

Jornal Oficial

da União Europeia

C 213

50.º ano

Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

12 de Setembro de 2007

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	II <i>Comunicações</i>	
	COMUNICAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES E ÓRGÃOS DA UNIÃO EUROPEIA	
	Comissão	
2007/C 213/01	Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE — A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções ⁽¹⁾	1
	IV <i>Informações</i>	
	INFORMAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES E ÓRGÃOS DA UNIÃO EUROPEIA	
	Comissão	
2007/C 213/02	Taxas de câmbio do euro	6
	INFORMAÇÕES ORIUNDAS DOS ESTADOS-MEMBROS	
2007/C 213/03	Procedimento nacional romeno para a atribuição de direitos limitados de tráfego aéreo	7
2007/C 213/04	Procedimento nacional dos Países Baixos para a atribuição de direitos limitados de tráfego aéreo	12
	V <i>Avisos</i>	
	PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS	
	Comissão	
2007/C 213/05	F-Paris: Exploração de serviços aéreos regulares — Exploração de serviços aéreos regulares entre Estrasburgo, por um lado, e Praga e Viena, por outro — Anúncio de concursos públicos lançados pela França nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho tendo em vista uma delegação de serviço público	20

PT

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

Comissão

2007/C 213/06	Auxílios estatais — Dinamarca — Auxílio estatal C 22/07 (ex N 43/07) — Extensão a determinadas actividades do regime que isenta empresas dinamarquesas de transportes marítimos do pagamento do imposto sobre o rendimento e das contribuições sociais de marítimos — Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Auxílio estatal — Alemanha — Auxílio estatal C 18/07 (ex N 874/06) — Auxílio à formação a favor da DHL — Leipzig — Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Notificação prévia de uma concentração (Processo COMP/M.4753 — Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35

II

(Comunicações)

COMUNICAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES E ÓRGÃOS DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO

Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE**A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2007/C 213/01)

Data de adopção da decisão	19.7.2007
Número do auxílio	N 360/06
Estado-Membro	Eslováquia
Região	—
Denominação (e/ou nome do beneficiário)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Base jurídica	Zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení zákona č. 667/2004 Z. z. a zákona č. 223/2006 Z. z. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 246/2006 Z. z. o minimálnom množstve pohonných látok vyrobených z obnoviteľných zdrojov v motorových benzínoch a motorovej naftě uvedených na trh Slovenskej republiky
Tipo de auxílio	Regime de auxílios
Objectivo	Protecção do ambiente
Forma do auxílio	Redução da matéria colectável
Orçamento	Montante global do auxílio previsto: 2 933 milhões SKK
Intensidade	—
Duração	1.5.2006-30.4.2012
Sectores económicos	Indústria química e farmacêutica

Nome e endereço da entidade que concede o auxílio	Ministerstvo financií SR
Outras informações	—

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado(s) dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

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

Data de adopção da decisão	13. 6.2007
Número do auxílio	N 549/06
Estado-Membro	Itália
Região	Sicilia
Denominação (e/ou nome do beneficiário)	Atlantica Invest AG
Base jurídica	— 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
Tipo de auxílio	Auxílio individual
Objectivo	Desenvolvimento regional
Forma do auxílio	Subvenção directa
Orçamento	Montante global do auxílio previsto: 97,48 milhões EUR
Intensidade	12,2 %
Duração	31.12.2009
Sectores económicos	Actividades recreativas, culturais e desportivas
Nome e endereço da entidade que concede o auxílio	Ministero dello Sviluppo economico
Outras informações	—

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado(s) dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

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

Data de adopção da decisão	4. 5.2007
Número do auxílio	N 755/06
Estado-Membro	República Checa
Região	—
Denominação (e/ou nome do beneficiário)	Reparação dos danos causados nos diques e nas estruturas dos tanques de piscicultura entre Maio e Julho de 2006
Base jurídica	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
Tipo de auxílio	Regime de auxílios
Objectivo	Compensação dos danos causados pelas inundações do Verão de 2006
Forma do auxílio	Auxílio directo
Orçamento	3 000 000 CZK no total
Intensidade	70 %, no máximo, dos custos de construção
Duração	1.1.2007-31.12.2008
Sectores económicos	Pescas
Nome e endereço da entidade que concede o auxílio	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Outras informações	—

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado(s) dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

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

Data de adopção da decisão	4.5.2007
Número do auxílio	N 914/06
Estado-Membro	República Checa
Região	—
Denominação (e/ou nome do beneficiário)	Limitação dos danos causados entre 28 de Maio e 2 de Julho de 2006 pelas inundações nas populações de peixes cultivadas em tanques de piscicultura

Base jurídica	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
Tipo de auxílio	Regime de auxílios
Objectivo	Limitação dos danos causados entre 28 de Maio e 2 de Julho de 2006 pelas inundações nas populações de peixes cultivadas em tanques de piscicultura
Forma do auxílio	Auxílio directo
Orçamento	10 000 000 CZK no total
Intensidade	50 % dos danos causados aos peixes
Duração	1.12.2006-31.12.2007
Sectores económicos	Pescas
Nome e endereço da entidade que concede o auxílio	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Outras informações	—

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado(s) dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

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

Data de adopção da decisão	14.5.2007
Número do auxílio	N 135/07
Estado-Membro	Países Baixos
Região	—
Denominação (e/ou nome do beneficiário)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Base jurídica	Verordening financiering vispromotie 2007
Tipo de auxílio	Regime de auxílios
Objectivo	Ajuda ao sector das pescas
Forma do auxílio	Subvenções individuais
Orçamento	Cerca de 1 381 000 EUR por ano
Intensidade	100 %, no máximo

Duração	Indeterminada
Sectores económicos	Sector das pescas
Nome e endereço da entidade que concede o auxílio	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Outras informações	Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado(s) dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

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

IV

(Informações)

INFORMAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES E
ÓRGÃOS DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO

Taxas de câmbio do euro ⁽¹⁾**11 de Setembro de 2007**

(2007/C 213/02)

1 euro =

Moeda			Taxas de câmbio		
USD	dólar americano	1,3824	RON	leu	3,3163
JPY	iene	157,31	SKK	coroa eslovaca	33,637
DKK	coroa dinamarquesa	7,4473	TRY	lira turca	1,7790
GBP	libra esterlina	0,68020	AUD	dólar australiano	1,6715
SEK	coroa sueca	9,3200	CAD	dólar canadiano	1,4467
CHF	franco suíço	1,6401	HKD	dólar de Hong Kong	10,7610
ISK	coroa islandesa	89,86	NZD	dólar neozelandês	1,9819
NOK	coroa norueguesa	7,8515	SGD	dólar de Singapura	2,1049
BGN	lev	1,9558	KRW	won sul-coreano	1 294,48
CYP	libra cipriota	0,5842	ZAR	rand	9,9094
CZK	coroa checa	27,630	CNY	yuan-renminbi chinês	10,4001
EEK	coroa estoniana	15,6466	HRK	kuna croata	7,3237
HUF	forint	254,58	IDR	rupia indonésia	13 049,86
LTL	litas	3,4528	MYR	ringgit malaio	4,8584
LVL	lats	0,7004	PHP	peso filipino	65,056
MTL	lira maltesa	0,4293	RUB	rublo russo	35,2250
PLN	zloti	3,7895	THB	baht tailandês	44,709

⁽¹⁾ Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

INFORMAÇÕES ORIUNDAS DOS ESTADOS-MEMBROS

Procedimento nacional romeno para a atribuição de direitos limitados de tráfego aéreo

(2007/C 213/03)

Em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 847/2004 relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros, a Comissão Europeia publica o seguinte procedimento nacional para a distribuição de direitos de tráfego aéreo por transportadoras comunitárias elegíveis, no caso em que estes direitos são limitados por força de acordos de serviços aéreos com países terceiros.

«Ministério dos transportes

Decreto que aprova o Regulamento relativo à designação de transportadoras aéreas comunitárias para a exploração de serviços aéreos em conformidade com o disposto nos acordos de serviços aéreos concluídos entre a Roménia e Estados não comunitários

N.º 269 de 28 de Maio de 2007

No exercício das competências do Ministério dos Transportes na qualidade de autoridade estatal no domínio dos transportes,

Em virtude do disposto nas alíneas b) e v) do artigo 4.º e no n.º 3 do artigo 50.º do Decreto Governamental n.º 29/1997 relativo ao Código Aéreo Civil, posteriormente alterado e aditado, no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros, e no n.º 4 do artigo 5.º da Decisão n.º 367/2007 do Governo da Roménia relativa à organização e funcionamento do Ministério dos Transportes,

O Ministério dos Transportes emite o seguinte

DECRETO:

Artigo 1.º

É aprovado o Regulamento relativo à designação de transportadoras aéreas comunitárias para a exploração de serviços aéreos em conformidade com o disposto nos acordos de serviços aéreos concluídos entre a Roménia e Estados não comunitários, tal como consta do anexo que constitui parte integrante do presente decreto.

Artigo 2.º

- (1) O presente decreto será publicado no Jornal Oficial da Roménia, Parte I.
- (2) Na data da entrada em vigor do presente decreto, será revogado o Decreto n.º 546/1999 relativo às condições de designação de transportadoras aéreas romenas tendo em vista a exploração de serviços regulares de transporte aéreo público, publicado no Jornal Oficial da Roménia, Parte I, n.º 539 de 4 de Novembro de 1999.

Artigo 3.º

A Direcção-Geral da Aviação Civil do Ministério dos Transportes adoptará as medidas de aplicação do disposto no presente decreto.

O Ministro dos Transportes

Ludovic ORBAN

Anexo ao Decreto n.º 269/2007 do Ministério dos Transportes**Regulamento relativo à designação de transportadoras aéreas comunitárias para a exploração de serviços aéreos em conformidade com o disposto nos acordos de serviços aéreos concluídos entre a Roménia e Estados não comunitários***Artigo 1.º*

(1) O presente regulamento estabelece as condições de designação de transportadoras aéreas comunitárias para a exploração de serviços aéreos em rotas previstas nos acordos de serviços aéreos concluídos entre a Roménia e Estados não comunitários, a que não se aplica o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias.

(2) Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- “Transportadora aérea comunitária” qualquer transportadora aérea estabelecida na Roménia em conformidade com a legislação comunitária e titular de uma licença em aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas,
- “Rota com direitos de tráfego limitados” qualquer rota a que não se aplique o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 e que esteja sujeita a direitos de tráfego limitados nos termos de um acordo de serviços aéreos concluído entre a Roménia e um Estado não comunitário.

Artigo 2.º

(1) As informações sobre os direitos de tráfego e a sua atribuição em rotas entre a Roménia e países não membros da União Europeia com os quais a Roménia concluiu acordos de serviços aéreos encontram-se disponíveis na página Web do Ministério dos Transportes (www.mt.ro).

(2) O calendário das negociações previstas de acordos bilaterais de serviço aéreo será publicado na página Web do Ministério dos Transportes.

(3) Qualquer transportadora aérea comunitária interessada em explorar serviços aéreos numa rota entre a Roménia e um país que não seja membro da União Europeia e com o qual a Roménia não tenha concluído um acordo de serviços aéreos pode informar o Ministério dos Transportes da sua intenção e das suas eventuais exigências. As informações recebidas pelo Ministério dos Transportes serão tomadas em consideração caso seja negociado um acordo de serviços aéreos com esse país.

Artigo 3.º

(1) Qualquer transportadora aérea comunitária interessada em explorar serviços aéreos em rotas abrangidas por acordos de serviços aéreos concluídos entre a Roménia e países que não sejam membros da União Europeia e a que não se aplique o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho deve apresentar um pedido por escrito à Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAVC) do Ministério dos Transportes a fim de obter a correspondente designação.

(2) Se o pedido disser respeito a uma rota com direitos de tráfego limitados (incluindo limites de capacidade e de frequência ou do número de transportadoras aéreas autorizadas para a sua exploração), será publicada na página Web do Ministério dos Transportes a informação sobre o pedido, bem como uma nota em que se convidam as outras transportadoras aéreas a apresentar, no prazo de quinze dias a contar da sua publicação, um pedido de designação para explorar a referida rota.

(3) Todos os pedidos recebidos em resposta ao convite previsto no n.º 2 serão publicados na página Web do Ministério dos Transportes.

(4) Os pedidos recebidos depois de terminado o período especificado no n.º 2 não serão considerados e os requerentes serão informados do facto pela DGAVC.

- (5) Os pedidos previstos nos n.ºs 1 e 3 devem ser redigidos em língua romena e conter as seguintes informações:
- a) Cópia da licença de exploração da transportadora aérea;
 - b) Descrição dos serviços previstos (rotas, horários de voo, tipos e matrículas das aeronaves, etc.);
 - c) Data prevista para o início dos serviços aéreos;
 - d) Eventuais acordos comerciais celebrados com outras transportadoras aéreas;
 - e) Eventuais serviços de ligação;
 - f) Acessibilidade dos serviços e do apoio ao cliente (rede de venda de bilhetes, serviços na Internet, etc.);
 - g) Política de preços na rota em questão;
 - h) Elementos e garantias que permitam avaliar a capacidade operacional e financeira da transportadora aérea para a exploração dos serviços aéreos previstos, abrangendo pelo menos os primeiros dois anos de exploração (um plano de actividades para a rota em questão contendo informações, pelo menos, sobre: o estado da aeronave a utilizar, a possibilidade operacional de fornecer outra aeronave caso a aeronave prevista não possa ser utilizada por motivos imprevistos, a capacidade financeira para iniciar e manter a exploração mesmo com um volume de tráfego muito reduzido, a integração do novo serviço nos serviços aéreos que já estão a ser explorados, uma previsão do impacto do serviço aéreo nas várias categorias de passageiros).
- (6) A DGAvC pode solicitar aos requerentes o fornecimento de mais informações que sejam necessárias para a avaliação do pedido.

Artigo 4.º

- (1) Para as rotas sem limitação dos direitos de tráfego, a designação será emitida pelo Ministério dos Transportes ao abrigo do disposto no correspondente acordo de serviços aéreos, após recepção do pedido e das informações previstas no artigo 3.º.
- (2) Os pedidos concorrentes para a exploração de capacidades não utilizadas numa rota com direitos de tráfego limitados serão avaliados pela DGAvC com base nos seguintes critérios:
- a) Satisfação das necessidades de transporte aéreo (frequência do serviço e capacidade oferecida, serviços directos ou indirectos, dias de exploração, etc.);
 - b) existência de garantias quanto à sustentabilidade do serviço durante um período de, pelo menos, dois anos;
 - c) Data de início prevista e período de exploração;
 - d) acessibilidade dos serviços oferecidos ao cliente (rede de venda de bilhetes, serviços na Internet, etc.);
 - e) Política de preços, incluindo os preços dos bilhetes;
 - f) Eventual ligação entre os serviços oferecidos e a rede de rotas existente;
 - g) Desempenho da aeronave do ponto de vista ambiental, incluindo poluição sonora.
- (3) Pode também ser utilizada como critério de selecção a situação da transportadora aérea no que respeita ao pagamento das tarifas aeroportuárias na Roménia e das tarifas a pagar pelos serviços de navegação aérea.

Artigo 5.º

- (1) No prazo de 60 dias a contar da publicação da nota prevista no n.º 2 do artigo 3.º, o Ministério dos Transportes adoptará uma decisão sobre os pedidos de designação para a exploração de serviços aéreos numa rota com direitos de tráfego limitados.
- (2) Os direitos de tráfego serão concedidos por um período indeterminado.

- (3) A decisão prevista no n.º 1 será publicada na página Web do Ministério dos Transportes e comunicada por escrito pela DGAvC a todos os requerentes. Após a publicação da decisão, o Ministério dos Transportes designa a transportadora aérea seleccionada para a exploração de serviços aéreos na rota em questão.
- (4) Os direitos de tráfego concedidos para a exploração de serviços aéreos em rotas não abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 2408/92 não podem ser transferidas entre as transportadoras aéreas.
- (5) Se, depois de emitida uma designação pelo Ministério dos Transportes em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º ou o n.º 3 do artigo 5.º, a autoridade competente de um Estado terceiro não comunitário não conceder à transportadora aérea designada a correspondente licença de exploração da rota em questão ou revogar tal licença, a transportadora aérea notificará desse facto imediatamente por escrito o Ministério dos Transportes.

Artigo 6.º

- (1) A DGAvC verificará se a transportadora aérea designada para a exploração de serviços aéreos numa rota com direitos de tráfego limitados explora tais serviços em conformidade com o pedido apresentado e com as condições estabelecidas na decisão final relativa à designação prevista no artigo 5.º.
- (2) Qualquer transportadora aérea comunitária tem o direito de contestar a eficiência da utilização dos direitos de tráfego numa rota com direitos de tráfego limitados e de solicitar a sua própria designação para explorar serviços aéreos nessa rota oferecendo melhores condições de exploração que a transportadora aérea designada.
- (3) No caso previsto no n.º 2, a DGAvC procederá à reavaliação da designação inicial. Tal reavaliação não pode, contudo, ser efectuada antes de decorridos cinco anos após a designação ou após uma anterior reavaliação.
- (4) A transportadora aérea designada será informada da decisão de reavaliação. Tal decisão será publicada na página Web do Ministério dos Transportes. O processo de reavaliação seguirá o procedimento estabelecido nos artigos 3.º a 5.º.

Artigo 7.º

- (1) O Ministério dos Transportes retira a designação emitida nos termos do n.º 3 do artigo 5.º se:
- a) A transportadora aérea não tiver dado início à exploração dos serviços aéreos na rota especificada no prazo de seis meses a contar da data da designação;
 - b) O serviço aéreo tiver sido interrompido e não for restabelecido no prazo de seis meses, excepto se a interrupção for devida a circunstâncias independentes da vontade da transportadora aérea designada;
 - c) A autoridade competente de outro país não tiver concedido a correspondente licença de exploração à transportadora aérea designada ou revogar tal licença;
 - d) A transportadora aérea tiver notificado a DGAvC da sua intenção de pôr termo à exploração da rota em questão.
- (2) O Ministério dos Transportes pode também retirar a designação se:
- a) A transportadora aérea não respeitar os compromissos que assumiu em matéria de frequência de voos, capacidade, tarifas e distribuição de bilhetes, com base nos quais o Ministério dos Transportes emitiu a decisão de designação;
 - b) A transportadora aérea se encontre repetidamente em dívida com os aeroportos romenos ou com os fornecedores romenos de serviços de navegação aérea.
- (3) A DGAvC notificará por escrito a transportadora aérea em questão da sua intenção de retirar a designação para uma determinada rota e das razões dessa decisão. Tal notificação será também enviada a todas as transportadoras aéreas comunitárias que solicitaram a designação para explorar serviços aéreos na rota em questão, em conformidade com o artigo 3.º, e as transportadoras serão autorizadas a apresentar observações e comentários.

- (4) A transportadora aérea comunitária designada tem o direito de comunicar à DGAvC, no prazo de 15 dias a contar da recepção da notificação prevista no n.º 3, os seus comentários sobre as razões da retirada da designação e os novos compromissos que deseja assumir para a exploração de serviços aéreos na rota em questão.
- (5) No prazo de 30 dias depois de terminado o prazo previsto no n.º 4, o Ministério dos Transportes adoptará uma decisão sobre a retirada da designação. Se for retirada a designação, a decisão correspondente entrará em vigor três meses após a sua notificação à transportadora aérea em causa. Para uma nova designação, aplica-se o procedimento estabelecido nos artigos 3.º a 5.º.

Artigo 8.º

O eventual recurso contra uma decisão do Ministério dos Transportes de não designar uma transportadora aérea comunitária para explorar serviços aéreos numa rota abrangida por um acordo de serviços aéreos concluído entre a Roménia e um Estado não membro da União Europeia e a que não se aplique o Regulamento (CEE) n.º 2408/92, ou de retirar tal designação, entra no âmbito da aplicação da Lei n. 554/2004 em matéria de litígios administrativos, subsequentemente alterada.»

Procedimento nacional dos Países Baixos para a atribuição de direitos limitados de tráfego aéreo

(2007/C 213/04)

em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Par, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros, a Comissão Europeia publica o seguinte procedimento nacional para a distribuição de direitos de tráfego aéreo por transportadoras comunitárias elegíveis, no caso em que estes direitos são limitados por força de acordos de serviço aéreo com países terceiros.

**«Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart****Memorando sobre a política de atribuição de direitos de tráfego**

(alterada por decisão de 7 de Maio de 2007 (VENW/DGTL-2007/7827))

Datum
20 augustus 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Introdução

O acórdão do Tribunal de Justiça no processo “Open Skies” de 5 de Novembro de 2002 ⁽¹⁾ conclui que, quando uma transportadora aérea europeia se pretende estabelecer nos Países Baixos, deve ser autorizada a exercer de forma transparente e não discriminatória os seus direitos com base nos acordos bilaterais assinados pelos Países Baixos no domínio dos transportes aéreos. Este aspecto encontra-se estabelecido no Regulamento (CE) n.º 847/2004 relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros. Neste contexto, a Direcção-Geral dos Transportes e da Aviação [*Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart*, DGTL] decidiu adaptar a política de atribuição de direitos de tráfego e as correspondentes regras de execução a esta evolução do direito comunitário e, numa preocupação de transparência, estabelecer no presente memorando as alterações necessárias para o efeito.

Para além do sistema de emissão de direitos de tráfego, será também adaptado o formato das licenças, de modo a que cada transportadora aérea comunitária estabelecida nos Países Baixos seja, em princípio, autorizada a efectuar serviços de transporte para todo o mundo. Para poder explorar uma dada rota, esta deve, contudo, constar de uma lista de rotas a servir na prática, a estabelecer pelo Ministro nos termos da licença.

A DGTL defende igualmente que, tanto quanto possível, se aplique o actual sistema sempre que este não esteja em contradição com a regulamentação comunitária. Neste contexto, e em conformidade com o acórdão do Tribunal de Justiça Europeu sobre os acordos “Open Skies” concluídos com os Estados Unidos, as cláusulas em matéria de propriedade e controlo com base na nacionalidade serão adaptadas aos requisitos estabelecidos no artigo 43.º do Tratado CE (direito de estabelecimento).

Antes de conceder a licença, e quando o número de direitos de aterragem for limitado, a DGTL deve determinar de forma transparente e não discriminatória quais as transportadoras aéreas que podem voar em cada rota. Para tal, apoiar-se-á nas disposições existentes, estabelecidas no Memorando de 1994 sobre a política de atribuição de direitos de tráfego, e nas disposições complementares estabelecidas no presente memorando. O método de avaliação deve reger-se pelos procedimentos da *Algemene wet bestuursrecht* (Lei geral de direito administrativo — AWB).

Âmbito de aplicação

Para poder reclamar o exercício dos direitos bilaterais adquiridos pelas autoridades neerlandesas, uma transportadora aérea comunitária que pretenda servir rotas com início, destino ou escala em países terceiros com base nos Países Baixos deve começar por se estabelecer nos Países Baixos e solicitar uma licença de exploração de uma dada rota ou — caso se trate de um serviço de transporte ocasional — uma licença para efectuar voos charter.

Para que a licença seja válida, a transportadora aérea deve também possuir e conservar uma licença de exploração válida nos termos do artigo 16.º-A da Lei sobre a Aviação (*Luchtvaartwet*).

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

A concessão e a validade, em qualquer momento, de uma licença de exploração dependem da posse de um certificado de operador aéreo (COA) válido que especifique as actividades abrangidas pela licença de exploração [artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2407/92]. O transporte deve ser efectuado em conformidade com o COA concedido.

Se a transportadora aérea titular de uma licença neerlandesa deixar de estar estabelecida nos Países Baixos, o Ministro pode ordenar a retirada da licença.

Por outro lado, a atribuição de uma licença não dispensa o seu titular de ter em conta as disposições estabelecidas noutros contextos, como por exemplo as emitidas pelas autoridades de países terceiros a que se destina o voo ou a disponibilidade de faixas horárias.

Quadro legislativo

Quadro nacional

A licença de exploração de rotas ou a licença para efectuar voos charter é concedida nos termos do artigo 16.º-B da *Luchtvaartwet*, que prevê a possibilidade de conceder nos termos do disposto no artigo 16.º licenças não abrangidas pelo artigo 16.º-A, relativo às licenças de exploração. Este é também o fundamento jurídico em que se baseiam as presentes disposições.

As licenças podem ser concedidas por um período máximo de cinco anos. A avaliação prévia à sua emissão será efectuada com base no Memorando relativo à política de atribuição de direitos de tráfego e no presente memorando relativo à sua alteração. Além disso, no que respeita aos voos charter, aplica-se o regulamento relativo aos serviços aéreos não regulares (*Besluit ongeregeld luchtvervoer* ou BOL, 2 de Maio de 1975/Stb.1975, 227) e, no que respeita às viagens organizadas, o *Besluit IT-reizen* (5 de Fevereiro de 1981/Nr. LV/L 20478/Rijksluchtvaartdienst/Stcrt. 1981, 33).

Para além do *Besluit IT-reizen*, foram estabelecidas regras mais pormenorizadas para os serviços aéreos não regulares com base no artigo 7.º do BOL no *Besluit Vracht- en overige vluchten* (voos de transporte de mercadorias e outros) (5 de Fevereiro de 1981/Nr. LV/L 20477/Rijksluchtvaartdienst/Stcrt. 1981, 33), *Beschikking Abc-vluchten* (transporte aéreo de grupos com reserva antecipada) (11 de Junho de 1979/Nr. LV/L 22952/Stcrt. 1979, 131), *Beschikking vervoer besloten groepen* (transporte de grupos privados) (29 de Julho de 1975/Nr. POL/L 23676/Stcrt. 1975, 150).

Quadro europeu

Em 5 de Novembro de 2002, o Tribunal de Justiça Europeu proferiu uma sentença nos processos intentados pela Comissão Europeia relativos aos acordos “Open Skies” com os Estados Unidos ⁽²⁾. O Tribunal de Justiça considera que a Comunidade tem competência exclusiva em determinados domínios e que as cláusulas relativas à propriedade e controlo nacionais previstas nos acordos sobre transporte aéreo constituem uma infracção ao direito de estabelecimento nos termos do artigo 43.º do Tratado CE. Tanto o Tribunal como a Comissão ⁽³⁾ apelaram aos Estados-Membros para que ponham termo a esta violação do Tratado.

À luz dos acórdãos do Tribunal e nos termos do artigo 10.º do Tratado CE, os Países Baixos devem adoptar todas as medidas capazes de assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes do Tratado ou resultantes de actos das instituições da Comunidade. Na sequência do acórdão do Tribunal, a Comissão estabeleceu as obrigações no domínio dos direitos de tráfego na Comunicação sobre as relações entre a Comunidade e os países terceiros no domínio do transporte aéreo (COM(2003) 94) e no Regulamento (CE) n.º 847/2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros, seguidamente adoptado. O artigo 5.º desse regulamento é de especial relevância para a política de atribuição de direitos de tráfego.

Tipos de licenças para a repartição das rotas

Concessão de licenças para a repartição das rotas

Nos termos do Regulamento (CE) n.º 2408/92 ⁽⁴⁾, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida por um dos Estados-Membros da CE são autorizadas a explorar voos dentro da União Europeia. As rotas de alguns Estados-Membros estão sujeitas a autorização por parte do Estado-Membro em causa.

⁽²⁾ Ver nota de pé de página 1.

⁽³⁾ COM(2002) 649 “Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de Novembro de 2002, para a política europeia de transporte aéreo”.

⁽⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240 de 24.8.1992, p. 33).

Nos Países Baixos, contudo, essa autorização é dada automaticamente sem intervenção administrativa, para além da comunicação da hora e data do voo ao aeroporto e aos serviços de controlo do tráfego aéreo. Desde 1 de Abril de 1997, o referido regulamento autoriza também as transportadoras aéreas comunitárias a efectuar voos de e para aeroportos situados nos Estados-Membros (cabotagem). A exploração de voos extracomunitários está sujeita à concessão de uma licença de exploração de rotas ou licença para efectuar voos charter.

Licença de exploração de rotas

As rotas extracomunitárias regem-se em grande parte por acordos bilaterais. Cada relação bilateral tem um carácter próprio. Em função de vários factores políticos e económicos como a quota de mercado da transportadora aérea no país com o qual conclui o acordo de transporte aéreo, os direitos conferidos serão de carácter livre ou restritivo. A atribuição e avaliação de licenças de exploração de rotas aplicam-se, por conseguinte, apenas às rotas extracomunitárias.

O acordo mais liberal actualmente existente no domínio da aviação é o acordo “Open Skies” com os Estados Unidos. No âmbito deste tipo de regime aberto, várias transportadoras aéreas neerlandesas estão autorizadas a voar de qualquer ponto dos Países Baixos para qualquer ponto do outro país signatário do acordo, via qualquer ponto intermédio e prosseguindo viagem para todos os pontos. Neste tipo de regime muito liberal, não existem restrições quanto à frequência dos voos. Nestas situações, tanto as licenças de exploração de voos regulares de transporte de passageiros e de carga como as licenças para efectuar voos charter são, pois, emitidas automaticamente.

Se o regime bilateral for de tipo restritivo, o acordo de transporte aéreo especificará, entre outros dados, o número de transportadoras aéreas, a frequência dos voos e as rotas em que podem ser efectuados serviços regulares. Em alguns casos, exige-se também ao país terceiro que, em conformidade com o disposto no acordo de transporte aéreo, indique as tarifas. Estas podem estar sujeitas à aprovação pelo país em causa.

Actualmente, tanto os acordos de carácter livre como restritivo exigem, em geral, que a(s) transportadora(s) aérea(s) a designar sejam propriedade e estejam sob o controlo dos Países Baixos. Os acordos de transporte aéreo regulam principalmente os serviços regulares de transporte. Por esse motivo, as autoridades neerlandesas incorporaram o requisito da propriedade e controlo pelos Países Baixos na licença de exploração de rotas em voos regulares. Este requisito é agora substituído pelo requisito segundo o qual a transportadora aérea a que é concedida a licença de exploração de rotas deve ser uma empresa comunitária estabelecida nos Países Baixos. Habitualmente, os voos charter e *ad hoc* são considerados fora do âmbito do acordo de transporte aéreo, numa base caso a caso no contexto da relação bilateral. Para este fim, é emitida uma licença para efectuar voos charter.

Licença para efectuar voos charter

Tal como anteriormente referido, a grande maioria dos voos charter e *ad hoc* não é abrangida pelo regime bilateral. No caso dos voos intracomunitários, não existe um regime próprio aos voos charter e aplica-se o Regulamento (CE) n.º 2408/92. Em princípio, nos voos charter não se faz distinção entre transportadoras aéreas neerlandesas e não neerlandesas, desde que o Estado em que está estabelecida a transportadora aérea não neerlandesa conceda acesso equivalente para a exploração de voos charter às transportadoras neerlandesas.

O critério da nacionalidade desempenha, pois, um papel menos importante na exploração dos voos charter. O procedimento deve, contudo, ser também transparente e não discriminatório. Se for solicitada, pode ser emitida, para a exploração de voos charter ou *ad hoc*, uma licença para efectuar voos charter que autorize a exploração de um certo número de voos num dado período. No exame do pedido serão tidos em conta os mesmos critérios políticos que no exame de um pedido de licença de exploração de rotas. Aplica-se também o procedimento em matéria de consulta e tomada de decisões. Além disso, aplicam-se as directrizes e os procedimentos de concessão de licenças fixados no *Besluit ongeregeld luchtvervoer* (BOL, 2 de Maio de 1975/Stb.1975, 227) e as respectivas regras de execução (nomeadamente, no que respeita às viagens organizadas, aplica-se o *Besluit IT-reizen* (5 de Fevereiro de 1981/ Nr. LV/L 20478/ Rijksluchtvaartdienst/Stcrt. 1981, 33)).

Dado que a política de concessão de licenças dá grande importância ao reforço da rede de rotas aéreas regulares, ao conceder uma licença para efectuar voos charter importa saber se a exploração dos voos charter em questão pode ou não afectar a base político/económica de um serviço regular importante. Se uma companhia de voos charter tencionar alargar as suas actividades ao transporte regular, deve primeiro proceder às necessárias adaptações da licença de exploração de rotas e do certificado de operador aéreo em conformidade com os procedimentos previstos para o efeito nos termos do Regulamento (CE) n.º 2407/92 e nas normas JAR-OPS.

Procedimento de atribuição de licenças de exploração de rotas

Negociações sobre a política de transportes aéreos

Nas negociações sobre a política de transportes aéreos, desempenham um papel importante os interesses das transportadoras aéreas nacionais. Actualmente, é frequente que os direitos de tráfego sejam negociados com base no interesse manifestado em novas oportunidades por uma ou mais transportadoras aéreas. Em primeiro lugar, tem-se em conta a conformidade ou não da candidatura da transportadora aérea interessada com os princípios políticos expostos no Memorando relativo à política de atribuição de direitos de tráfego e o facto de a companhia satisfazer ou não todos os requisitos. Em seguida, são consultadas as outras partes interessadas, a quem se dá a oportunidade de assistir às negociações. Se, em resultado das negociações, só um número limitado de transportadoras aéreas puder ser designado para beneficiar dos direitos de tráfego em conformidade com os princípios políticos expostos no Memorando relativo à política de atribuição de direitos de tráfego, a designação é comunicada pelos canais diplomáticos adequados ao contacto bilateral. As designações em vigor e as rotas atribuídas devem ser mantidas tendo em devida conta os requisitos e restrições previstos na licença de exploração de rotas.

Na sequência do acórdão do Tribunal de Justiça, devem ter-se em conta também os interesses das transportadoras aéreas comunitárias estabelecidas nos Países Baixos. O procedimento ao longo do período desde as negociações até à conclusão do acordo deve também ser transparente e não discriminatório para as transportadoras aéreas comunitárias que não sejam transportadoras nacionais.

Procedimento

Para poderem exercer direitos ou ter acesso a rotas que deixem de ser exploradas por outras transportadoras aéreas, as transportadoras aéreas comunitárias estabelecidas nos Países Baixos devem também apresentar um pedido. Quando uma transportadora aérea apresentar por escrito um pedido de licença de exploração de rotas, a DGTL determinará em primeiro lugar se a relação aérea no que respeita à rota em questão permite autorizar o pedido de exploração.

O processamento dos pedidos de licença de exploração de rotas está sujeito às regras processuais estabelecidas nos capítulos 3, 4 e 6 da *Algemene wet bestuursrecht*. De acordo com estas regras, em princípio é adoptada uma decisão num prazo razoável de oito semanas a contar da recepção do pedido e o requerente tem, por exemplo, a oportunidade de completar mais tarde o seu pedido, se necessário. O requerente pode também pronunciar-se caso o pedido seja rejeitado total ou parcialmente. A AWB prevê que os terceiros interessados possam também pronunciar-se caso preveja que estes possam ter reservas contra a aprovação do pedido. Todas as partes interessadas podem igualmente interpor recurso após a adopção da decisão.

No novo regime, a licença de exploração de rotas continua válida durante cinco anos. Contrariamente aos regimes aplicados anteriormente, o novo regime não prevê prazos específicos para determinadas rotas. As rotas e as respectivas frequências constam de uma lista das rotas efectivas a explorar estabelecida pelo Ministro. Esta lista, que é elaborada nos termos da licença, é válida enquanto esta última se mantiver em vigor. Pode ser alterada com base nos requisitos e restrições previstos na licença de exploração de rotas, por exemplo com base no seu artigo 3.º, caso seja prolongada a autorização de exercício de direitos de tráfego do titular da licença. Além disso, de acordo com o princípio “usar ou perder” (“use-it-or-lose-it”), a lista pode ser alterada se o titular da licença deixar de explorar durante um ano ou mais uma rota para a qual foi concedida autorização nos termos da licença.

Princípio “usar ou perder”

É mantido, e será aplicado mais activamente, o artigo da licença de exploração de rotas que prevê a possibilidade retirar as rotas que deixem de ser exploradas durante um ano ou mais, tendo em conta o possível aumento dos pedidos e, por conseguinte, o escasso número de direitos a distribuir. Na transição para esta abordagem mais dinâmica, foi decidido que a opção de retirada das rotas só será aplicável um ano após a data da decisão alterada, tendo em conta sobretudo que esta disposição não foi aplicada nos últimos anos.

Se, um ano após a atribuição da licença de exploração de algumas rotas, se verificar que uma transportadora aérea explorou menos de 80 % das frequências autorizadas durante o ano na rota em questão, o Ministro pode retirar a licença para essa rota, suprimindo-a da lista das rotas a explorar. Para o efeito, serão tidos em conta os princípios políticos que descritos mais adiante.

No caso das rotas estabelecidas este ano com base na licença de exploração de rotas, o titular da licença só as pode explorar no contexto dos direitos estabelecidos em 22 de Agosto de 2004 nos acordos de transporte aéreo.

Para efeitos de controlo, serão fixadas num regime administrativo as frequências autorizadas das rotas estabelecidas. Será elaborada, em concertação com as companhias comunitárias estabelecidas nos Países Baixos, uma lista que inclui, nomeadamente, as frequências associadas às rotas atribuídas.

Quando a transportadora aérea é a única transportadora designada no âmbito do acordo de transporte aéreo e não podem ser designadas outras transportadoras aéreas (designação única), podem ser retiradas todas as frequências autorizadas nessas rotas. Quando são ou podem ser designadas várias transportadoras aéreas (designação múltipla), será considerada a retirada da licença correspondente à parte não utilizada das frequências atribuídas. No entanto, se a exploração limitada não corresponder aos objectivos dos princípios políticos, a seguir descritos, a aplicar à atribuição de direitos limitados de tráfego, pode também ser considerada no caso da designação múltipla a possibilidade de retirar todas as frequências atribuídas e as colocar à disposição para nova atribuição.

A licença atribuída não será, contudo, retirada pelo Ministro se a transportadora aérea puder demonstrar que a sub-exploração das frequências autorizadas se deve a circunstâncias excepcionais que não puderam ser evitadas, mesmo com a adopção de todas as medidas razoáveis. Por circunstâncias excepcionais, entende-se por exemplo uma situação decorrente de um atentado terrorista ou de uma epidemia de pneumonia atípica (SRA), mas também, por exemplo, restrições impostas por considerações tácticas ou por outras questões de política no domínio dos transportes aéreos. Serão também tidas em conta as situações em que as operações de partilha de códigos sejam seriamente limitadas por medidas restritivas.

Todas as transportadoras aéreas comunitárias estabelecidas nos Países Baixos e, por conseguinte, também a companhia que, até à sua retirada, estava autorizada a explorar as rotas, podem participar no processo de redistribuição das rotas retiradas. Para poderem explorar uma dada rota, as transportadoras aéreas devem manifestar o seu interesse apresentando um pedido por escrito (o mais tardar três meses antes da época na qual a transportadora aérea pretende iniciar os voos caso sejam libertadas rotas/frequências). Com base no pedido e nos direitos disponíveis, a DGTL decidirá tendo em conta as disposições jurídicas aplicáveis.

O Ministro pode, contudo, decidir não retirar rotas apesar da utilização limitada das frequências atribuídas. É, nomeadamente, o caso se a transportadora aérea autorizada comunicar em tempo útil que irá aumentar no ano seguinte o número de voos de modo a explorar de novo a totalidade das frequências e se nenhuma outra transportadora aérea manifestar interesse na exploração desses voos.

Princípios políticos

Os princípios utilizados pela DGTL para determinar se pode ser aceite um pedido de exercício de direitos de tráfego são descritos, em parte, no Memorando sobre a política de concessão de licenças [*Nota Vergunningen-beleid*] e, em parte, na política geral do Ministério dos transportes e gestão da água [*Verkeer en Waterstaat*] tal como consta do texto do orçamento, em conformidade com a metodologia orçamental “*Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording*” (VBTB) ⁽⁵⁾. Numa preocupação de clareza, faz-se em seguida uma breve descrição destes princípios. Para cada pedido, a DGTL procederá a um exame com base nestes critérios e tendo em devida conta as implicações políticas do acórdão do Tribunal de Justiça, igualmente referido. Dado que os acordos de transporte aéreo diferem muito entre si, a ponderação dos princípios políticos é também variável.

Política no domínio do transporte aéreo

Um dos objectivos políticos gerais do Ministério dos transportes e gestão da água consiste em “fornecer um sistema de transporte aéreo eficaz, que contribua para o desenvolvimento e a viabilidade de um mercado aéreo funcional” ⁽⁶⁾. Neste contexto, os Países Baixos contribuem para o desenvolvimento de um mercado dos transportes livre e aberto e, por conseguinte, ao negociar acordos no domínio dos transportes aéreos, esforçar-se-ão por assegurar também uma exploração tão aberta quanto possível. Além disso, os objectivos previstos exigem que, na negociação e repartição dos direitos de tráfego, se tenham em conta as considerações tácticas no domínio da política de transportes aéreos.

⁽⁵⁾ Capítulo XII do orçamento dos Países Baixos de 2003, segunda secção, exercício 2002-2003, 28 600 XII nr 2

⁽⁶⁾ Ver nota de pé de página 5, artigo 11.º

Tendo em conta o que já se afirmou no presente memorando sobre as disposições em matéria de nacionalidade, a DGTL procurará também, após consulta do seu contacto bilateral, adaptar esta cláusula em todos os acordos de transporte aéreo de modo a que as outras transportadoras aéreas comunitárias, desde que estejam estabelecidas nos Países Baixos, possam também reclamar os direitos de tráfego concedidos através dos procedimentos nacionais aplicáveis. Se o referido contacto aderir à cláusula de nacionalidade, será necessário examinar caso a caso qual o método a adoptar e quais as consequências para a atribuição de direitos de tráfego e as correspondentes decisões sobre essas rotas.

Nas futuras negociações sobre a política de transportes aéreos, será necessário adaptar o método de trabalho a fim de assegurar a transparência do procedimento e um acesso equitativo aos direitos adquiridos. Para tal, devem ser tomadas em consideração as disposições do Regulamento (CE) n.º 847/2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros ⁽⁷⁾. As negociações serão efectuadas em nome de todas as transportadoras aéreas comunitárias e, depois de concluídas, será enviada uma comunicação a todas as transportadoras aéreas comunitárias estabelecidas nos Países Baixos, que podem então apresentar um pedido de exercício dos direitos adquiridos.

No que respeita aos voos de transporte de mercadorias, a DGTL procurará criar um regime específico com o parceiro bilateral, a fim de poder defender da melhor forma os interesses dos transportadores de carga. Se não for possível instituir um regime especial para estes voos, a DGTL avaliará, caso a caso e com base nos princípios políticos expostos no presente memorando e no Memorando sobre a política de concessão de licenças, a forma como os direitos adquiridos podem ser repartidos entre transportadoras de passageiros e transportadoras de carga.

No processo que decorre entre as negociações da política aérea e o exercício dos direitos adquiridos, aplicam-se as regras de concorrência nacionais e europeias e a jurisprudência relevante. Por outro lado, no que respeita à partilha de códigos, as autoridades neerlandesas mantêm em princípio o critério de exigir, para os voos com origem, destino e através dos Países Baixos, que seja designada apenas a transportadora que efectua o voo (*operating carrier*). Em contrapartida, alguns países exigem que seja também designada no acordo de transporte aéreo a transportadora que efectua a comercialização, e é por vezes exigida uma licença de exploração do voo. No caso da designação única, isto pode significar que já não será possível designar outra transportadora aérea comunitária estabelecida nos Países Baixos. No caso da designação múltipla, pode significar que o número de frequências para a transportadora que efectua a comercialização implica uma restrição do resto das frequências previstas no acordo de transporte aéreo. A pedido da transportadora que efectua a comercialização, verifica-se neste caso se isto constitui motivo para uma designação e/ou autorização do Ministro com base na licença de exploração de rotas.

Para as actuais operações de partilha de códigos que já são autorizadas com base em acordos de transporte aéreo, as transportadoras aéreas mantêm os seus direitos tendo em conta das condições e outras disposições estabelecidas na licença de exploração de rotas.

Quando uma transportadora aérea está autorizada a explorar voos numa dada rota e tenciona converter o serviço directo em serviço indirecto mediante partilha do código, informará a DGTL. Se, para alterar o serviço neste sentido ou para efectuar novas operações de partilha de códigos, for necessário negociar a política de transportes aéreos tendo em vista alterar o regime jurídico, a DGTL avaliará de novo, com base nos princípios políticos, o modo de repartição dos direitos.

Qualidade da rede

Tal como indicado no Memorando sobre a política de concessão de licenças, o efeito sobre a rede das ligações aéreas com origem, destino e através dos Países Baixos desempenha um papel determinante na concessão da licença a uma transportadora aérea para a exploração de voos em rotas extracomunitárias. Assim, o memorando prevê que não seja autorizado às transportadoras aéreas candidatas a efectuar voos regulares o acesso a rotas que possam afectar as principais ligações da rede mundial existente a partir dos Países Baixos. Desta forma, é realizada a política destinada a reforçar a rede rotas aéreas através dos Países Baixos. No âmbito do VBTB 2002-2006, o objectivo político pode ser resumido do seguinte modo: “conservar e reforçar, no âmbito de um mercado mundial dos transportes aberto e concorrencial, a ligação dos Países Baixos à rede aérea mundial” ⁽⁸⁾. No presente contexto, o objectivo consiste em fazer com que o aeroporto de Schiphol continue a ser um dos quatro principais aeroportos do Noroeste da Europa em termos de qualidade da rede.

⁽⁷⁾ Ver também a “Comunicação da Comissão sobre as relações entre a Comunidade e os países terceiros no domínio do transporte aéreo” (COM(2003) 94).

⁽⁸⁾ Ver nota de pé de página 5, artigo 11.º do orçamento dos Países Baixos para o Ministério dos Transportes e Gestão da Água.

A contribuição para a qualidade da rede pode ser avaliada, por um lado, do ponto de vista do passageiro que embarca e desembarca e, por outro, do passageiro em trânsito ⁽⁹⁾. Para o primeiro, trata-se da “qualidade da acessibilidade” dos Países Baixos por transporte aéreo (neste caso, Schiphol). Para o passageiro em trânsito, trata-se da “qualidade da transferência” para tomar um voo de correspondência nos Países Baixos (neste caso, Schiphol).

Os critérios considerados para esta avaliação da qualidade da rede estão centrados no tipo e na qualidade dos serviços aéreos oferecidos. Neste contexto, a DGTL apoia-se nos seguintes dados:

- descrição do serviço aéreo (nomeadamente a rota em questão),
- frequência do serviço aéreo e capacidade oferecida,
- tipo e configuração das aeronaves,
- rota directa ou indirecta,
- data de início do serviço aéreo,
- continuidade do serviço aéreo,
- natureza do serviço (passageiros, carga ou outro),
- acessibilidade do serviço aéreo aos utilizadores,
- realização de transferências
- grau de concorrência nas rotas

Segurança

O objectivo político geral da DGTL consiste em “promover a segurança do tráfego e do transporte no domínio da aviação” ⁽¹⁰⁾. Neste contexto, a transportadora aérea deve ser titular de um certificado de operador aéreo válido. Os voos só podem ser efectuados no âmbito deste certificado e tendo em conta das normas de segurança nacionais e internacionais em vigor.

A concessão e a validade, em qualquer momento, de uma licença de exploração dependem da posse de um certificado de operador aéreo válido que especifique as actividades abrangidas pela licença de exploração e que obedeça aos critérios definidos no regulamento pertinente do Conselho [artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2407/92].

Ambiente

O objectivo político geral em matéria de ambiente consiste em “instaurar e manter um desenvolvimento sustentável do transporte aéreo” ⁽¹¹⁾. Neste contexto, podem desempenhar um papel importante os parâmetros de ruído e de emissões das aeronaves utilizadas para a exploração de uma dada rota.

Estabelecimento

Nos termos do artigo 43.º do Tratado CE, são proibidas as restrições à liberdade de estabelecimento dos nacionais (ou sociedades, ver artigo 48.º do Tratado CE), bem como as restrições à constituição de agências, sucursais ou filiais pelos nacionais de um Estado-Membro.

O artigo 43.º permite aos nacionais e sociedades de um Estado-Membro desenvolver actividades num outro Estado-Membro respeitando a legislação nacional em vigor para os nacionais do país de estabelecimento. O Tribunal de Justiça considera que uma empresa estabelecida num Estado-Membro deve ser tratada da mesma forma que as empresas nacionais desse Estado. Assim, o requisito de propriedade e de controlo nacionais nos acordos de transporte aéreo constitui uma violação da liberdade de estabelecimento.

As regras gerais e a correspondente jurisprudência do Tribunal afirmam que a legislação comunitária em matéria de estabelecimento implica o exercício efectivo e real de uma actividade de transporte aéreo mediante acordos estáveis, e que a forma jurídica de tal estabelecimento não deve constituir o factor determinante. O mesmo se afirma também no décimo considerando do Regulamento relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados Membros e países terceiros.

⁽⁹⁾ O conceito de “passageiros que embarcam e desembarcam” pode também ser aplicado às “transportadoras que importam e exportam carga”. O conceito de “passageiros em trânsito para outro voo” pode também ser aplicado às “transportadoras de mercadorias em trânsito”.

⁽¹⁰⁾ Ver nota de pé de página 5, artigo 9.º do orçamento dos Países Baixos para o Ministério dos Transportes e Gestão da Água.

⁽¹¹⁾ Ver nota de pé de página 5, artigo 12.º do orçamento dos Países Baixos para o Ministério dos Transportes e Gestão da Água.

Sempre que uma transportadora aérea comunitária solicite direitos de tráfego obtidos pelos Países Baixos no âmbito de negociações bilaterais, a DGTL verificará se essa transportadora está efectivamente estabelecida nos Países Baixos. Os critérios fundamentais utilizados para esse fim serão os decorrentes da jurisprudência do Tribunal de Justiça sobre a integração efectiva na economia nacional e a presença permanente nos Países Baixos. Por outro lado, as transportadoras aéreas comunitárias estabelecidas nos Países Baixos devem também cumprir a legislação deste país aplicável às transportadoras aéreas neerlandesas, nomeadamente serem titulares de uma licença nos termos dos artigos 16.º, 16.º-A e 16.º-B da *Luchtvaartwet*. Esta lei está baseada sobretudo nos requisitos do Regulamento (CE) n.º 2407/92.

Não podem, em princípio, ser colocados entraves às transportadoras comunitárias provenientes de outros Estados-Membros com base no certificado de operador aéreo, na medida em que a licença nacional de origem deve ser reconhecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 2407/92, que constitui o fundamento harmonizado. Contudo, é necessário ter em conta que os actuais requisitos de segurança não estão totalmente harmonizados, podendo ser regidos, numa fase transitória, pelo direito nacional ⁽¹²⁾. O n.º 4 do artigo 16.º-A estabelece, a esse respeito, que o Ministro pode retirar uma licença abrangida pelo Regulamento (CE) n.º 2407/92 se a exploração de um serviço aéreo infringir as disposições da referida lei ou dela decorrentes, ou se não forem cumpridas as disposições previstas na licença.

O décimo considerando afirma também que, quando uma empresa está estabelecida no território de vários Estados-Membros, deve cumprir as obrigações que, de acordo com o direito comunitário, possam ser impostas pela legislação nacional. Por conseguinte, para além da *Luchtvaartwet*, aplicam-se também as regulamentações nacionais, nomeadamente no âmbito do direito do trabalho e dos consumidores, desde que a sua aplicação seja feita de forma não discriminatória.

Propriedade e controlo

O Tribunal de Justiça concluiu que constituem uma violação do direito de estabelecimento as disposições em matéria de nacionalidade nos acordos de transporte aéreo que não considerem elegíveis para a atribuição de direitos de tráfego todas as transportadoras aéreas comunitárias estabelecidas num dado país.

Será, pois, alterado o requisito imposto na licença de exploração de rotas segundo o qual a propriedade maioritária e o controlo efectivo devem estar e permanecer em mãos neerlandesas. Passará a ser formulado com base no n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2407/92 ⁽¹³⁾, precisando que a transportadora aérea deve ser uma transportadora aérea comunitária estabelecida nos Países Baixos. Actualmente, com base no Regulamento (CE) n.º 2407/92, as transportadoras aéreas comunitárias são aquelas cuja propriedade maioritária do capital e controlo efectivo estão nas mãos de um ou mais Estados-Membros da União Europeia e/ou de nacionais dos Estados-Membros. Nos termos do referido regulamento, ser titular de uma licença de exploração válida constitui prova de que se trata de uma transportadora aérea comunitária. As transportadoras devem, pois, ser titulares de uma licença de exploração nos termos do Regulamento (CE) n.º 2407/92.

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

⁽¹²⁾ Ver conclusões do Conselho Transportes de 5 de Junho de 2003 em matéria de relações externas

⁽¹³⁾ Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240 de 24.8.1992, p. 1).

V

(Avisos)

PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

COMISSÃO

F-Paris: Exploração de serviços aéreos regulares

Exploração de serviços aéreos regulares entre Estrasburgo, por um lado, e Praga e Viena, por outro**Anúncio de concursos públicos lançados pela França nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho tendo em vista uma delegação de serviço público**

(2007/C 213/05)

1. **Introdução:** Nos termos do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23.7.1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, a França impôs obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados entre Estrasburgo, por um lado, e Praga e Viena, por outro, cujas condições foram publicadas respectivamente no «Jornal Oficial da União Europeia» de 11.9.2007 com a referência C 212.

São lançados dois concursos independentes para as rotas Estrasburgo-Praga e Estrasburgo-Viena.

Relativamente a cada uma das rotas, e no âmbito do procedimento previsto no n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do regulamento supracitado, a França decidiu, caso nenhuma transportadora aérea tenha começado ou esteja prestes a iniciar, em 29.2.2008, a exploração da rota em causa em conformidade com as obrigações de serviço público impostas e sem solicitar compensações financeiras, limitar o acesso à rota a uma única transportadora e conceder, após concurso, o direito de exploração desses serviços aéreos a partir de 30.3.2008, primeiro dia da estação aeronáutica IATA de Verão de 2008, até 27.3. 2010, véspera da data de início da estação aeronáutica IATA de Verão de 2010.

Os proponentes podem apresentar propostas que impliquem a realização das duas rotas supramencionadas, nomeadamente se tal tiver como efeito a diminuição da compensação global requerida. Os proponentes devem, no entanto, especificar claramente, para cada rota, o montante da compensação solicitada, eventualmente modulado em função das várias hipóteses de selecção das propostas, para o caso de apenas ser seleccionada uma parte das rotas em relação às quais tenham apresentado propostas.

2. **Objecto dos concursos:** Relativamente a cada uma das rotas mencionadas no n.º 1, prestar, a partir de 30.3.2008, serviços aéreos regulares em conformidade com as obrigações de serviço público em causa, publicadas no «Jornal Oficial da União Europeia» de 11.9.2007 com a referência C 212.

3. **Participação nos concursos:** A participação está aberta a todas as transportadoras aéreas comunitárias titulares de uma licença de exploração válida emitida ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23.7.1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.

4. **Processo de concurso:** Cada um dos concursos está sujeito às disposições do n.º 1, alíneas d), e), f), g), h) e i), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

5. **Documentação do concurso:** A documentação completa do concurso, incluindo o seu regulamento específico e o modelo do contrato de prestação de serviço público, bem como o seu anexo técnico (nota sobre a situação demográfica e socioeconómica da zona de influência do aeroporto de Estrasburgo, nota sobre o aeroporto de Estrasburgo, estudo de mercado, nota sobre o Parlamento Europeu, texto das obrigações de serviço público publicadas no «Jornal Oficial da União Europeia»), pode ser obtida gratuitamente no seguinte endereço:

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

6. **Compensação financeira:** As propostas devem mencionar explicitamente o montante exigido a título de compensação para a exploração de cada rota durante todo o período de vigência do contrato (com um primeiro mapa discriminativo para o período de 30.3.2008 a 28.3.2009 e um segundo para o período de 29.3.2009 a 27.3.2010). O montante exacto da compensação finalmente concedida será determinado «ex post» para cada período, em função das despesas e receitas efectivamente geradas pelo serviço, com base em documentos comprovativos, dentro do limite do montante constante da proposta.
7. **Tarifas:** As propostas devem especificar as tarifas previstas, bem como as condições da evolução das mesmas.
8. **Duração, alteração e rescisão do contrato:** O contrato terá início em 30.3.2008 e terminará na véspera do início da estação aeronáutica IATA de Verão de 2010, ou seja, em 27.3.2010. A execução do contrato será objecto de uma análise em concertação com a transportadora no final de cada um dos dois períodos definidos no ponto 6. Na eventualidade de uma alteração imprevisível das condições de exploração, o montante da compensação poderá ser revisto.
- Em conformidade com as obrigações de serviço público mencionadas no n.º 2, os serviços só podem ser interrompidos pela transportadora seleccionada após um pré-aviso mínimo de 6 meses.
- Em caso de incumprimento grave das suas obrigações contratuais, considera-se que a transportadora rescindiu o contrato sem pré-aviso se não assegurar os seus voos em conformidade com as ditas obrigações no prazo de um mês após ter sido notificada.
9. **Sanções:** O incumprimento pela transportadora do prazo de pré-aviso mencionado no ponto 8 é sancionado por

coima, nos termos do artigo R.330-20 do Código da Aviação Civil, ou por uma redução da compensação financeira calculada em função do número de meses de carência e do défice real da rota no ano em causa, até ao limite da compensação financeira referida no ponto 6.

Em caso de incumprimento limitado das obrigações de serviço público, serão aplicadas reduções à compensação máxima prevista no ponto 6, sem prejuízo da aplicação do disposto no artigo R.330-20 do Código da Aviação Civil.

Tais reduções terão em conta o número de semanas no decurso das quais a capacidade oferecida tiver sido inferior à capacidade mínima, bem como o incumprimento da frequência dos voos e dos horários impostos como obrigações de serviço público.

10. **Apresentação das propostas:** As propostas devem dar entrada, até às 17:00 horas (hora local), no endereço seguinte:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, no prazo máximo de 5 semanas a contar da data da publicação do presente anúncio de concurso no «Jornal Oficial da União Europeia», por carta registada com aviso de recepção, fazendo fé a data desse aviso, ou mediante entrega em mão contra recibo.

11. **Validade do concurso:** Em conformidade com o n.º 1, primeira frase da alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, a validade de cada concurso fica sujeita à condição de nenhuma transportadora aérea comunitária apresentar, antes de 29.2.2008, um programa de exploração da rota em causa a partir de 30.3.2008, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas e sem solicitar qualquer compensação financeira.

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

COMISSÃO

AUXÍLIOS ESTATAIS — DINAMARCA

Auxílio estatal C 22/07 (ex N 43/07) — Extensão a determinadas actividades do regime que isenta empresas dinamarquesas de transportes marítimos do pagamento do imposto sobre o rendimento e das contribuições sociais de marítimos

Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2007/C 213/06)

Por carta datada de 10 de Julho de 2007, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão notificou ao Reino da Dinamarca a sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente às medidas de auxílio acima mencionadas.

As partes interessadas podem enviar as suas observações, no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta que o acompanha, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral Energia e Transportes
Direcção A — Unidade 4
B-1049 Bruxelas
Fax (32-2) 296 41 04

As observações em causa serão comunicadas ao Reino da Dinamarca. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

TEXTO DO RESUMO

1. DESCRIÇÃO DA MEDIDA

1.1. Título

1. Extensão do regime DIS às actividades de assentamento de cabos e de dragagem

1.2. Descrição da alteração ao regime notificada

2. O objectivo principal da alteração notificada é estender o regime DIS às tripulações a bordo de navios lança-cabos e dragas. Este regime consiste na isenção — para os armadores — do pagamento das contribuições sociais e do imposto sobre o rendimento dos marítimos ao seu serviço que trabalhem a bordo de navios registados no *Dansk Internationalt Skibsregister*, o Registo Naval Internacional da Dinamarca, a seguir denominado registo DIS, quando os navios sejam utilizados para o transporte comercial de passageiros ou mercadorias.

3. As medidas em apreço não dizem respeito ao regime do imposto sobre a arqueação. Estão, até à data, limitadas ao regime DIS.

4. No que respeita aos navios lança-cabos, as suas actividades não eram até à data elegíveis para os regimes existentes de apoio ao transporte marítimo, ou seja, o regime do imposto sobre a arqueação e o regime DIS, embora os navios lança-cabos fossem autorizados a registar-se no DIS. Estas actividades estavam sujeitas ao imposto sobre as sociedades normal e às contribuições sociais normais. A Dinamarca pretende, a partir de agora, conceder aos navios lança-cabos o benefício integral do regime DIS.

5. Acessoriamente, a Dinamarca notificou à Comissão um decreto que nunca fora notificado e que estabelece regras importantes para a aplicação do regime DIS. Trata-se do Decreto relativo à tributação dos marítimos, em aplicação da secção 12 da Lei n.º 386, de 27 de Maio de 2005, relativa à tributação dos trabalhadores marítimos.

6. No que respeita às dragas, o decreto em questão especifica o que pode ser considerado transporte marítimo na indústria da dragagem, com vista ao estabelecimento de regras para a elegibilidade das actividades de dragagem.
7. Nos termos da secção 13 do decreto em questão, são consideradas como transporte marítimo as seguintes actividades das dragas:
 - (1) navegação entre o porto e o local de extracção;
 - (2) navegação entre o local de extracção e o local onde os materiais extraídos devem ser descarregados, incluindo a descarga;
 - (3) navegação entre o local da descarga e o porto;
 - (4) navegação nos locais de extracção ou entre eles;
 - (5) navegação para prestação de assistência, a pedido das administrações públicas, relacionada com operações de limpeza subsequentes a derrames de hidrocarbonetos, etc.
8. Nos termos da lei actual as dragas de areias não podem ser registadas no Registo Naval Internacional da Dinamarca. Não podem também ser abrangidas pelo regime do imposto sobre a arqueação. As dragas de areias não podem, portanto, reunir as condições básicas da elegibilidade para o regime DIS. Além disso, como estas dragas são, em certa medida, utilizadas para trabalhos não abrangidos pelas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos ⁽¹⁾, a seguir denominadas as Orientações — por exemplo, trabalhos de construção em águas territoriais —, é difícil para a Dinamarca incluir as dragas de areias no regime geral dos salários líquidos.
9. Em vez disso, a Dinamarca decidiu tributar as pessoas que trabalham a bordo de dragas de areias de acordo com as regras gerais e, subsequentemente, reembolsar o imposto aos proprietários das embarcações, quando as condições para tanto se encontrem preenchidas. A dragagem é assim indirectamente abrangida pelo regime DIS.

2. EXAME PRELIMINAR DA EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

10. A Comissão examina na presente comunicação se a aplicação do regime DIS às actividades de dragagem e de assentamento de cabos é compatível com o mercado comum.

3. DÚVIDAS QUANTO À COMPATIBILIDADE DA MEDIDA COM O MERCADO COMUM

11. A Comissão duvida que as actividades de assentamento de cabos e determinadas actividades de dragagem abrangidas pelo regime constituam transporte marítimo na acepção das Orientações.

3.1. Assentamento de cabos

12. A Comissão considera impossível dividir uma determinada actividade em uma parte abrangida pela noção de transporte marítimo e uma parte dela excluída. É, em vez disso, da opinião de que é necessário, para todos os tipos de actividades marítimas, empreender uma avaliação global, a fim de concluir se, efectivamente, a actividade examinada é integralmente abrangida pela noção de transporte marítimo.

13. Por conseguinte, a Comissão considera que o assentamento de cabos no mar não pode ser entendido como a sobreposição de um serviço de transporte marítimo e do assentamento efectivo do cabo.
14. Os navios lança-cabos não transportam habitualmente carretéis de cabos de um porto para outro, ou de um porto para uma instalação *offshore*. Em vez disso, instalam cabos, a pedido de um cliente, de um ponto determinado localizado numa costa a um ponto determinado localizado noutra costa.
15. Além disso, não está provado que as empresas de assentamento de cabos estabelecidas na Comunidade estejam sujeitas a uma pressão concorrencial semelhante à que enfrentam os operadores de transportes marítimos no mercado mundial. Não é claro que os navios lança-cabos comunitários se confrontem com uma concorrência dos pavilhões de conveniência tão intensa como a que caracteriza os transportes marítimos.

3.2. Dragagem

16. A Comissão considera que a extracção de materiais para manter a profundidade dos canais de navegação ou das bacias portuárias e a descarga destes materiais no mar não constituem transporte. Com efeito, o cliente (as autoridades portuárias ou fluviais) espera que as empresas de dragagem eliminem os materiais que impedem ou obstruem a navegação e não que transportem os referidos materiais para um local específico.
17. Além disso, a Comissão duvida que a extracção de agregados no mar e seu transporte até ao porto onde a empresa de dragagem se encontra estabelecida constitua transporte marítimo. Deve, neste contexto, recordar-se que transporte marítimo é o transporte de mercadorias entre «um porto e qualquer outro porto ou instalação *offshore*». Uma vez que o local de extracção não pode ser considerado uma instalação *offshore*, é contestável que a actividade de extracção de agregados e respectivo transporte até ao porto de descarga constitua transporte marítimo.
18. Contudo, a Comissão pode aceitar o ponto de vista de que o estaleiro da obra (recuperação de terras, construção de um molhe ou de um dique, etc.) pode constituir uma instalação *offshore*, devido à natureza fixa do local de construção. Nesse sentido, o transporte de agregados de um porto para um estaleiro de obras no mar pode constituir transporte marítimo.
19. Consequentemente, a Comissão duvida que todas as actividades das dragas, previstas nas medidas notificadas, possam constituir transporte marítimo, para efeitos da aplicação das Orientações.
20. A Comissão considera, assim, no presente estágio da sua análise, que o assentamento de cabos não pode constituir transporte marítimo e não pode ser elegível para auxílios estatais aos transportes marítimos, na acepção das Orientações. Em relação à dragagem, no estágio presente, a Comissão duvida que as actividades abrangidas pelo regime constituam transporte marítimo e preencham os critérios de elegibilidade para os auxílios estatais aos transportes marítimos.

⁽¹⁾ JO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

TEXTO DA CARTA

«1. SAGSFORLØB

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

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Titel

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

2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

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

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

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

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

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

2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Reference: TREN(2007) D/ 306985.

⁽⁶⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

2.4. Budget

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

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

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

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

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

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

2.6. Kabellægning

23. Et kabelskib er et højsøfartøj, som er udformet og anvendes til at udlægge undervandskabler til telekommunikation eller el-transmission. Sådanne fartøjer kan også anvendes til at reparere bestående kabler. Et kabelskib er til forskel fra andre fartøjer udstyret med en stor overbygning og en eller flere kabeltromler.
24. Udlægning af søkabler er et erhverv, som tog sin begyndelse i midten af det 19. århundrede, og som kun har kendt fremgang siden og navnlig efter, at lyslederkabler vandt indpas i teleindustrien i midten af 1980'erne. Kabel-lægningsvirksomhedernes kunder er normalt teleselskaber.
25. De vigtigste ejere og operatører af kabelskibe i verden for tiden er:
- TYCO
 - ASN Marine
 - Elettra
 - FT Marine
 - Global Marine Systems Limited
 - NTT World Engineering Marine Corporation (NTT-WEM)
 - S. B. Submarine Systems
 - YIT Primatel Ltd
 - E-MARINE
 - IT International Telecom Inc.
26. Ifølge oplysninger fra de danske myndigheder fører mere end halvdelen af verdens kabellægnings tonnager 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 (opmuring) 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 sandsugningsaktiviteter er forenelig med fællesmarkedet, idet disse aktiviteter måske ikke er søtransport i henhold til retningslinjerne.
35. Ved søtransport forstås i forbindelse med gennemførelsen af retningslinjerne søtransport i henhold til EU-lovgivningen og navnlig forordning (EF) nr. 4055/56 ⁽¹¹⁾, som definerer »søtransport inden for Fællesskabet« som »befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat«. På dette grundlag kan søtransport defineres som »befordring af passagerer og gods med skib, på en kundes vegne, mellem en havn og enhver anden havn eller et offshoreanlæg«.
36. I denne forbindelse har Domstolen afklaret begrebet søtransport i en dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04, Grækenland mod Kommissionen, for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt bugsering ville være søtransport: »[...] adskiller bugsering sig fra cabotage i art og egenskab, således som defineret i artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92. Selv om bugsering er en ydelse, der normalt leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer. Der er snarere tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bøj. En bugserbåd, som hjælper et andet skib med at manøvrere, leverer ekstra drivkraft til dette skib eller erstatter dets drivkraft i tilfælde af fejl eller svigt, assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transportskib.« Domstolen bemærkede også, at forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på »tjenesteydelser, der er relaterede til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport« ⁽¹²⁾. I lyset af denne

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

4.2. Kabellægning

37. Kommissionen mener, at det må undersøges, hvilke virkninger den påtænkte udvidelse ville have på den berørte sektor. Den sektor, det drejer sig om, er udlægning af tele- eller el-kabler på havbunden.
38. Kommissionen anser det for umuligt at inddele en given aktivitet i dele, hvoraf nogle er omfattet af begrebet søtransport, medens andre ikke er det. Det vil være nødvendigt — ligesom for alle andre maritime aktiviteter — at foretage en global vurdering og derefter konkludere, hvorvidt den undersøgte aktivitet vil være helt omfattet af definitionen af søtransport.
39. Som følge heraf mener Kommissionen ikke, at udlægning af kabler i havet kan siges at være en kombination af søtransport og udlægning af kabler i havet.
40. Kabelskibe foretager normalt ikke transport af 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).

AUXÍLIO ESTATAL — ALEMANHA**Auxílio estatal C 18/07 (ex N 874/06) — Auxílio à formação a favor da DHL — Leipzig****Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2007/C 213/07)

Por carta de 27 de Junho de 2007, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão notificou à Alemanha a decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio à formação acima mencionado.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações relativamente ao auxílio em relação ao qual a Comissão deu início ao procedimento no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Registo dos Auxílios Estatais
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
B-1049 Bruxelas
Fax (32-2) 296 12 42

Estas observações serão comunicadas à Alemanha. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

TEXTO DO RESUMO**PROCEDIMENTO**

O auxílio previsto a favor da DHL em Leipzig, Alemanha, foi notificado à Comissão em 21 de Dezembro de 2006.

DESCRIÇÃO

O beneficiário do auxílio seria a DHL, um operador de serviços de transporte urgente de encomendas, cujo capital pertence na totalidade à Deutsche Post AG. A DHL está actualmente a construir um novo centro de entrega de encomendas e frete aéreo em Leipzig-Halle, Alemanha, que se prevê que esteja operacional no final de Outubro de 2007. O centro de entrega de encomendas e frete aéreo será gerido pela DHL Hub Leipzig GmbH e pela European Air Transport Leipzig GmbH.

As autoridades alemãs projectam conceder auxílios à formação no montante de 7,753 milhões de EUR relativamente a um total de custos elegíveis que ascende a [(10-15)] (*) milhões de EUR. A formação diz respeito a determinadas funções, como «assistente de terra de frete aéreo» (designados «agentes de pista II»), agentes de segurança, bem como mecânicos de controlo pré-vôo e mecânicos de pista. O programa de formação inclui principalmente acções de formação *geral* e algumas acções de formação *específica*.

APRECIÇÃO

Nesta fase, a Comissão tem sérias dúvidas quanto ao facto de os auxílios projectados preencherem as condições previstas no Regulamento (CE) n.º 68/2001 da Comissão e no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE. Por um lado, a Comissão não está segura de que os custos elegíveis têm igualmente em conta as horas produtivas. Por outro, a Comissão tem razões para crer que os beneficiários teriam necessidade de prestar a formação em causa aos seus empregados, mesmo na ausência de um

auxílio, pelos seguintes motivos: em primeiro lugar, na sequência dos investimentos realizados no centro logístico de Leipzig, Alemanha, a DHL tem de contratar novos trabalhadores para começar a operar; em segundo lugar, as acções de formação, embora em larga medida sejam de carácter geral, parecem bastante técnicas e em grande parte imediatamente necessárias para a exploração da plataforma; em terceiro lugar, certas qualificações e certificações parecem ser obrigatórios por lei; em quarto lugar, afigura-se bastante difícil encontrar empregados já completamente formados e qualificados para serviços no domínio do transporte aéreo no mercado europeu; por último, a subcontratação de serviços não parece uma solução eficiente do ponto de vista dos custos.

CONCLUSÃO

Tendo em conta as dúvidas acima mencionadas, a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.

TEXTO DA CARTA

«Hiermit teilt die Kommission der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden über die vorerwähnte Maßnahme übermittelten Angaben beschließen 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.

(*) Dados confidenciais.

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. ‚Berufsspendlertum‘ entgegenzuwirken. Später gab DHL jedoch an, dass es auch auf die geplante Qualifizierungsmaßnahme verzichten und stattdessen Mitarbeiter von Wettbewerbern abwerben bzw. die Dienstleistungen an verschiedene externe Unternehmen vergeben könne.
9. Bei der von DHL Hub angebotenen beruflichen Qualifizierung handelt es sich vornehmlich um allgemeine Ausbildungsmaßnahmen, mit denen den Arbeitern das Wissen und die Fähigkeit zur Ausübung der jeweiligen Tätigkeiten vermittelt werden soll. Die Ausbildung umfasst einen theo-

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

Tabelle 1

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

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

Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)

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

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

Sicherheitsfachkräfte

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

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

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

Ausbildung für das mittlere Management

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

Tabelle 2

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

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

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

2.3. Förderfähige Ausbildungskosten und geplante Beihilfe

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

Tabelle 3

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

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

Vorliegen staatlicher Beihilfe

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

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

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

⁽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:
- Vermittlung von für den Geschäftsbetrieb erforderlichen unternehmensspezifischen Kenntnissen, d.h. Kenntnisse über bestimmte auf DHL zugeschnittene Frachtsysteme, die außerhalb von DHL nicht zu Ausbildungsinhalten gehören. Das gilt insbesondere für die spezifischen Ausbildungsmaßnahmen wie den Kurs über Unit Load Device für Flugzeugabfertiger.
 - Erwerb von bestimmten, für den Geschäftsbetrieb gesetzlich vorgeschriebenen Qualifikationen. Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass eine bestimmte Anzahl von Mitarbeitern mit Sicherheitsanforderungen vertraut sein müssen. Dies ist gesetzlich vorgeschrieben und bedarf einer formellen Zertifizierung. Dieses Erfordernis ist auf die spezielle Art der Dienstleistungen von DHL zurückzuführen, die grundsätzlich ein erhebliches Sicherheitsrisiko in sich bergen. Die Kommission stellt fest, dass sowohl nach nationalen als auch nach europäischen Rechtsvorschriften beim Umgang mit Frachttücken als Ramp Agent oder Sicherheitsfachkraft bestimmte Voraussetzungen oder Sicherheitsanforderungen erfüllt sein müssen. Beispielsweise hat der Gesetzgeber je nach Größe der Flugzeugflotte bzw. Frachttonnage eine Mindestmitarbeiterzahl zur Durchführung der entsprechenden Tätigkeiten festgelegt. Außerdem sind die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 und 9 des deutschen Luftverkehrsgesetzes verpflichtet, das Sicherheitspersonal und alle übrigen Mitarbeiter entsprechend zu schulen. Ähnliche Vorschriften sind in der deutschen Verordnung über Bodenabfertigungsdienste (Anhang 3) vorgesehen. Demnach scheinen die gesamte Ausbildung bei DHL EAT, die meisten Schulungen für die Sicherheitsfachkräfte sowie mindestens 5 Kurse für Flugzeugabfertiger (d. h. Brandschutz, Umgang mit Frachttüren, erste Hilfe, Gefahrgutschulung und Sicherheitsbestimmungen auf dem Vorfeld) ohnehin gesetzlich vorgeschrieben zu sein. Darüber hinaus muss geklärt werden, ob die Kurse für Flugzeugabfertiger wie erste Hilfe, Sicherheit, Sicherheitsbezogene Bereiche, Umweltmanagement usw. sowie einige vergleichbare Kurse für die Sicherheitsfachkräfte nicht ebenfalls Pflicht sind. Dies gilt auch für die Führungskräfte, die dieselben Qualifikationen vorweisen müssen.
 - Vermittlung einer für den Betrieb des Hubs unmittelbar erforderlichen allgemeinen fachbezogenen Ausbildung. Dies bezieht sich auf Kurse für Flugzeugabfertiger wie Flugzeugbeförderung, Flugzeugenteisung, Vorfeldführerschein, Flurförderzeugschein, Sicherheit auf dem Vorfeld usw.
 - Ausbildung am Arbeitsplatz zur Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs. Im Rahmen dieser Ausbildung sollen sich die Ausbildungsteilnehmer mit den Arbeitsabläufen vertraut machen, was im Luftfrachtbetrieb von besonderer Bedeutung ist, da das Beladen der Flugzeuge nach einem straffen Zeitplan erfolgen muss und ein einziger Fehler enorme Verspätungen nach sich ziehen kann.
 - Vermittlung von sonstigen Allgemeinkenntnissen, die nicht unter die Buchstaben b) bis d) fallen.
40. Drittens bezweifelt die Kommission, dass DHL in der Lage wäre, für seinen unternehmerischen Bedarf Arbeitskräfte mit den vorgenannten Fähigkeiten auf dem lokalen oder dem europäischen Arbeitsmarkt anzuwerben. Jedenfalls ist nicht von der Hand zu weisen, dass auf dem lokalen Arbeitsmarkt keine qualifizierten Fachkräfte zu finden sind. Zudem scheint, wie die deutschen Behörden selbst hervorheben, unter den Arbeitnehmern keine Bereitschaft zu bestehen, den Wohnsitz dauerhaft in die neuen Bundesländer zu verlegen. Schließlich gelangte die Kommission in der Besprechung mit den deutschen Behörden zu der Feststellung, dass qualifizierte Fachkräfte für den Luftfrachtbereich auch auf dem europäischen Markt nur schwer zu finden sind. Die Kommission bräuchte hierzu nähere Angaben von DHL und anderen Beteiligten.
41. Viertens bezweifelt die Kommission, dass die Anwerbung bereits qualifizierter Fachkräfte eine angemessene Alternative zur hausinternen Ausbildung ist. Die Kommission geht davon aus, dass zumindest die spezifischen Ausbildungsmaßnahmen und die Sicherheitsschulungen in jedem Fall von DHL durchzuführen sind, da die spezifische Fachausbildung nicht von externen Ausbildern vermittelt werden kann und für DHL eine adäquate Sicherheitsschulung gewährleistet sein muss. Vor allem ist ein fachbezogenes Sicherheitstraining für Sicherheitsfachkräfte erforderlich. Auch die Logistikausbildung und die Ausbildung der Führungskräfte scheinen unerlässlich.

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

4. ENTSCHEIDUNG

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

Notificação prévia de uma concentração
(Processo COMP/M.4753 — Antalis/MAP)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2007/C 213/08)

1. A Comissão recebeu, em 5 de Setembro de 2007, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ⁽¹⁾, através da qual a empresa Antalis International SAS (Antalis, França), controlada por Sequana Capital, adquire, na acepção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do referido regulamento, o controlo exclusivo de MAP Merchant Group BV (MAP, Países Baixos), mediante a aquisição de acções.

2. As actividades das empresas em causa são:

— Antalis: distribuição de papel,

— MAP: distribuição de papel.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 139/2004. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as suas eventuais observações sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão no prazo de 10 dias após a data de publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por fax [(32-2) 296 43 01 ou 296 72 44] ou pelo correio, com a referência COMP/M.4753 — Antalis/MAP, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Registo das Concentrações
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.