

Dziennik Urzędowy C 213

Unii Europejskiej

Tom 50

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

12 września 2007

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

II Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja

2007/C 213/01

Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE — Przy-
padki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu ⁽¹⁾ 1

IV Zawiadomienia

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja

2007/C 213/02

Kursy walutowe euro 6

ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

2007/C 213/03

Rumuńska krajowa procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych 7

2007/C 213/04

Niderlandzka krajowa procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych 12

V Ogłoszenia

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

Komisja

2007/C 213/05

F-Paryż: Obsługa regularnych połączeń lotniczych — Obsługa regularnych połączeń lotniczych między
Strasburgiem z jednej strony, a Pragę i Wiedniem z drugiej strony — Zawiadomienie o zaproszeniu do
składania ofert ogłoszonym przez Francję zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG)
nr 2408/92 celem przekazania obowiązku użyteczności publicznej 20

PL

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja

2007/C 213/06	Pomoc państwa — Dania — Pomoc państwa nr C 22/07 (ex N 43/07) — Rozszerzenie na określone rodzaje działalności systemu zwalniającego duńskie przedsiębiorstwa transportu morskiego z podatku dochodowego i składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy — Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Pomoc państwa — Niemcy — Pomoc państwa C 18/07 (ex N 874/06) — Pomoc szkoleniowa na rzecz DHL Leipzig — Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Upřednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4753 — Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35

II

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE**Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 213/01)

Data przyjęcia decyzji	19.7.2007
Numer pomocy	N 360/06
Państwo członkowskie	Słowacja
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Podstawa prawna	Zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení zákona č. 667/2004 Z. z. a zákona č. 223/2006 Z. z. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 246/2006 Z. z. o minimálnom množstve pohonných látok vyrobených z obnoviteľných zdrojov v motorových benzínach a motorovej naftě uvedených na trh Slovenskej republiky
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Ochrona środowiska
Forma pomocy	Obniżenie stawki podatku
Budżet	Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 2 933 mln SKK
Intensywność pomocy	—
Czas trwania	1.5.2006-30.4.2012
Sektory gospodarki	Przemysł chemiczny i farmaceutyczny

Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministerstvo finacii SR
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

—

Data przyjęcia decyzji	13. 6.2007
Numer pomocy	N 549/06
Państwo członkowskie	Włochy
Region	Sicilia
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Atlantica Invest AG
Podstawa prawna	— Legge 19 dicembre 1992, n. 488: «disciplina intervento straordinario nel Mezzogiorno» — Articolo 60 legge finanziaria 2003: «creazione Fondo aree sottosviluppate» — Decreto Min. Att. Prod. 12.11.2003: «modalità di accesso ai contratti di programma» — Delibera CIPE (progetto pilota di localizzazione) n. 12 del 4.4.2006
Rodzaj środka pomocy	Pomoc indywidualna
Cel pomocy	Rozwój regionalny
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie
Budżet	Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 97,48 mln EUR
Intensywność pomocy	12,2 %
Czas trwania	31.12.2009
Sektory gospodarki	Działalność związana z kulturą, rekreacją i sportem
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministero dello Sviluppo economico
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

—

Data przyjęcia decyzji	4.5.2007
Numer środka pomocy	N 755/06
Państwo członkowskie	Republika Czeska
Region	—
Nazwa	Odstranění škod způsobených povodněmi na hrázích a rybnících v období květen –červenec 2006
Podstawa prawna	1) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) (§ 102). 2) Pravidla České republiky – Ministerstva zemědělství pro poskytování a čerpání přímých dotací vodnímu hospodářství na úhradu odstranění škod po povodních z května až července 2006 na hrázích a objektech rybníků a způsobu kontroly jejich použití
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Odszkodowanie za szkody spowodowane przez powódź wiosną 2006 r.
Forma pomocy	Pomoc bezpośrednia
Budżet	Łącznie 30 000 000 CZK
Intensywność pomocy	Maksymalnie 70 % kosztów budowy
Czas trwania (okres) pomocy	1.1.2007-31.12.2008
Sektory gospodarki	Rybołówstwo
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	4.5.2007
Numer środka pomocy	N 914/06
Państwo członkowskie	Republika Czeska
Region	—
Nazwa	Złagodzenie škod w zasobach rybnych stawów hodowlanych, spowodowanych przez powódzie, które wystąpiły w okresie od 28 maja do 2 lipca 2006 r.

Podstawa prawna	1) Usnesení vlády ČR ze dne 1. 11. 2006 č. 1246 o finančním řešení zmírnění škod způsobených na zem. majetku, vodohospodářské infrastruktuře, korytech vodních toků a rybnících v důsledku povodní v období od 28. 5. do 2. 7. 2006, 2) Usnesení vlády ČR ze dne 3. 7. 2006 č. 845 k povodňové situaci v ČR a následkům povodňových škod v období od 28. 5. do 2. 7. 2006, 3) Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, 4) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, 5) Zákon č. 99/2004 Sb., o rybářství, 6) Vyhláška č. 197/2004
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Złagodzenie szkód w zasobach rybnych stawów hodowlanych, spowodowanych przez powódzie w okresie od 28 maja do 2 lipca 2006 r.
Forma pomocy	Pomoc bezpośrednia
Budżet	Łącznie 10 000 000 CZK
Intensywność pomocy	50 % kwoty szkód spowodowanych w zasobach rybnych
Czas trwania (okres) pomocy	1.12.2006-31.12.2007
Sektory gospodarki	Rybołówstwo
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	14.5.2007
Numer środka pomocy	N 135/07
Państwo członkowskie	Niderlandy
Region	—
Nazwa środka pomocy (i/lub nazwa przedmiotu otrzymującego pomoc)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Podstawa prawna	Verordening financiering vispromotie 2007
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Pomoc dla sektora rybołówstwa
Forma pomocy	Indywidualne dotacje
Budżet	Około 1 381 000 EUR rocznie
Intensywność pomocy	Maksymalnie 100 %

Czas trwania (okres) pomocy	Nieograniczony
Sektory gospodarki	Sektor rybołówstwa
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Inne informacje	Sprawozdanie roczne

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

IV

(Zawiadomienia)

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII
EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

11 września 2007 r.

(2007/C 213/02)

1 euro =

Waluta			Kurs wymiany			Waluta			Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański		1,3824			RON	Lej rumuński		3,3163		
JPY	Jen		157,31			SKK	Korona słowacka		33,637		
DKK	Korona duńska		7,4473			TRY	Lir turecki		1,7790		
GBP	Funt szterling		0,68020			AUD	Dolar australijski		1,6715		
SEK	Korona szwedzka		9,3200			CAD	Dolar kanadyjski		1,4467		
CHF	Frank szwajcarski		1,6401			HKD	Dolar hong kong		10,7610		
ISK	Korona islandzka		89,86			NZD	Dolar nowozelandzki		1,9819		
NOK	Korona norweska		7,8515			SGD	Dolar singapurski		2,1049		
BGN	Lew		1,9558			KRW	Won		1 294,48		
CYP	Funt cypryjski		0,5842			ZAR	Rand		9,9094		
CZK	Korona czeska		27,630			CNY	Juan renminbi		10,4001		
EEK	Korona estońska		15,6466			HRK	Kuna chorwacka		7,3237		
HUF	Forint węgierski		254,58			IDR	Rupia indonezyjska		13 049,86		
LTL	Lit litewski		3,4528			MYR	Ringgit malezyjski		4,8584		
LVL	Łat łotewski		0,7004			PHP	Peso filipińskie		65,056		
MTL	Lir maltański		0,4293			RUB	Rubel rosyjski		35,2250		
PLN	Złoty polski		3,7895			THB	Bat tajlandzki		44,709		

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Rumuńska krajowa procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych

(2007/C 213/03)

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, Komisja Europejska publikuje poniższą procedurę krajową dotyczącą rozdziału praw przewozowych między kwalifikujących się wspólnotowych przewoźników lotniczych, w przypadkach gdy ograniczają je umowy o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi.

„Ministerstwo Transportu

Decyzja zatwierdzająca rozporządzenie w sprawie wyznaczenia wspólnotowych przewoźników lotniczych do obsługi połączeń lotniczych zgodnie z postanowieniami umów o komunikacji lotniczej zawartych przez Rumunię z krajami trzecimi

Nr 269 z dnia 28 maja 2007 r.

Na mocy praw przyznanych Ministerstwu Transportu jako organowi władzy publicznej w zakresie transportu,

Zgodnie z art. 4 lit. b) i v) oraz art. 50 ust. 3 rozporządzenia rządu nr 29/1997 w sprawie ustawy o lotnictwie cywilnym, ponownie opublikowanego z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, art. 5 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, oraz zgodnie z art. 5 ust. 4 decyzji rządu nr 367/2007 w sprawie organizacji i zadań Ministerstwa Transportu,

Niniejszym Ministerstwo Transportu wydaje następującą

DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się rozporządzenie w sprawie wyznaczenia wspólnotowych przewoźników lotniczych do obsługi połączeń lotniczych zgodnie z postanowieniami umów o komunikacji lotniczej zawartych przez Rumunię z krajami trzecimi, zgodnie z załącznikiem stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

Artykuł 2.

- (1) Niniejsza decyzja zostanie opublikowana w Dzienniku Urzędowym Rumunii, w części I.
- (2) Z dniem wejścia w życie niniejszej decyzji uchyła się decyzję Ministerstwa Transportu nr 546/1999 w sprawie warunków dotyczących wyznaczenia rumuńskich przewoźników lotniczych do obsługi ogólnodostępnych regularnych połączeń lotniczych, opublikowaną w Dzienniku Urzędowym Rumunii, w części I, nr 539 z dnia 4 listopada 1999 r.

Artykuł 3

Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu podejmuje działania konieczne dla stosowania postanowień niniejszej decyzji.

Minister Transportu

Ludovic ORBAN

Załącznik do decyzji Ministerstwa Transportu nr 269/2007**Rozporządzenie w sprawie wyznaczenia wspólnotowych przewoźników lotniczych do obsługi połączeń zgodnie z postanowieniami umów o komunikacji lotniczej zawartych przez Rumunię z krajami trzecimi***Artykuł 1*

(1) Niniejsze rozporządzenie ustanawia warunki, na jakich wspólnotowy przewoźnik lotniczy może zostać wyznaczony do obsługi połączeń lotniczych na trasach objętych umowami o komunikacji lotniczej zawartymi przez Rumunię z krajami trzecimi, w odniesieniu do których nie stosuje się rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych, dalej zwanego »rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2408/92«.

(2) Do celów niniejszego rozporządzenia:

- »wspólnotowy przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego mającego siedzibę w Rumunii zgodnie z prawem wspólnotowym i posiadającego koncesję wydaną zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym;
- »trasa z ograniczeniami praw przewozowych« oznacza trasę, w odniesieniu do której nie stosuje się rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92, podlegającą ograniczeniom praw przewozowych zgodnie z umową o komunikacji lotniczej zawartą przez Rumunię z krajem trzecim.

Artykuł 2

(1) Informacje o prawach przewozowych i ich przyznaniu na trasach pomiędzy Rumunią a krajami trzecimi, z którymi Rumunia zawarła umowy o komunikacji lotniczej, dostępne są na stronie internetowej Ministerstwa Transportu (www.mt.ro).

(2) Plan negocjacji w sprawie dwustronnych umów o komunikacji lotniczej publikuje się na stronie internetowej Ministerstwa Transportu.

(3) Każdy wspólnotowy przewoźnik lotniczy zainteresowany obsługą połączeń lotniczych na trasie pomiędzy Rumunią a krajem trzecim, z którym Rumunia nie zawarła umowy o komunikacji lotniczej, może poinformować Ministerstwo Transportu o zamiarze obsługi takiej trasy i ewentualnych wymogach w tym zakresie. Informacja taka zostanie uwzględniona przez Ministerstwo Transportu w przypadku, gdy trwają negocjacje z tym krajem dotyczące umowy o komunikacji lotniczej.

Artykuł 3

(1) Każdy wspólnotowy przewoźnik lotniczy zainteresowany obsługą połączeń lotniczych na trasach objętych umowami o komunikacji lotniczej zawartymi przez Rumunię z krajami trzecimi, w odniesieniu do których nie stosuje się rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, składa pisemny wniosek do Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu, dalej zwanej »DGLC«, o wyznaczenie go do takiej obsługi.

(2) Jeśli składany wniosek dotyczy trasy z ograniczeniami praw przewozowych (w tym ograniczenia dotyczą zdolności przewozowych i częstotliwości lotów lub liczby przewoźników lotniczych dopuszczonych do obsługi danej trasy), informacja na temat wniosku publikowana jest na stronie internetowej Ministerstwa Transportu wraz z zaproszeniem do składania wniosków o obsługę danej trasy przez innych wspólnotowych przewoźników lotniczych w terminie piętnastu dni od publikacji zaproszenia.

(3) Wszystkie wnioski, które wpłyną w odpowiedzi na zaproszenie, o którym mowa w ust. 2, publikowane są na stronie internetowej Ministerstwa Transportu.

(4) Wszelkie wnioski otrzymane po upływie terminu podanego w ust. 2 nie są rozpatrywane, o czym wnioskodawcy są informowani przez DGLC.

- (5) Wnioski, o których mowa w ust. 1 i 3 muszą być sporządzone w języku rumuńskim i zawierać:
- a) kopię koncesji przewoźnika lotniczego;
 - b) opis planowanej obsługi połączeń (trasy, rozkład lotów, typ statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne, itp.);
 - c) planowany termin uruchomienia połączeń;
 - d) ewentualne umowy rynkowe z innymi przewoźnikami lotniczymi;
 - e) połączenia tranzytowe, jeśli dotyczy;
 - f) dostępność usług i informacje na temat obsługi pasażera (sieć sprzedaży biletów, obsługa przez Internet, itp.);
 - g) politykę taryfową na danej trasie;
 - h) elementy i gwarancje umożliwiające dokonanie oceny operacyjnych i finansowych możliwości przewoźnika lotniczego w zakresie obsługi połączeń. Elementy te i gwarancje muszą obejmować co najmniej dwa pierwsze lata obsługi połączeń (biznes plan dla danej trasy zawierający przynajmniej następujące informacje: status użytkowanych statków powietrznych, praktyczne możliwości podstawienia innego statku powietrznego w przypadku, gdy zaplanowany do obsługi połączenia statek powietrzny nie mógłby zostać użyty z powodu nieprzewidzianych okoliczności, możliwości finansowe pozwalające na uruchomienie i utrzymanie połączenia nawet w przypadku, gdy wielkość przewozów jest bardzo niska, włączenie nowych połączeń do istniejącej już siatki połączeń, przewidywany wpływ połączenia na różne kategorie pasażerów).
- (6) DGLC może poprosić wnioskodawców o przedstawienie dodatkowych informacji niezbędnych dla rozpatrzenia wniosku.

Artykuł 4

- (1) Do obsługi połączeń na trasach bez ograniczeń praw przewozowych Ministerstwo Transportu wyznacza przewoźnika lotniczego zgodnie z postanowieniami odpowiedniej umowy o komunikacji lotniczej, po otrzymaniu wniosku i informacji, o których mowa w art. 3.
- (2) Konkurencyjne wnioski dotyczące niewykorzystanych zdolności przewozowych na trasie z ograniczeniami praw przewozowych oceniane są przez DGLC na podstawie następujących kryteriów:
- a) zdolności przewozowe odpowiadające zapotrzebowaniu na transport lotniczy (częstotliwość lotów i oferowane zdolności przewozowe, bezpośrednie połączenia lub z przesiadką, dni wykonywania lotów, itp.);
 - b) gwarancje odnośnie do ciągłości obsługi przez okres co najmniej dwóch lat;
 - c) proponowany termin uruchomienia połączeń i okres ich realizacji;
 - d) dostępność usług oferowanych pasażerom (sieć sprzedaży biletów, obsługa przez Internet, itp.);
 - e) polityka taryfowa, w tym ceny biletów;
 - f) włączenie proponowanych połączeń do istniejącej siatki połączeń, jeśli dotyczy;
 - g) wpływ statków powietrznych na środowisko naturalne, w tym w zakresie hałasu.
- (3) Sytuacja przewoźnika lotniczego w zakresie wnoszonych przez niego opłat na rzecz rumuńskich portów lotniczych oraz służb żeglugi powietrznej również może stanowić kryterium wyboru.

Artykuł 5

- (1) Ministerstwo Transportu wyznacza przewoźnika lotniczego do obsługi połączeń na trasie z ograniczeniami praw przewozowych w ciągu 60 dni od publikacji informacji, o której mowa w art. 3 ust. 2.
- (2) Prawa przewozowe przyznaje się na czas nieokreślony.

- (3) Decyzję, o której mowa w ust. 1, publikuje się na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, a DGLC przekazują ją na piśmie wszystkim wnioskodawcom. Po jej opublikowaniu Ministerstwo Transportu wyznacza wybranego przewoźnika do obsługi połączeń na danej trasie.
- (4) Prawa przewozowe przyznane na obsługę połączeń na trasach nieobjętych rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2408/92 nie mogą być przenoszone z jednego przewoźnika na innego przewoźnika.
- (5) Jeśli właściwe organy kraju trzeciego nie wydadzą przewoźnikowi, wyznaczonemu przez Ministerstwo Transportu zgodnie z art. 4 ust. 1 lub art. 5 ust. 3, zezwolenia na obsługę danej trasy lub zezwolenie takie zostanie cofnięte, przewoźnik ten niezwłocznie zawiadamia na piśmie Ministerstwo Transportu.

Artykuł 6

- (1) DGLC monitoruje wspólnotowego przewoźnika lotniczego, wyznaczonego do obsługi połączeń na trasie z ograniczeniami praw przewozowych, w zakresie realizacji połączeń zgodnie ze złożonym przez niego wnioskiem i warunkami, na jakich została wydana decyzja o jego wyznaczeniu, o której mowa w art. 5.
- (2) Każdy wspólnotowy przewoźnik lotniczy ma prawo zakwestionować sposób wykorzystania praw przewozowych na trasie z ograniczeniami praw przewozowych i wystąpić o wyznaczenie go do obsługi połączeń na danej trasie oferując lepsze warunki operacyjne niż wyznaczony przewoźnik lotniczy.
- (3) W sytuacji, o której mowa w ust. 2, DGLC dokonuje ponownej oceny pierwotnej decyzji o wyznaczeniu. Jednak ponowna ocena może mieć miejsce dopiero po upływie pięciu lat od daty wyznaczenia przewoźnika lub przeprowadzenia ponownej oceny.
- (4) Wyznaczony przewoźnik lotniczy jest informowany o wszelkich decyzjach w sprawie ponownej oceny. Decyzja taka publikowana jest na stronie internetowej Ministerstwa Transportu. Ponowną ocenę przeprowadza się zgodnie z procedurą określoną w art. 3 do 5.

Artykuł 7

- (1) Ministerstwo Transportu cofa decyzję o wyznaczeniu przewoźnika lotniczego wydaną zgodnie z art. 5 ust. 3, jeśli:
- a) przewoźnik lotniczy nie uruchomił połączeń na podanej trasie w ciągu sześciu miesięcy od daty jego wyznaczenia;
 - b) obsługa połączenia została przerwana i nie została wznowiona w ciągu sześciu miesięcy, chyba że zawieszenie połączenia zostało spowodowane okolicznościami, na które wyznaczony przewoźnik lotniczy nie miał wpływu;
 - c) właściwe organy innego kraju nie wydały wyznaczonemu przewoźnikowi odpowiedniego zezwolenia lub cofnęły takie zezwolenie;
 - d) przewoźnik lotniczy poinformował DGLC o zamiarze wstrzymania obsługi połączenia na danej trasie.
- (2) Ministerstwo Transportu może również cofnąć decyzję o wyznaczeniu przewoźnika lotniczego, jeśli:
- a) przewoźnik lotniczy nie wykonuje zobowiązań, które przyjął na siebie w zakresie częstotliwości lotów, zdolności przewozowych, taryf oraz sprzedaży biletów i na podstawie których Ministerstwo Transportu podjęło decyzję o jego wyznaczeniu;
 - b) przewoźnik lotniczy stale zalega z płatnościami na rzecz rumuńskich portów lotniczych lub służb żeglugi powietrznej.
- (3) DGLC informuje na piśmie zainteresowanego przewoźnika lotniczego o zamiarze cofnięcia decyzji o jego wyznaczeniu do obsługi danej trasy oraz o powodach jej cofnięcia. Informacja ta przekazywana jest również wszystkim pozostałym wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, którzy zgodnie z art. 3 złożyli wnioski o obsługę połączeń na danej trasie. Przewoźnikom umożliwia się przedstawienie uwag i wniosków.

- (4) Wyznaczony wspólnotowy przewoźnik lotniczy ma prawo przesłania do DGLC, w ciągu 15 dni o otrzymania powyższej informacji, swoich uwag dotyczących przyczyn cofnięcia decyzji o jego wyznaczeniu oraz nowych zobowiązań, jakie chce przyjąć na siebie w odniesieniu do obsługi połączeń na danej trasie.
- (5) Po upływie 30 dni od terminu, o którym mowa w ust. 4, Ministerstwo Transportu decyduje o cofnięciu decyzji o wyznaczeniu przewoźnika. W przypadku cofnięcia decyzji o wyznaczeniu przewoźnika, stosowna decyzja wchodzi w życie po trzech miesiącach od jej notyfikacji zainteresowanemu przewoźnikowi lotniczemu. Decyzja o wyznaczeniu nowego przewoźnika podejmowana jest zgodnie z procedurą określoną w art. 3 do 5.

Artykuł 8

Zaskarżenie decyzji Ministerstwa Transportu o niewyznaczeniu wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi połączeń na trasie objętej umową o komunikacji lotniczej zawartą przez Rumunię z krajem trzecim, w odniesieniu do której nie stosuje się rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, lub o cofnięciu decyzji o wyznaczeniu podlega przepisom ustawy nr 554/2004 o sporach administracyjnych, z późniejszymi zmianami.”

Niderlandzka krajowa procedura przyznawania ograniczonych praw przewozowych

(2007/C 213/04)

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, Komisja Europejska publikuje następującą krajową procedurę dotyczącą rozdziału praw przewozowych między kwalifikujących się wspólnotowych przewoźników lotniczych w przypadkach, gdy prawa te są ograniczone umowami o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi.

**„Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart****Nota dotycząca regulacji w zakresie polityki wydawania zezwoleń na trasy.**

(ze zmianami wprowadzonymi decyzją z 7 maja 2007 r. (VENW/DGTL-2007/7827)

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Wstęp

Z orzeczeń Trybunału w sprawach o otwartym niebie z dnia 5 listopada 2002 r. ⁽¹⁾ wynika, że jeśli europejski przewoźnik lotniczy chciałby założyć siedzibę w Holandii, winien mieć możliwość korzystania bez dyskryminacji i na przejrzystych zasadach z praw wynikających z holenderskich dwustronnych umów dotyczących transportu lotniczego. Aspekt ten określony został w rozporządzeniu w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi ((WE) nr 847/2004). W tym zakresie Departament Transportu i Lotnictwa (DGTL) zadecydował o dostosowaniu polityki w zakresie wydawania zezwoleń na trasy i jej realizacji do nowego ustawodawstwa europejskiego oraz, w celu zapewnienia przejrzystości, o określeniu niezbędnych zmian prawa w niniejszym planie dot. polityki.

Obok metody wydawania zezwoleń na trasy dostosowana zostanie także forma zezwolenia na trasy. Zezwolenie na trasy będzie skonstruowane w taki sposób, aby każdy przewoźnik wspólnotowy mający siedzibę w Holandii mógł z zasady realizować przewóz do wszystkich miejsc na świecie. Aby jednak przewoźnik mógł korzystać z konkretnej trasy, musi ona być uwzględniona w sporządzonym przez Ministerstwo wykazie rzeczywiście obsługiwanych tras, który zostaje sporządzony zgodnie z zezwoleniem.

DGTL skłania się do utrzymania obecnej metody w tym obszarze, w zakresie w jakim nie jest to w sprzeczności z ustawodawstwem UE. Z tego względu klauzule dotyczące narodowej własności i kontroli zostaną dostosowane do wymogów art. 43 Traktatu WE (siedziba) zgodnie z decyzjami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach o »otwartym niebie« dotyczących USA.

Przed wydaniem zezwolenia, w przypadku ograniczonej liczby praw do lądowania, DGTL musi określić w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, którzy przewoźnicy mogą latać na jakiej trasie. DGTL opiera się przy tym na istniejącej polityce zapisanej w *Nota Vergunningenbeleid* [nocie dot. polityki wydawania zezwoleń] z 1994 roku oraz na nowych uzupełnieniach określonych w niniejszej *Nota Routevergunningenbeleid* [nocie dot. regulacji w zakresie polityki wydawania zezwoleń na trasy]. Sposób oceny zostanie określony i uzasadniony zgodnie z procedurami Awb [kodeksu prawa administracyjnego].

Zakres stosowania

Aby korzystać z praw dwustronnych uzyskanych przez rząd holenderski, wspólnotowy przewoźnik, który chce realizować loty z Holandii na trasach z lub do państw trzecich bądź przez takie państwa, winien najpierw mieć siedzibę w Holandii oraz złożyć wniosek o zezwolenie na trasę lub — jeśli dotyczy to przewozów okazjonalnych — o zezwolenie czarterowe.

Aby zezwolenie na trasy było ważne, przewoźnik lotniczy winien posiadać także ważną koncesję na prowadzenie działalności na podstawie artykułu 16a *Luchtvaartwet* [ustawy o lotnictwie].

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

Możliwość uzyskania i ważność zezwolenia na trasy zależy również od posiadania ważnego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wyszczególniającego rodzaje działalności objęte koncesją (art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92). Loty muszą być wykonywane zgodnie z udzielonym certyfikatem przewoźnika lotniczego.

Jeżeli przewoźnik lotniczy, który posiada holenderskie zezwolenie na trasy, przestanie być wspólnotowym przewoźnikiem posiadającym siedzibę w Królestwie Niderlandów, wówczas Minister może podjąć decyzję o cofnięciu zezwolenia na trasy.

Oprócz tego przyznanie zezwolenia na trasy nie zwalnia jego posiadacza z obowiązku przestrzegania obowiązujących przepisów w innych obszarach, takich jak na przykład przepisy państw trzecich, do których wykonywane będą loty, a także przepisy dotyczące dostępnych przydziałów czasu na start i lądowanie.

Ramy prawne

Krajowe

Zezwolenie na trasę lub zezwolenie czarterowe wydawane jest na podstawie art. 16b *Luchtvaartwet* [ustawy o lotnictwie], który umożliwia wydanie zezwolenia zgodnie z art. 16, dla którego nie obowiązuje artykuł 16a dotyczący koncesji na prowadzenie działalności. Jest to jednocześnie podstawa niniejszej regulacji w zakresie polityki.

Zezwolenie może zostać wydane na okres maksymalnie 5 lat. Ocena poprzedzająca wydanie zezwolenia przeprowadzana jest na podstawie niniejszej noty w zakresie zmian polityki wydawania zezwoleń na trasy oraz Noty na temat polityki wydawania zezwoleń. W przypadkach, w których nota ta odbiega od Noty na temat polityki wydawania zezwoleń, obowiązuje Nota na temat polityki wydawania zezwoleń na trasy. Ponadto w odniesieniu do lotów czarterowych zastosowanie ma *Besluit ongeregeld luchtvervoer* [rozporządzenie o lotach nieregularnych] (BOL, rozporządzenie z 2 maja 1975/Stb. [dziennik ustaw] 1975,227) oraz, w przypadku podróży zorganizowanych, *Besluit IT-reizen* [rozporządzenie dotyczące wycieczek zorganizowanych] (regulacja z dnia 5 lutego 1981/ Nr LV/L 20478/ Rijksluchtvaartdienst [urząd lotnictwa cywilnego]/ Stcrt. [dziennik urzędowy] 1981, 33).

Oprócz *Besluit IT-reizen* [rozporządzenia dotyczącego wycieczek zorganizowanych] dla lotów nieregularnych na podstawie artykułu 7 BOL określone zostały także inne regulacje w *Besluit Vracht- en overige vluchten* [rozporządzeniu o lotach cargo i pozostałych] (Regulacja z 5 lutego 1981/ Nr LV/L 20477 Rijksluchtvaartdienst [urząd lotnictwa cywilnego]/ Stcrt. [dziennik urzędowy] 1981, 33), de *Beschikking ABC-vluchten* [decyzja dotycząca lotów z rezerwacją] (Decyzja z 11 czerwca 1979/ nr LV/L 22952/Stcrt. [dziennik urzędowy] 1979, 131), oraz *Beschikking vervoer besloten groepen* [decyzja o lotach dla grup zorganizowanych] (Regulacja z dnia 29 lipca 1975/Nr POL/L 23676/ Stcrt. [dziennik urzędowy] 1975, 150).

Europejskie

5 listopada 2002 roku Europejski Trybunał Sprawiedliwości wydał orzeczenie w sprawach wszczętych przez Komisję w odniesieniu do umów o »otwartym niebie« z USA ⁽²⁾. Trybunał Europejski jest zadania, iż w niektórych obszarach Wspólnota ma wyłączne kompetencje. Ponadto zdaniem Trybunału Europejskiego klauzule odnoszące się do narodowej własności i kontroli w umowach o komunikacji lotniczej stanowią naruszenie prawa przedsiębiorczości zapisanego w art. 43 Traktatu WE. Zarówno Trybunał jak i Komisja ⁽³⁾ wezwały państwa członkowskie do zapobieżenia dalszemu naruszaniu Traktatu.

W świetle orzeczeń Trybunału i na podstawie artykułu 10 Traktatu Królestwo Niderlandów zobowiązane zostało do podjęcia środków niezbędnych do zapewnienia przestrzegania zobowiązań wynikających z Traktatu lub z działań instytucji Wspólnotowych. Po wydaniu orzeczenia przez Trybunał Komisja określiła zobowiązania dotyczące praw przewozowych w Komunikacie w sprawie stosunków między Wspólnotą a krajami trzecimi w obszarze transportu lotniczego (COM(2003) 94) i przyjętym rozporządzeniu w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi ((WE) nr 847/2004). W szczególności art. 5 tego rozporządzenia ma znaczenie dla polityki wydawania zezwoleń na trasy.

Typy zezwoleń na rozdział tras

Zwolnienie z zezwoleń na rozdział tras

Na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 ⁽⁴⁾ w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych loty na terytorium WE mogą wykonywać przewoźnicy, którym wydano zezwolenie na prowadzenie działalności w jednym z krajów członkowskich WE. Do obsługi tras w niektórych państwach członkowskich wymagana jest zgoda odnośnego państwa.

⁽²⁾ 2 Zob. przypis 1.

⁽³⁾ COM (2002) 649 Komunikat Komisji: O skutkach wyroków Trybunału z dnia 5 listopada 2002 roku w sprawie europejskiej polityki transportu lotniczego.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych, Dz.U. L 240 z 1992 r.

W Holandii zgoda wydawana jest jednak automatycznie bez formalności administracyjnych innych niż poinformowanie portu lotniczego i służb kontroli ruchu lotniczego o tym, kiedy lot ma zostać wykonany. Od 1 kwietnia 1997 roku na podstawie rozporządzenia zezwala się także przewoźnikom lotniczym WE na transport pomiędzy portami lotniczymi wewnątrz jednego państwa członkowskiego (kabotaż). Dla transportu poza WE należy wnioskować o zezwolenie na trasy lub zezwolenie czarterowe.

Zezwolenie na trasę

W odniesieniu do tras poza Wspólnotą Europejską w dużej części obowiązują umowy dwustronne. Każde porozumienie dwustronne posiada swój własny charakter. Przyznane prawa bywają bardziej liberalne lub bardziej restrykcyjne, w zależności od czynników ekonomicznych i politycznych takich jak pozycja rynkowa przewoźnika lotniczego w kraju, z którym zawarta została umowa na przewozy lotnicze. Dlatego też wydawanie i ocena zezwoleń na trasy nie odnosi się do tras poza Unią Europejską.

Najbardziej liberalną istniejącą umową na usługi lotnicze jest umowa o »otwartym niebie« ze Stanami Zjednoczonymi. Przy tego rodzaju otwartych ustaleniach zezwala się kilku holenderskim przewoźnikom lotniczym na latanie z dowolnego punktu w Holandii do dowolnego punktu w państwie będącym stroną umowy przez dowolnie obrany punkt pośredni i z przelotem do wszystkich punktów. Także częstotliwość lotów jest w ramach tych ustaleń dowolna. Zarówno zezwolenia na trasy dotyczące regularnych przewozów pasażerów i ładunku, jak i zgoda na czarter, są w tej sytuacji wydawane prawie automatycznie.

W przypadkach, gdy ustalenia dwustronne są bardziej restrykcyjne, umowa o komunikacji lotniczej określa między innymi ilu przewoźników lotniczych może wykonywać regularne przewozy na jakich trasach i z jaką częstotliwością. W niektórych przypadkach państwo trzecie, zgodnie z logiką ustaleń z umowy o komunikacji lotniczej, może wymagać zarejestrowania taryf. Taryfy te podlegają zatwierdzeniu przez odnośne państwo.

W zarówno liberalnych jak i restrykcyjnych umowach o komunikacji lotniczej wymaga się na ogół, aby wyznaczony przewoźnik był w przeważającej części własnością holenderską i pozostawał pod rzeczywistą kontrolą strony holenderskiej. Umowy o komunikacji lotniczej regulują przede wszystkim przewozy regularne. Dlatego władze holenderskie uwzględniły wymóg dotyczący własności i kontroli w zezwoleniach na trasy wydawanych na loty regularne. Ów wymóg dotyczący własności i kontroli zostanie zastąpiony wymogiem by przewoźnik lotniczy, któremu wydawane jest zezwolenie na trasę, był przewoźnikiem wspólnotowym posiadającym siedzibę w Królestwie Niderlandów. Loty czarterowe oraz loty doraźne rozpatrywane są poza umowami o komunikacji lotniczej, osobno dla każdego przypadku, w kontekście dwustronnych stosunków lotniczych. W takich przypadkach wydawane jest zezwolenie czarterowe.

Zezwolenie czarterowe

Jak uprzednio zaznaczono, większa część lotów czarterowych i doraźnych nie jest objęta ustaleniami dwustronnymi. Dla lotów poza terytorium Europy obowiązują oddzielne ustalenia dotyczące lotów czarterowych i zastosowanie ma europejskie rozporządzenie (EWG) nr 2408/92. W zasadzie w przypadku lotów czarterowych nie stosuje się rozróżnienia między holenderskim i nieholenderskim przewoźnikiem lotniczym, pod warunkiem, że w kraju, w którym nieholenderski przewoźnik lotniczy ma siedzibę, holenderskie linie lotnicze mają taki sam dostęp do realizowania lotów czarterowych. Kwestia narodowości odgrywa w związku z tym mniejszą rolę w przypadku lotów czarterowych. Jednak procedura winna w tym zakresie być przejrzysta i niedyskryminująca.

Na wniosek wydawane jest zezwolenie czarterowe dotyczące wykonywania lotów czarterowych i doraźnych, w którym w określonym terminie dopuszcza się realizację określonej liczby lotów. Podczas oceny wniosku pod uwagę brane są te same założenia co podczas oceny wniosku o zezwolenie na trasę. Także procedura w zakresie konsultacji i podejmowania decyzji jest taka sama. Ponadto zastosowanie mają wytyczne i procedury dotyczące udzielania zezwolenia określone np. w *Besluit ongeregeld luchtvervoer* [rozporządzeniu o lotach nieregularnych] (BOL, Rozporządzenie z 2 maja 1975/Stb.[dziennik ustaw] 1975,227) i opierających się na nim dodatkowych ustaleniach (np. w odniesieniu do podróży zorganizowanych — *Besluit IT-reizen* [rozporządzenie dotyczące wycieczek zorganizowanych] (Regulacja z dnia 5 lutego 1981/ Nr LV/L 20478/ Rijk-sluchtvaartdienst [urząd lotnictwa cywilnego]/ Stcrt. [dziennik urzędowy] 1981,33)).

Biorąc pod uwagę fakt, iż polityka w zakresie wydawania zezwoleń na trasy przywiązuje dużą wagę do wzmacniania sieci regularnych połączeń, podczas wydawania zezwoleń na loty czarterowe istotną rolę odgrywa kwestia tego, czy realizowanie danych lotów czarterowych nie naruszy założeń polityki transportu lotniczego bądź ekonomicznych podstaw ważnego połączenia regularnego. Jeśli zamiarem przedsiębiorstwa świadczącego loty czarterowe jest realizowanie lotów regularnych, wówczas przedsiębiorstwo takie winno zadbać w pierwszym rzędzie w ramach istniejących procedur na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 2407/92 i JAROPS o konieczne dostosowania w koncesji na prowadzenie działalności oraz w certyfikacie przewoźnika lotniczego.

Procedura zezwoleń na trasy

Negocjacje polityki lotniczej

W przypadku negocjacji dotyczących polityki lotniczej kluczową rolę odgrywają interesy narodowych przewoźników lotniczych. Bieżąca praktyka pokazuje, że negocjacje dotyczące praw przewozowych prowadzi się na podstawie zainteresowania nowymi możliwościami wyrażonego przez jednego lub kilku przewoźników. Na samym początku rozstrzyga się, czy wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego wpisuje się w założenia zawarte w Noty nocie na temat polityki wydawania zezwoleń i czy przewoźnik lotniczy spełnia wymagania. Następnie przeprowadza się konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami, którym umożliwia się uczestnictwo w negocjacjach. Jeśli z negocjacji wynika, iż jedynie ograniczona liczba linii lotniczych może zostać wyznaczona i korzystać z praw przewozowych, wówczas zgodnie z założeniami Noty na temat polityki wydawania zezwoleń poprzez właściwe kanały dyplomatyczne przesłany zostaje wniosek o wyznaczenie. Bieżące wnioski i przyznane trasy są utrzymywane z uwzględnieniem określonych w zezwoleniach na trasy przepisów i ograniczeń.

W następstwie orzeczenia Trybunału należy także brać pod uwagę interesy wspólnotowych przewoźników lotniczych posiadających siedzibę w Holandii. Procedura, poczynając od negocjacji aż po zawarcie umowy o komunikacji lotniczej, winna być także przejrzysta i niedyskryminująca dla przewoźników lotniczych innych niż przewoźnicy narodowi.

Procedura

Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mający siedzibę w Holandii muszą sami przedłożyć wniosek, aby móc korzystać z uzyskanych praw lub zwolnionych tras, z których inny przewoźnik lotniczy już nie korzysta. Jeżeli przewoźnik lotniczy złożył pisemny wniosek o zezwolenie na trasę, wówczas DGTL w pierwszym rzędzie bada, czy sytuacja lotnicza danej trasy umożliwia udzielenie zezwolenia.

Do rozpatrzenia wniosku i zgodę na trasę zastosowanie mają normalne przepisy proceduralne z rozdziałów 3,4 i 6 *Algemene wet bestuursrecht* [ustawy o postępowaniu sądowo-administracyjnym] (Awb). Na podstawie tych przepisów w ciągu 8 tygodni od otrzymania wniosku podejmowana jest decyzja. Przepisy przewidują dla wnioskodawcy możliwość uzupełnienia wniosku w razie konieczności. Wnioskodawca ma także możliwość przedstawienia swoich racji w przypadku, gdy wniosek częściowo lub w całości został odrzucony. Na podstawie Awb także zainteresowane osoby trzecie otrzymują możliwość przedstawienia swojego stanowiska, jeśli powstaje przypuszczenie, że mogą one wyrazić sprzeciw wobec pozytywnego rozpatrzenia wniosku. Po podjęciu decyzji inne zainteresowane strony mogą ją zaskarżyć.

W nowym systemie zezwolenie na trasy jest wydawane na 5 lat. W przeciwieństwie do systemu obowiązującego w przeszłości, w nowym systemie nie obowiązują żadne dodatkowe terminy związane z trasą. Trasy, na których są wykonywane loty, oraz częstotliwość tych lotów, zawarte są na sporządzonej przez Ministra liście rzeczywiście obsługiwanych tras. Lista, sporządzana na podstawie zezwoleń, obowiązuje tak długo, jak długo zezwolenie pozostaje w mocy. Lista ta może być zmieniana zgodnie z określonymi w zezwoleniu na trasę przepisami i ograniczeniami. I tak na podstawie art. 3 zezwolenia na trasę lista może zostać zmieniona między innymi w przypadku, gdy posiadacz zezwolenia uzyska rozszerzenie sposobów realizowania praw przewozowych. Minister może zmienić listę także jeśli posiadacz zezwolenia nie obsługuje trasy, na którą uzyskał zezwolenie, przez okres roku lub dłużej (zasada use-it-or-lose-it-).

Use-it-or-lose-it

Zawarty w zezwoleniach na trasy artykuł przewidujący możliwość wycofania zezwolenia w odniesieniu do tras, na których nie odbywają się loty przez okres dłużej niż 1 roku, pozostaje w mocy i będzie stosowany częściej z uwagi na możliwy wzrost ilości wniosków dotyczących tras, na które przypada niewielka ilość praw przewozowych do podziału. W związku z tym postanawia się, że możliwość cofnięcia zezwolenia na trasę będzie realizowana dopiero po roku od daty wydania odnośnej decyzji, przede wszystkim z uwagi na fakt, że w ostatnich latach przepis ten nie był realizowany.

Jeżeli po roku od wydania zgody na określone trasy okaże się, że przewoźnik lotniczy na danej trasie realizował loty poniżej 80 % dozwolonej częstotliwości, Minister może cofnąć zgodę dotyczącą tej trasy poprzez usunięcie jej z listy rzeczywiście realizowanych tras. Uwzględnia się przy tym opisane poniżej założenia polityki.

Na trasach, co do których w tym roku zostanie podjęta decyzja na podstawie zezwolenia na trasy, obowiązuje zasada, że posiadacz zezwolenia może obsługiwać trasę tylko w ramach praw określonych w umowach o komunikacji lotniczej z dnia 22 sierpnia 2004 r.

Dozwolone częstotliwości na poszczególnych trasach zostaną na potrzeby oceny ujęte w systemie administracyjnym. W tym celu sporządzona zostanie w porozumieniu ze wspólnotowymi przewoźnikami mającymi siedzibę w Królestwie Niderlandów lista określająca między innymi częstotliwości dla przyznaných tras.

Jeżeli przewoźnik lotniczy jest jedynym przewoźnikiem wyznaczonym na podstawie umowy o komunikacji lotniczej i nie można wyznaczyć kolejnych przewoźników lotniczych (single designation), w takim przypadku może zostać cofnięte zezwolenie na wszystkie przyznane częstotliwości na danej trasie. Jeśli jest więcej przewoźników lotniczych lub istnieje możliwość wyznaczenia kolejnych przewoźników (multiple designation), należy zastanowić się nad cofnięciem zezwolenia na niewykorzystaną część przyznanej częstotliwości. Jeżeli jednak wykorzystywanie trasy w ograniczonym zakresie nie zgadza się z celami wynikającymi z opisanych niżej założeń polityki, na podstawie których dokonuje się podziału ograniczonych praw przewozowych, wtedy również w przypadku wyznaczenia więcej niż jednego przewoźnika należy zastanowić się nad cofnięciem zezwolenia na wszystkie przyznane częstotliwości i udostępnieniem ich do ponownego podziału.

Minister nie cofa jednak wydanego zezwolenia, jeśli przewoźnik lotniczy jest w stanie wykazać, że fakt niepełnego wykorzystania przyznaných częstotliwości jest wynikiem szczególnych okoliczności, którym nie można by było zapobiec nawet poprzez podjęcie wszelkich niezbędnych działań. Rozumie się przez to między innymi sytuacje takie jak atak terrorystyczny czy SARS, lecz także na przykład konieczne ograniczenia wynikające z negocjacji taktycznych lub innych spraw powiązanych z polityką lotniczą. Obejmuje to także sytuacje, w których możliwość wspólnej obsługi połączeń lotniczych (codeshare) jest poważnie ograniczona przez restrykcyjne porozumienia.

W przypadku ponownego przydziału cofniętych tras uwzględnia się wszystkich wspólnotowych przewoźników mających siedzibę w Królestwie Niderlandów, a zatem także przewoźnika lotniczego, który do czasu cofnięcia posiadał zgodę na przeloty na danej trasie. Przewoźnicy lotniczy powinni odpowiednio wcześniej wyrazić zainteresowanie realizowaniem lotów na danej trasie poprzez przedstawienie pisemnego wniosku (nie później niż na 3 miesiące przed sezonem, w którym przewoźnik lotniczy chce rozpocząć loty w przypadku zwolnienia tras/częstotliwości). Na podstawie wniosku i dostępności praw DGTL podejmuje decyzję, uwzględniając odpowiednie przepisy wykonawcze — administracyjne.

Minister może także zdecydować o niecofaniu zezwolenia pomimo wykorzystywania przyznaných częstotliwości przez przewoźnika w ograniczonym zakresie. Jest to możliwe na przykład wówczas, gdy przewoźnik lotniczy posiadający zezwolenie poinformuje odpowiednio wcześniej, że w nadchodzącym roku chce zwiększyć ilość lotów tak, by w pełni wykorzystywać przyznane częstotliwości, a żaden inny przewoźnik lotniczy nie wykaże zainteresowania realizacją tych lotów.

Założenia polityki

Założenia, jakie stosuje DGTL podczas oceny, czy wniosek o przyznanie praw przewozowych może zostać uznany, są częściowo zawarte w Nocie na temat polityki wydawania zezwoleń, a częściowo w ogólnej polityce Ministerstwa Transportu, Prac Publicznych i Gospodarki Wodnej, zgodnie z zapisami w budżecie według systematyki budżetowej »Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording« [od polityki budżetowej do odpowiedzialności budżetowej] (VBTB) ⁽⁵⁾. Poniżej zostały krótko opisane punkty polityki. DGTL rozpatruje każdy wniosek zgodnie z założeniami polityki, uwzględniając konsekwencje orzeczenia Trybunału, również przytoczonego poniżej. Z uwagi na fakt, iż umowy na świadczenie usług lotniczych mocno się od siebie różnią, waga różnych założeń jest zróżnicowana.

Polityka lotnicza

Jednym z ogólnych celów Ministerstwa Transportu, Prac Publicznych i Gospodarki Wodnej jest »zadbanie o efektywnie działający system lotniczy poprzez wkład w rozwój i stabilność prawidłowo funkcjonującego rynku lotniczego« ⁽⁶⁾. Królestwo Niderlandów w tym zakresie wspiera rozwój otwartego i wolnego rynku przewozowego. Podczas negocjowania umów o komunikacji lotniczej należy więc dążyć do możliwie najbardziej liberalnych rozstrzygnięć. Ponadto aby osiągnąć ten cel, podczas negocjacji dotyczących podziału praw przewozowych należy uwzględniać taktyczne aspekty polityki lotniczej.

⁽⁵⁾ Rozdział XII, Budżetu Państwa 2003, Tweede Kamer [druga izba], rok 2002-2003, 28 600 XII nr 2

⁽⁶⁾ Zob. przepis 5, artykuł 11.

Biorąc pod uwagę stwierdzenia zawarte we wcześniejszej części niniejszej noty, w odniesieniu do przepisów dotyczących przynależności państwowej DGTL w porozumieniu z drugą stroną umów dwustronnych podejmuje starania o dostosowanie klauzul zawartych w umowach o komunikacji lotniczej w sposób umożliwiający innym wspólnotowym przewoźnikom lotniczym korzystanie z przyznawanych praw przewozowych w ramach obowiązujących procedur krajowych, o ile posiadają oni siedzibę w Królestwie Niderlandów. Jeśli realizacja polityki lotniczej opiera się na klauzuli o przynależności państwowej, należy indywidualnie rozważyć możliwe rozwiązania w tej sytuacji oraz konsekwencje decyzji dotyczących praw przewozowych na danych trasach.

Do celów przyszłych negocjacji z zakresu polityki lotniczej należy wprowadzić dostosowania w sposobie pracy z uwagi na konieczność zagwarantowania przejrzystości procedury i równego dostępu do uzyskanych praw. Należy przy tym mieć na uwadze przepisy rozporządzenia w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi ((WE) nr 847/2004) ⁽⁷⁾. Negocjacje należy prowadzić w imieniu wszystkich wspólnotowych przewoźników lotniczych, a następnie przewoźnikom z siedzibą w Królestwie Niderlandów przekazuje się powiadomienie, po czym mogą oni złożyć stosowny wniosek aby korzystać z uzyskanych praw.

W kwestii przewozów ładunku DGTL dołoży starań, aby wypracować osobne ustalenia partnerami drugą stroną porozumień dwustronnych, w których interesy przewoźników zostaną uwzględnione w możliwie najszerszym zakresie. Jeśli wypracowanie takich ustaleń okaże się niemożliwe, wówczas DGTL na podstawie założeń polityki zawartych w niniejszej nodzie oraz w Nocie na temat polityki wydawania zezwoleń dokona oceny możliwości rozdzielenia uzyskanych praw między przewoźników wykonujących transport pasażerów i przewoźników towarowych.

W okresie między negocjacjami dotyczącymi polityki lotniczej momentem uzyskania praw i rozpoczęcia ich realizacji zastosowanie mają krajowe i europejskie przepisy z zakresu konkurencji oraz odpowiednie orzecznictwo. W odniesieniu do wspólnej obsługi połączeń (codeshare) zasadniczo konieczne jest jedynie wyznaczenie przez rząd holenderski przewoźnika wykonawczego (operating carrier) wykonującego loty z i do Holandii oraz przez Holandię. Niektóre kraje wymagają mimo to wyznaczenia w umowie o komunikacji lotniczej przewoźnika handlowego (marketing carrier) a czasami wymagana jest także koncesja na wykonywanie lotów. W przypadku, gdy dopuszczone jest wyznaczenie jednego przewoźnika, może to oznaczać brak możliwości wyznaczenia innego wspólnotowego przewoźnika lotniczego posiadającego siedzibę w Królestwie Niderlandów. W przypadku, gdy dopuszczone jest wyznaczenie więcej niż jednego przewoźnika (multiple designation) może to prowadzić do tego, że liczba lotów wykonywanych w imieniu przewoźnika handlowego ograniczać będzie liczbę pozostałych lotów przewidzianych w umowie o komunikacji lotniczej. Na wniosek przewoźnika handlowego w takich przypadkach należy rozważyć, czy stanowi to dla Ministra podstawę do wyznaczenia przewoźnika lub wydania pozwolenia na podstawie zezwolenia na trasę.

W przypadku funkcjonujących już operacji codeshare, dopuszczonych na podstawie umów o komunikacji lotniczej, przewoźnicy lotniczy zachowują swoje prawa, z zastrzeżeniem określonych w zezwoleniach na trasę warunków i postanowień.

Jeżeli przewoźnik lotniczy uzyskał zgodę na realizację lotów na określonej trasie i zamierza bezpośrednią obsługę na tej trasie zamienić na pośrednią obsługę w ramach porozumienia o wspólnej realizacji połączeń (codeshare), DGTL musi zostać o tym powiadomione. Jeżeli taka zmiana lub wprowadzenie nowych operacji codeshare wymaga przeprowadzenia negocjacji z zakresu polityki lotniczej, które prowadzą do zmian w pakiecie praw, wówczas DGTL na podstawie założeń polityki na nowo ocenia podział praw przewozowych.

Jakość sieci

Jak stwierdzono w Nocie na temat polityki wydawania zezwoleń, w ocenie tego, czy można przyznać przewoźnikowi lotniczemu zezwolenie na realizowanie lotów na trasie poza terytorium Wspólnoty Europejskiej ważnym czynnikiem jest wpływ takiej decyzji na sieć połączeń lotniczych z i do Królestwa Niderlandów oraz przez ten kraj. I tak Nota przewiduje, że przewoźnikom zamierzającym realizować regularne połączenia nie należy przyznawać zezwoleń na określone trasy, jeśli można sądzić, iż naruszy to sieć podstawowych światowych połączeń lotniczych z Królestwem Niderlandów. Celem tego podejścia jest wzmocnienie sieci połączeń lotniczych przez Królestwo Niderlandów. W ramach VBTB 2002-2006 ten cel polityczny można streścić następująco: »zachowanie i wzmocnienie połączeń między Królestwem Niderlandów a globalną siecią lotniczą w ramach otwartego i konkurencyjnego rynku transportowego« ⁽⁸⁾. Celem dla portu lotniczego Schiphol jest znalezienie się czwórcie najlepszych portów lotniczych Europy Północno-Zachodniej pod względem jakości sieci połączeń.

⁽⁷⁾ Zob. także Komunikat w sprawie stosunków między Wspólnotą a krajami trzecimi w obszarze transportu lotniczego (COM(2003) 94).

⁽⁸⁾ Patrz przypis 5, artykuł 11 Budżetu Państwa dla V&W [ministerstwa transportu]

Poziom starań o zapewnienie jakości sieci zostanie ocenione między innymi z pasażerów lotów rozpoczynających się lub kończących w Królestwie Niderlandów oraz z perspektywy pasażerów przesiadkowych ⁽⁹⁾. W tym pierwszym przypadku chodzi o »dostępność« Holandii drogą powietrzną (w tym przypadku Schiphol). W drugim przypadku chodzi jednocześnie o »jakość transferu« by przez Holandię (w tym przypadku Schiphol).

Kryteria stosowane podczas oceny jakości sieci skupiają się na rodzaju i jakości oferowanych połączeń.

W tym zakresie DGTL opiera się na następujących danych:

- opis połączenia (m.in. planowana trasa),
- częstotliwość połączenia i ilość oferowanych miejsc,
- rodzaj i konfiguracja samolotu,
- to, czy połączenie jest bezpośrednie czy pośrednie,
- początek połączenia,
- ciągłość połączenia,
- rodzaj usługi (przewóz pasażerów, przewóz towarów, inne),
- dostępność połączenia dla użytkownika,
- realizacja połączeń,
- stopień konkurencji na trasie.

Bezpieczeństwo

Ogólnym celem polityki DGTL jest »wspieranie bezpieczeństwa ruchu i transportu lotniczego« ⁽¹⁰⁾. W tym zakresie wymaga się, aby przewoźnik lotniczy posiadał ważny certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC). Loty mogą być realizowane tylko w ramach określonych w AOC i z uwzględnieniem obowiązujących krajowych i międzynarodowych wymogów bezpieczeństwa.

Przyznanie i ważność koncesji na prowadzenie działalności niezbędnej do uzyskania zezwolenia na trasę bądź zgody na czarter jest zawsze zależne od posiadania ważnego AOC wyszczególniającego rodzaje działalności objęte koncesją (art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92).

Ochrona środowiska

Ogólnym celem polityki w zakresie ochrony środowiska jest: »urzeczywistnianie i utrzymywanie zrównoważonego rozwoju w dziedzinie lotnictwa« ⁽¹¹⁾. Charakterystyka poziomu hałasu i emisji powodowanych przez samoloty wykorzystywane na danej trasie może zatem mieć istotne znaczenie.

Siedziba

Zgodnie z art. 43 Traktatu zabrania się ograniczenia swobody przedsiębiorczości obywateli (lub spółek, patrz artykuł 48 Traktatu WE), jak również nakładania ograniczeń dotyczących zakładania agencji, filii i przedsiębiorstw powiązanych przez obywateli państwa członkowskiego.

Artykuł 43 umożliwia obywatelom i przedsiębiorstwom państwa członkowskiego rozwijanie działalności w innym państwie członkowskim zgodnie z krajowym ustawodawstwem mającym zastosowanie do obywateli kraju, w którym znajduje się siedziba takiego przedsiębiorstwa. Europejski Trybunał Sprawiedliwości jest zdania, iż przewoźnik lotniczy mający siedzibę w kraju członkowskim winien być traktowany w ten sam sposób co krajowy przewoźnik lotniczy danego państwa członkowskiego. Wymagania dotyczące przynależności państwowej i kontroli zawarte w umowach o komunikacji lotniczej stanowią naruszenie swobody przedsiębiorczości.

Z zasad ogólnych oraz orzecznictwa Trybunału wynika, iż europejskie wymagania w zakresie siedziby prowadzą się do rzeczywistego i efektywnego wykonywania działalności lotniczej z akcentem na jej długoterminowy charakter, przy czym forma prawna przedsiębiorstwa nie jest decydująca. Zostało to również zapisane w motywie 10 rozporządzenia w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

⁽⁹⁾ Można to odpowiednio odnieść do spedytorów wykonujących przywóz i wywóz towarów oraz spedytorów przewożących towary tranzytem.

⁽¹⁰⁾ Patrz przypis 5, artykuł 9 Budżetu Państwa dla V&W [ministerstwa transportu]

⁽¹¹⁾ Patrz przypis 5, artykuł 12 Budżetu Państwa dla V&W [ministerstwa transportu]

Jeśli wspólnotowy przewoźnik lotniczy ubiega się o lotnicze prawa przewozowe uzyskane przez Holandię w toku negocjacji dwustronnych, DGTL sprawdza, czy rzeczywiście posiada on siedzibę w Królestwie Niderlandów. Decydujące znaczenie w tym zakresie mają wynikające z orzecznictwa Trybunału kryteria dotyczące rzeczywistej integracji gospodarką krajową oraz stałej obecności w Królestwie Niderlandów. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy posiadający siedzibę w Królestwie Niderlandów musi przestrzegać przepisów ustawodawstwa holenderskiego mających zastosowanie do holenderskich przewoźników lotniczych. Chodzi tu między innymi o wymagania dot. zezwolenia zawarte w artykule 16, 16a i 16b *Luchtvaartwet* [ustawy o lotnictwie], która w głównej mierze opiera się na wymaganiach rozporządzenia (EWG) nr 2407/92.

Zasadniczo unijni przewoźnicy pochodzący z innych państw członkowskich nie powinni podlegać ograniczeniom wynikającym z warunków certyfikatu przewoźnika lotniczego, z uwagi na fakt, że koncesja uzyskana we własnym kraju powinna być uznawana na podstawie zharmonizowanych zasad zawartych w rozporządzeniu (EWG) nr 2407/92. W tym kontekście należy zauważyć, iż obecne zasady dotyczące bezpieczeństwa przejściowo podlegały przepisom prawa krajowego ⁽¹²⁾. Przesłankę do tego zapewnia art. 16a ust. 4, które stanowi, iż Minister może cofnąć zezwolenie wchodzące w zakres rozporządzenia (EWG) nr 2407/92 z powodu realizowania lotów w sposób sprzeczny z zapisami ustawy lub przepisami uchwalonymi na jej mocy, bądź z warunkami określonymi w koncesji.

Uprzednio przytoczony motyw 10 mówi jednocześnie, iż przedsiębiorstwo posiadające siedzibę w kilku państwach członkowskich musi przestrzegać przepisów prawa krajowego, o ile jest to zgodne z prawem europejskim. Dlatego poza przepisami określonymi w *luchtvaartwet* [ustawie o lotnictwie] zastosowanie mają także krajowe przepisy dotyczące na przykład prawa pracy i prawa konsumentów, o ile nie mają dyskryminującego charakteru.

Własność i kontrola

Trybunał Europejski stwierdził, iż zapisy dotyczące przynależności państwowej zawarte w umowach o komunikacji lotniczej, przez które nie wszyscy odnośni wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o korzystanie z uzyskanych praw przewozowych, stanowią naruszenie swobody przedsiębiorczości.

Wymagania zawarte w zezwoleniu na trasę, dotyczące przeważającej holenderskiej własności i faktycznej kontroli, należy zmienić. Wymóg ten zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 ⁽¹³⁾ powinien zostać stanowić, że przewoźnik lotniczy musi być wspólnotowym przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Królestwie Niderlandów. Wspólnotowym przewoźnikiem lotniczym w myśl rozporządzenia (EWG) nr 2407/92 jest przewoźnik lotniczy, który jest w większości własnością jednego lub większej liczby państw członkowskich lub ich obywateli i nad którym rzeczywistą kontrolę sprawuje jedno lub więcej państw członkowskich lub ich obywateli. Fakt bycia wspólnotowym przewoźnikiem można zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 2407/92 wykazać na podstawie ważnej koncesji na prowadzenie działalności.

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

⁽¹²⁾ Patrz wyjaśnienia Rady ds. Transportu z dnia 5 czerwca 2003 r. w sprawie stosunków zewnętrznych.

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym, Dz.U. L 240 z 1992 r.

V

(Ogłoszenia)

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

KOMISJA

F-Paryż: Obsługa regularnych połączeń lotniczych

Obsługa regularnych połączeń lotniczych między Strasburgiem z jednej strony, a Pragą i Wiedniem z drugiej strony

Zawiadomienie o zaproszeniu do składania ofert ogłoszonym przez Francję zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 celem przekazania obowiązku użyteczności publicznej

(2007/C 213/05)

1. **Wprowadzenie:** Zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 z dnia 23.7.1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych, Francja nałożyła obowiązek użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych połączeń lotniczych na trasie między Strasburgiem z jednej strony, a Pragą i Wiedniem z drugiej strony, których wymagania zostały opublikowane odpowiednio w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej C 212 z dnia 11.9.2007 r.

Zostały ogłoszone dwa oddzielne przetargi dla każdego z połączeń: Strasburg - Praga i Strasburg - Wiedeń.

W odniesieniu do każdego z wyżej wymienionych połączeń, w przypadku, gdy do dnia 29.2.2008 r. żaden z przewoźników lotniczych nie rozpoczął lub nie będzie zamierzał rozpocząć świadczenia usług w zakresie regularnych połączeń lotniczych na wymienionych trasach, zgodnie z nałożonymi obowiązkami użyteczności publicznej i bez występowania o dofinansowanie, Francja, zgodnie z procedurą określoną w art. 4 ust. 1 lit. d) wymienionego rozporządzenia, podjęła decyzję o ograniczeniu dostępu do tego połączenia do jednego przewoźnika i przyznaniu mu, po przeprowadzeniu przetargu, prawa do obsługi tego połączenia od dnia 30.3.2008 r., czyli od pierwszego dnia letniego sezonu lotniczego IATA w 2008 r., do dnia 27.3.2010 r., czyli do dnia poprzedzającego początek letniego sezonu IATA w 2010 r.

Oferenci będą mogli zgłaszać oferty obsługi obu połączeń wymienionych powyżej, szczególnie jeżeli wskutek podjęcia tego kroku wymagane dofinansowanie uległoby zmniejszeniu. Oferenci będą jednak musieli jasno przedstawić wysokość sumy wnioskowanej z tytułu dofinansowania dla każdego z połączeń, w zależności od różnych wariantów wyboru ich ofert, w razie gdyby wybrano tylko część połączeń spośród tych, dla których złożyli.

2. **Przedmiot każdego z przetargów:** Dla każdego z połączeń wymienionych w pkt 1, należy zapewnić począwszy od dnia 30.3.2008 r. obsługę regularnych połączeń lotniczych, zgodnie z danym obowiązkiem użyteczności publicznej, opublikowanym odpowiednio w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej C 212 z dnia 11.9.2007 r.

3. **Udział w przetargu:** W przetargu mogą uczestniczyć wszyscy wspólnotowi przewoźnicy lotniczy posiadający ważną koncesję wydaną na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23.7.1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym.

4. **Procedura przetargowa:** Każdy z przetargów podlega przepisom art. 4 ust. 1 lit. d), e), f), g), h) oraz i) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

5. **Dokumentacja przetargowa:** Kompletną dokumentację przetargową, zawierającą szczegółowe zasady przetargu oraz umowę w sprawie przekazania obowiązku użyteczności publicznej wraz z jej załącznikiem technicznym (informacjami dotyczącymi sytuacji demograficznej i społeczno-ekonomicznej obszaru obsługiwanego przez port lotniczy w Strasburgu, informacjami na temat portu lotniczego w Strasburgu, badaniami rynku, informacjami dotyczącymi Parlamentu Europejskiego, tekstem dotyczącym obowiązku użyteczności publicznej, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej) można otrzymać bezpłatnie pod następującym adresem:

Ministère des Affaires étrangères, direction des Affaires financières sous-direction du Budget, bureau des Interventions 23, rue La Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, Telefon: (33)1 43 17 66 42 i (33)1 43 17 77 99, Faks: (33)1 43 17 77 69.E-mail: jean-louis.girodet@diplomatie.gouv.fr oraz jean-claude.formose@diplomatie.gouv.fr

6. **Dofinansowanie:** Oferty składane przez oferentów powinny zawierać wyraźne określenie wysokości sumy wnioskowanej z tytułu dofinansowania za obsługę każdego połączenia w okresie objętym umową (z podziałem na pierwszy okres od dnia 30.3.2008 r. do dnia 28.3.2009 r. oraz drugi okres od dnia 29.3.2009 r. do dnia 27.3.2010 r.). Wysokość faktycznie przyznanego dofinansowania ustala się dla każdego okresu ex post, w zależności od rzeczywistych wydatków i dochodów związanych ze świadczeniem usługi, na podstawie dokumentów, do wysokości nieprzekraczającej kwoty określonej w ofercie.
7. **Taryfy:** Oferty składane przez oferentów zawierają przewidywane taryfy oraz warunki ich zmian.
8. **Czas trwania, zmiana i rozwiązanie umowy:** Umowa wejdzie w życie z dniem 30.3.2008 r. Umowa ulegnie rozwiązaniu na dzień przed rozpoczęciem letniego sezonu lotniczego IATA w 2010 r., czyli dnia 27.3.2010 r. Wykonanie umowy będzie przedmiotem kontroli, przeprowadzonej w porozumieniu z przewoźnikiem po zakończeniu każdego z dwóch okresów wyznaczonych w pkt 6. W przypadku nieprzewidywalnej zmiany warunków świadczenia usługi, kwota dofinansowania może ulec zmianie.
- Zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej wymienionym w pkt 2, wybrany przewoźnik może wstrzymać wykonywanie usług wyłącznie za uprzednim co najmniej sześciomiesięcznym wypowiedzeniem.
- W przypadku poważnych naruszeń zobowiązań umownych ze strony przewoźnika uznaje się, iż dokonał on rozwiązania umowy bez wypowiedzenia, jeżeli nie podejmie on ponownego wykonywania usługi zgodnie ze zobowiązaniami w terminie jednego miesiąca od daty wezwania do wypełnienia zobowiązań.
9. **Kary:** Nieprzestrzeganie przez przewoźnika okresu wypowiedzenia określonego w art. 8 jest karane grzywną administracyjną nakładaną na mocy art. R. 330-20 Kodeksu

Lotnictwa Cywilnego albo karą obliczoną na podstawie liczby miesięcy niewywiązywania się ze zobowiązań i rzeczywistego braku połączenia w danym roku, do wysokości nieprzekraczającej maksymalnej kwoty dofinansowania określonej w art. 6.

W przypadku nieznacznych uchybień w wykonywaniu obowiązku użyteczności publicznej, obniża się maksymalną kwotę dofinansowania przewidzianą w pkt 6, bez uszczerbku dla przepisów art. R.330-20 Kodeksu Lotnictwa Cywilnego.

Obniżki te uwzględniają liczbę tygodni, podczas których oferowana zdolność przewozowa była niższa od minimalnej zdolności oraz nieprzestrzeganie częstotliwości i rozkładów lotów nałożonych w ramach obowiązku użyteczności publicznej.

10. **Składanie ofert:** Oferty muszą zostać złożone do godziny 17:00 (czasu lokalnego) na następujący adres: Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16,

najpóźniej 5 tygodni od dnia publikacji niniejszego zaproszenia do składania ofert w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, listem poleconym za potwierdzeniem odbioru (decyduje data stempla potwierdzającego odbiór) lub dostarczone na miejsce za pokwitowaniem.

11. **Okres ważności zaproszenia do składania ofert:** Każde z zaproszeń do składania ofert, zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) zdanie pierwsze rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, jest ważne tylko pod warunkiem, że do dnia 29.2.2008 r. żaden ze wspólnotowych przewoźników lotniczych nie przedstawi programu obsługiwanego wymienionego połączenia od dnia 30.3.2008 r., zgodnie z nałożonym obowiązkiem użyteczności publicznej, bez otrzymywania jakiegokolwiek dofinansowania.

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA

POMOC PAŃSTWA — DANIA

Pomoc państwa nr C 22/07 (ex N 43/07) — Rozszerzenie na określone rodzaje działalności systemu zwalniającego duńskie przedsiębiorstwa transportu morskiego z podatku dochodowego i składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 213/06)

Pismem z dnia 10 lipca 2007, zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Królestwo Danii o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE, dotyczącego wyżej wymienionej pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma, na następujący adres lub numer faksu:

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

Uwagi te zostaną przekazane Królestwu Danii. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio umotywowanym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

3. Analizowane środki nie dotyczą systemu podatku tonażowego. Aktualnie ograniczają się do systemu DIS.

1. OPIS ŚRODKA POMOCY

1.1. Tytuł

1. Rozszerzenie systemu DIS na działalność związaną z układaniem kabli i pogłębianiem.

1.2. Opis zgłoszonej zmiany systemu

2. Głównym celem zgłoszonej zmiany jest rozszerzenie tzw. systemu DIS na załogi statków zajmujących się układaniem kabli i pogłębianiem. System ten polega na zwolnieniu właścicieli statków z podatku dochodowego i składek na ubezpieczenie społeczne odprowadzanych za marynarzy pracujących na statkach zarejestrowanych w *Dansk Internationalt Skibsregister* (duńskim międzynarodowym rejestrze morskim), dalej zwanym rejestrem DIS, w odniesieniu do statków wykorzystywanych do transportu komercyjnego osób i towarów.

4. Jeśli chodzi o układanie kabli, działalność ta nie mogła podlegać istniejącym systemom, korzystnym dla transportu morskiego, takim jak system podatku tonażowego i system DIS, chociaż statki zajmujące się układaniem kabli mogły być wpisywane do rejestru DIS. Działalność ta podlegała opodatkowaniu podatkiem od przedsiębiorstw i normalnym składkom na ubezpieczenie społeczne. W tej chwili Dania chce przyznać statkom układającym kable pełne korzyści wynikające z systemu DIS.

5. Dodatkowo Dania notyfikowała rozporządzenie wykonawcze, które wcześniej nigdy nie było notyfikowane Komisji, ustanawiające istotne zasady wdrażania systemu DIS. Przedmiotowy akt to rozporządzenie wykonawcze w sprawie opodatkowania marynarzy w zastosowaniu rozdziału 12 ustawy nr 386 z dnia 27 maja 2005 w sprawie opodatkowania marynarzy.

6. Jeśli chodzi o pogłębiarki, przedmiotowe rozporządzenie określa co można uznać za transport morski w działalności związanej z pogłębianiem w celu ustalenia zasad kwalifikowalności wspomnianej działalności.
7. Zgodnie z rozdziałem 13 powyższego rozporządzenia następującą działalność wykonywaną przez pogłębiarki uważa się za transport morski:
 - (1) przepłynięcie statku z portu do miejsca wydobycia;
 - (2) przepłynięcie statku z miejsca wydobycia do miejsca, gdzie wydobyty materiał zostaje rozładowany, wraz z samym rozładunkiem;
 - (3) przepłynięcie statku z miejsca rozładunku do portu;
 - (4) żegluga w miejscach wydobycia i pomiędzy nimi;
 - (5) przepłynięcie statku w celu udzielenia pomocy na wniosek władz publicznych w związku z oczyszczeniem wód po wycieku ropy, itp.
8. Zgodnie z obowiązującym prawem pogłębiarki wydobywające piasek nie mogą być wpisywane do duńskiego międzynarodowego rejestru morskiego. Nie mogą zatem być objęte systemem podatku tonażowego. W związku z tym pogłębiarki wydobywające piasek nie spełniają podstawowych warunków zastosowania systemu DIS. Ponieważ dodatkowo pogłębiarki wydobywające piasek w pewnym stopniu wykorzystywane są do prac wykraczających poza zakres wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego⁽¹⁾, dalej zwanych wytycznymi, np. prac budowlanych na wodach terytorialnych, Dania napotkała trudności z włączeniem pogłębiarek wydobywających piasek do ogólnego systemu wynagrodzeń netto.
9. W zamian Dania podjęła decyzję o opodatkowaniu osób zatrudnionych na pogłębiarkach wydobywających piasek zgodnie z ogólnymi zasadami, a następnie decyzję o zwrocie podatku właścicielom statków po spełnieniu przez nich odpowiednich warunków. Tym samym działalność związana z pogłębianiem jest pośrednio objęta systemem DIS.

2. WSTĘPNA OCENA ISTNIENIA POMOCY

10. Komisja dokona niniejszym analizy mającej na celu stwierdzenie, czy system DIS w odniesieniu do działalności związanej z pogłębianiem i układaniem kabli jest zgodny z zasadami wspólnego rynku.

3. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE ZGODNOŚCI ŚRODKA Z ZASADAMI WSPÓLNEGO RYNKU

11. Komisja ma poważne obawy, czy działalność związana z układaniem kabli i niektóre prace związane z pogłębianiem objęte systemem stanowią transport morski w rozumieniu wytycznych.

3.1. Układanie kabli

12. Komisja uważa za niemożliwe podział danej działalności na część wchodzącą w zakres transportu morskiego oraz na część wyłączonej z transportu morskiego. Komisja stoi na stanowisku, że raczej konieczne jest przeprowadzenie ogólnej oceny wszystkich rodzajów działalności morskiej

w celu stwierdzenia, czy analizowana działalność w pełni wchodzi w zakres transportu morskiego, czy też nie.

13. W związku z tym Komisja jest zdania, że w ramach działalności układania kabli w morzu nie da się wyodrębnić dwóch rodzajów działalności, czyli „usługi transportu morskiego” i „rzeczywistego układania kabli w morzu”.
14. Statki układające kable zazwyczaj nie przewożą bębnow do kabli z jednego portu do drugiego lub z portu do miejsca instalacji na morzu. Statki te układają kable na zamówienie klienta, biegnące z określonego miejsca na brzegu do określonego miejsca na drugim brzegu.
15. Ponadto nie zostało jeszcze udowodnione, że przedsiębiorstwa zajmujące się układaniem kabli, posiadające siedzibę na terenie Wspólnoty, narażone są na taką samą presję konkurencji jak przewoźnicy morscy na rynku światowym. Nie jest jasne, czy wspólnotowe przedsiębiorstwa układające kable wystawione są na działanie konkurencji ze strony tanich bander w takim samym stopniu jak przewoźnicy morscy.

3.2. Pogłębianie

16. Komisja uważa, że wydobycie materiałów w celu utrzymania głębokości kanałów żeglugowych lub basenów portowych oraz ich zrzucanie do morza nie stanowią transportu. W rzeczywistości, klient (władze portowe lub wodne) wymagają od przedsiębiorstw zajmujących się pogłębianiem pozbycia się materiałów, które utrudniają lub uniemożliwiają żeglugę, a nie ich przewiezienia w konkretne miejsce.
17. Ponadto Komisja zastanawia się, czy wydobycie kruszyw w morzu i ich transport do portu, gdzie przedsiębiorstwo zajmujące się pogłębianiem ma siedzibę, stanowi transport morski. Należy w tym miejscu przypomnieć, że transport morski stanowi przewóz towarów pomiędzy „portem i innym portem lub instalacją na morzu”. Ponieważ miejsca wydobycia nie można traktować jako instalacji na morzu, można kwestionować uznanie działalności polegającej na wydobyciu kruszyw i ich transporcie do portu rozładunku za transport morski.
18. Jednak Komisja może zgodzić się z opinią, że plac budowy (pozyskiwanie łądu, budowa mola lub grobli, itp.) może stanowić instalację na morzu ze względu na stały charakter miejsca budowy. Pod tym względem transport kruszyw z portu na plac budowy na morzu może stanowić transport morski.
19. W związku z tym Komisja ma wątpliwości, czy działalność pogłębiarek, określona w notyfikowanym środku, może w pełni zostać uznana za transport morski, dla celów wdrożenia wytycznych.
20. Zatem na bieżącym etapie analizy Komisja uważa, że układanie kabli nie może stanowić transportu morskiego i dlatego nie kwalifikuje się do otrzymania pomocy państwa dla transportu morskiego w rozmieleniu wytycznych. Jeśli chodzi o pogłębianie, na tym etapie Komisja ma wątpliwości, czy działalność objęta systemem stanowi transport morski i czy spełnia ona warunki kwalifikujące ją do otrzymania pomocy państwa dla transportu morskiego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str.3.

TEKST PISMA

„1. SAGSFORLØB

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

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Titel

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

2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

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

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

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

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

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

2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Reference: TREN(2007) D/ 306985.

⁽⁶⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

2.4. Budget

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

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

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

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

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

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

2.6. Kabellægning

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

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

2.7. Sandsugning

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

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

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

4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLES-MARKEDET

4.1. Retsgrundlag

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

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

4.2. Kabellægning

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

4.3. Sandsugning

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

⁽¹⁰⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

⁽¹²⁾ Se dommens præmis 31 og 32.

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

5. KONKLUSION

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

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

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

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

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

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

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

Tilbagebetaling af støtte

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

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

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

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

POMOC PAŃSTWA — NIEMCY**Pomoc państwa C 18/07 (ex N 874/06) — Pomoc szkoleniowa na rzecz DHL Leipzig****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2007/C 213/07)

Pismem z dnia 27 czerwca 2007 r., zamieszczonym w języku oryginału na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat pomocy szkoleniowej, w odniesieniu do której Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Wspólnot Europejskich na następujący adres lub numer faksu:

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

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA**PROCEDURA**

Planowana pomoc na rzecz DHL w Lipsku, Niemcy, została zgłoszona Komisji dnia 21 grudnia 2006 r.

OPIS

Beneficjentem pomocy jest firma DHL, działająca w sektorze przesyłek ekspresowych, której jedynym właścicielem jest Deutsche Post AG. DHL prowadzi obecnie budowę nowego centrum dostaw i transportu lotniczego w Lipsku-Halle, które ma być oddane do użytku do końca października 2007 r. Centrum dostaw i transportu lotniczego jest prowadzone przez firmy DHL Hub Leipzig GmbH i European Air Transport Leipzig GmbH.

Władze niemieckie zamierzają przyznać pomoc szkoleniową w wysokości 7,753 mln EUR, przy czym koszty kwalifikowane ogółem wynoszą [(10-15)] (*) mln EUR. Szkolenie dotyczy pewnych grup pracowników, takich jak obsługa naziemna w transporcie lotniczym (tzw. Ramp Agents II), pracownicy ochrony, mechanicy dokonujący przeglądu przed lotem i mechanicy pracujący na płycie lotniska. Program szkolenia obejmuje głównie szkolenie ogólne i niektóre szkolenia specjalistyczne.

OCENA

Na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy przewidywana pomoc spełnia warunki rozporządzenia Komisji (WE) nr 68/2001 i art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE. Z jednej strony Komisja nie jest pewna, czy koszty kwalifikowalne obejmują również godziny produkcyjne. Z drugiej strony Komisja ma powody aby przypuszczać, że beneficjenci musieliby przeszkolić swoich pracowników również przy braku pomocy, ze względu na następujące fakty: po pierwsze, w związku z inwestycjami

poczynionymi w centrum logistycznym w Lipsku, Niemcy, firma DHL musi zatrudnić nowych pracowników aby móc rozpocząć działalność; po drugie, szkolenia te, w dużym stopniu będące szkoleniami ogólnymi, wydają się w większości dotyczyć kwestii technicznych i są zasadniczo natychmiastowo niezbędne, by umożliwić funkcjonowanie centrum przeładunkowego; po trzecie, posiadanie pewnych kwalifikacji i świadectw wydaje się być wymogiem prawnym; po czwarte, znalezienie w pełni przeszkolonych i wykwalifikowanych pracowników transportu lotniczego na rynku europejskim wydaje się być raczej trudne; i wreszcie zlecenie usług podwykonawcom nie wydaje się być opcją korzystną finansowo.

PODSUMOWANIE

Z uwagi na wyżej wymienione wątpliwości Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE.

TEKST PISMA

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

1. VERFAHREN

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

(*) Informacje poufne

2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

2.1. Der Empfänger

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

2.2. Das Ausbildungsprojekt

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

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

Tabelle 1

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

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

Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)

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

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

Sicherheitsfachkräfte

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

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

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

Ausbildung für das mittlere Management

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

Tabelle 2

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

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

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

2.3. Förderfähige Ausbildungskosten und geplante Beihilfe

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

Tabelle 3

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

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

Vorliegen staatlicher Beihilfe

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

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

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

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽⁴⁾ ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

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

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

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

Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

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

Erforderlichkeit der Beihilfe

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

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

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

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

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

4. ENTSCHEIDUNG

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

Upřednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4753 — Antalis/MAP)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 213/08)

1. W dniu 5 września 2007 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Antalis International SAS („Antalis”, Francja), kontrolowane przez Sequana Capital, przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwem MAP Merchant Group BV („MAP”, Niderlandy) w drodze zakupu udziałów.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

— w przypadku Antalis: dystrybucja papieru;

— w przypadku MAP: dystrybucja papieru.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4753 — Antalis/MAP, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1