Dieu, Neuvic, Palisse, Reygade, Rilhac-Xaintrie, Saint-Bonnet-les-Tours-de-Merle, Saint-Bonnet-près-Bort, Saint-Cirgues-la-Loutre, Saint-Étienneaux-Clos, Saint-Exupéry-les-Roches, Saint-Fréjoux, Saint-Geniez-ô-Merle, Saint-Hilaire-Foissac, Saint-Hilaire-Luc, Saint-Julien-aux-Bois, Saint-Julien-le-Pèlerin, Saint-Julien-près-Bort, Saint-Pantaléon-de-Lapleau, Saint-Privat, Saint-Victour, Sarroux, Sérandon, Servièrès-le-Château, Sexcles, Soursac, Thalamy, Ussel, Veyrières.

Departement Haute-Loire:

De gemeenten Ally, Arlet, Autrac, Auvers, La Besseyre-Saint-Mary, Blesle, Bonneval, La Chaise-Dieu, La Chapelle-Geneste, Charraix, Chastel, Chazelles, Cistrières, Crouce, Desges, Espalem, Ferrussac, Grenier-Montgon, Lubilhac, Malvières, Mercœur, Pébrac, Pinols, Saint-Austremoine, Saint-Cirgues, Saint-Étienne-sur-Blesle, Sembadel, Tailhac.

Departement Lot:

De gemeenten Anglars, Bannes, Bessones, Le Bourg, Le Bouyssou, Cahus, Cardaillac, Cornac, Espeyroux, Frayssinhes, Gorses, Labastide-du-Haut-Mont, Labathude, Lacapelle-Marival, Latouille-Lentillac, Latronquière, Laurettes, Laval-de-Cère, Leyme, Molières, Montet-et-Bouxaal, Predeignes, Sabadel-Latronquière, Saint-Bressou, Saint-Cirgues, Saint-Hilaire, Saint-Maurice-en-Quercy, Saint-Médard-Nicourby, Saint-Perdoux, Saint-Vincent-du-Pendit, Sainte-Colombe, Sénaillac-Latronquière, Sousceyrac-en-Quercy, Terrou, Teyssieu, Viazac.

Departement Lozère:

De kantons Langogne, Saint-Chély-d'Apcher.

De kantons Albaret-le-Comtal, Arzens-d'Apcher, Aumont-Aubrac, Les Bessons, Brion, Chambon-le-Château, Chauchailles, Chaulhac, La Chaze-de-Peyre, Estables, La Fage-Montivernoux, La Fage-Saint-Julien, Fau-de-Peyre, Fontans, Fournels, Grandrieu, Javols, Julianges, Lachamp, Lajo, Les Laubies, Le Malzieu-Forain, Le Malzieu-Ville, Les Monts-Verts, Noalhac, La Panouse, Paulhac-en-Margeride, Ribennes, Rieutort-de-Randon, Saint-Alban-sur-Limagnole, Saint-Amans, Saint-Denis-en-Margeride, Saint-Gal, Saint-Juéry, Saint-Laurent-de-Veyrès, Saint-Léger-du-Malzieu, Saint-Paul-le-Froid, Saint-Privat-du-Fau, Saint-Sauveur-de-Peyre, Saint-Symphorien, Sainte-Colombe-de-Peyre, Sainte-Eulalie, Serverette, Servières, Termes, La Villedieu.

Departement Puy-de-Dôme:

De gemeenten Aix-la-Fayette, Ambert, Les Ancizes-Comps, Anzat-le-Luguet, Apchat, Arlanc, Augerolles, Aurières, Auzelles, Avèze, Baffie, Bagnols, Bertignat, Besse-et-Saint-Anastaise, Beurières, Bongheat, Bort-l'Étang, La Bourboule, Bourg-Lastic, Briffons, Bromont-Lamothe, Brousse, Bulhon, La Celle, Ceilloux, Ceysnat, Chambon-sur-Dolore, Chambon-sur-Lac, Chaméane, Champagnat-le-Jeune, Champétières, Chapdes-Beaufort, La Chapelle-Agnon, La Chapelle-sur-Usson, Charbonnières-les-Vieilles, Charensat, Charnat, Chastreix, Chaumont-le-Bourg, Cisternes-la-Forêt, Combrailles, Compains, Condat-en-Combraille, Condat-lès-Montboissier, Courpière, Crevant-Laveine, Cros, Culhat, Cunlhat, Domaize, Doranges, Dorat, Dore-l'Église, Échandelys, Église-neuve-d'Entraigues, Église-neuve-des-Liards, Églisolles, Escoutoux, Espinhal, Estandeuil, Esteil, Fayet-le-Château, Fayet-Ronaye, Fernoël, La Forie, Fournols, Gelles, Giat, La Godivelle, La Goutelle, Grandrif, Grandval, Herment, Heume-l'Église, Isserteaux, Job, Jumeaux, Labesette, Landogne, Laqueuille, Larodde, Lastic, Lezoux, Limons, Luzillat, Manglieu, Manzat, Marat, Marsac-en-Livradois, Mauzun, Mayres, Mazaye, Mazoires, Medeyrolles, Messeix, Miremont, Le Monestier, Mons, Mont-Dore, Montel-de-Gelat, Montfermy, Montmorin, Murat-le-Quaire, Murol, Nébouzat, Néronde-sur-Dore, Neuville, Noalhat, Novacelles, Olby, Olliegues, Olmet, Orcival, Orléat, Paslières, Perpezat, Peschadoires, Peslières, Picherande, Pontaumur, Pontgibaud, Prondines, Pulvérières, Puy-Saint-Gulmier, Queuille, Roche-Charles-la-Mayrand, Rochefort-Montagne, Saillant, Saint-Alyre-d'Arlanc, Saint-Alyre-ès-Montagne, Saint-Amant-Roche-Savine, Saint-Anthème, Saint-Avit, Saint-Bonnet-le-Bourg, Saint-Bonnet-le-Chastel, Saint-Bonnet-près-Orcival, Saint-Clément-de-Valorgue, Saint-Dier-d'Auvergne, Saint-Donat, Saint-Éloy-la-Glacière, Saint-Étienne-des-Champs, Saint-Étienne-sur-Usson, Saint-Ferréol-des-Côtes, Saint-Flour, Saint-Genès-Champanelle, Saint-Genès-Champespe, Saint-Genès-la-Tourette, Saint-Georges-de-Mons, Saint-Germain-près-Herment, Saint-Germain-l'Herm, Saint-Gervais-sous-Meymont, Saint-Hilaire-les-Monges, Saint-Jacques-d'Ambur, Saint-Jean-d'Heurs, Saint-Jean-des-Ollières, Saint-Jean-en-Val, Saint-Jean-Saint-Gervais, Saint-Julien-Puy-Lavèze, Saint-Just, Saint-Martin-des-Olmes, Saint-Martin-d'Ollières, Saint-Nectaire, Saint-Ours, Saint-Pierre-Colamine, Saint-Pierre-le-Chastel, Saint-Pierre-Roche, Saint-Priest-des-Champs, Saint-Quentin-sur-Sauxillanges, Saint-Romain, Saint-Sauves-d'Auvergne, Saint-Sauveur-la-Sagne, Saint-Sulpice, Saint-Victor-la-Rivière, Sainte-Agathe, Sainte-Catherine, Sallèdes, Saulzet-le-Froid, Sauvagnat, Sauvessanges, Sauviat, Sauxillanges, Savennes, Sermentizon, Singles, Sugères, Tauves, Thiers, Thiolières, Tortebeisse, La Tour-d'Auvergne, Tours-sur-Meymont, Tralaigues, Trémouille-Saint-Loup, Trézioux, Valbeleix, Valz-sous-Châteauneuf, Vernet-la-Varenne, Le Vernet-Sainte-Marguerite, Verneugheol, Vernines, Vertolaye, Villosanges, Vinzelles, Viverols, Voingt.

5. Verband met het geografische gebied

Het geografische gebied van „Bleu d'Auvergne” omvat het centraal-noordelijke deel van het Centraal Massief.

Het beslaat hoofdzakelijk de Hercynische schol van het Centraal Massief, die bestaat uit metamorf gesteente en graniet, met een vulkanische bovenlaag.

Het gaat om een middelgebergte met pieken van meer dan 1 000 m, dat overal meer dan 500 m boven de zeespiegel ligt.

Het gebied kent een overheersend bergklimaat, dat in het westen licht wordt beïnvloed door een gewijzigd zeeklimaat en in het oosten door een afgezwakt continentaal klimaat. Binnen dat soms complexe klimaat is de regenval de meest doorslaggevende parameter, aangezien die bepalend is voor de overvloedige grasteelt in het gebied. Het geografische gebied behelst daarom die sectoren waar jaarlijks meer dan 800 mm regen valt.

Wat de menselijke factoren betreft, ontstond de productie van „Bleu d'Auvergne” in het midden van de negentiende eeuw in het gebied Puy-de-Dôme, in het oosten van de Monts d'Auvergne, waar gras goed groeit en de omstandigheden bevorderlijk zijn voor de melkproductie. Dit deelgebied vormt het kerngebied van de benaming, van waaruit de productie zich geleidelijk aan heeft ontwikkeld. Aanvankelijk worden de kazen op de boerderij vervaardigd, maar in de tweede helft van de negentiende eeuw gaan ook steeds meer melkbedrijven kaas maken, in het bijzonder dankzij de technische vernieuwingen van Antoine Roussel, een inwoner van Auvergne die de praktijk van het doorprikken van de kaas introduceert. De verspreiding van deze methode leidt aan het einde van de negentiende eeuw tot het ontstaan van een tweede kerngebied in het zuidoosten van het massief van Cantal, waarna de productie van „Bleu d'Auvergne” zich geleidelijk aan over het gehele geografische gebied verspreidt. In 1934 keurt het ministerie van Landbouw een definitie van „Bleu d'Auvergne” goed, en het product wordt in maart 1975 erkend met een oorsprongsbenaming.

De voeding van de melkkoeien bestaat ook nu nog grotendeels uit gras dat afkomstig is uit het geografische gebied, dat op jaarbasis gemiddeld meer dan twee derde van het basisrantsoen uitmaakt. De koeien moeten per jaar minimaal 150 dagen worden beweid.

Daarnaast vergt de vervaardiging van „Bleu d'Auvergne” specifieke vakkennis. De wrongelkorrels worden in de productiekuijper geroerd om ze te omhullen met een bescherm laagje, waardoor ze zich niet aan elkaar binden bij het in vorm gieten. Vervolgens wordt de wrongel in de vormen gegoten. Daarna laat men de kazen uitlekken zonder persen en worden zij regelmatig gekeerd. Aan het einde van de uitlekfase worden de kazen gezouten door ze over het gehele oppervlak in te wrijven of te bestrooien met zout, waarna ze eenmalig worden doorprikt om het zuivel te beluchten. Tot slot worden de kazen gerijpt in een vochtige, geventileerde kelder.

„Bleu d'Auvergne” is een kaas van koemelk van 2 tot 3 kg, waarvan het zuivel blauwe tot groene aders ter grootte van een graan- tot een maïskorrel vertoont die regelmatig over het gehele oppervlak zijn verspreid.

Deze kaas heeft een intense, kenmerkende, evenwichtige smaak met aroma's van blauwe schimmel, kreupelhout of zelfs paddenstoelen. De kaas heeft een uitgesproken scherpe smaak door de smaken die vrijkomen als gevolg van de activiteit van de schimmel *Penicillium roqueforti*.

De productie van „Bleu d'Auvergne” is onlosmakelijk verbonden met middelgebergten waar vanwege de hoogte en het klimaat, dat wordt gekenmerkt door grote hoeveelheden neerslag, veel gras groeit, dat wordt gebruikt om de melkkoeien te voederen, in het bijzonder door ze te beweiden.

Deze vulkanische hooglanden met granietrotsen van de centrale hoogvlakte met hun lange, strenge winters zijn bovendien lang bepalend geweest voor de specifieke gebruiken in de kaasmakerij.

Door de wijze van vervaardiging van deze kazen met een gewicht van 2 tot 3 kg konden zij lang worden bewaard. Zo werd het probleem ondervangen dat de melk vanwege de specifieke kenmerken van het klimaat en de behoeften van de mensen later moest kunnen worden verwerkt en gebruikt. Bovendien vormde deze kaasmakerij lange tijd een alternatief voor de vervaardiging van „Cantal” voor kleine producenten die niet genoeg melk hadden om een „fourme de Cantal” te maken.

De organoleptische kenmerken van „Bleu d'Auvergne” worden hoofdzakelijk bepaald door het gebruik van een specifieke productietechnologie. Door de korrels in de kuijper te roeren om ze met een laagje te omhullen en de kazen te laten uitlekken zonder persen ontstaan regelmatig verspreide barsten in het zuivel. Het doorprikken zorgt voor beluchtingsgaten in het zuivel. De zuurstof die door die gaten wordt aangevoerd, bevordert de ontwikkeling van *Penicillium roqueforti* in de barsten in het zuivel. Dat verklaart de bijzonder fijne (ter grootte van een graan- tot een maïskorrel) en regelmatig verspreide blauw-groene adertjes van de „Bleu d'Auvergne”. De werking van *Penicillium roqueforti* draagt eveneens bij aan de smaak van het product. Door de kaas over de gehele oppervlakte in te wrijven of te bestrooien met zout zal de wrongel verder uitlekken. Het zouten is tevens belangrijk om de intense, typische smaak van „Bleu d'Auvergne” te laten ontstaan. De rijping in vochtige, geventileerde kelders verleent de „Bleu d'Auvergne” tot slot zijn kenmerkende aroma's van blauwe schimmel, kreupelhout en paddenstoelen.

Verwijzing naar de bekendmaking van het productdossier

(Artikel 6, lid 1, tweede alinea, van de onderhavige verordening)

https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/document_administratif-710d3e0c-449b-40f1-a1ee-bada81ef7a31/telechargement

ISSN 1977-0995 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2474 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL