

Uradni list

Evropske unije

C 213

Zvezek 50

Slovenska izdaja

Informacije in objave

12. september 2007

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina	Stran
	II <i>Sporočila</i>	
	SPOROČILA INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE	
	Komisija	
2007/C 213/01	Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES – Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora ⁽¹⁾	1
	IV <i>Informacije</i>	
	INFORMACIJE INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE	
	Komisija	
2007/C 213/02	Menjalni tečaji eura	6
	INFORMACIJE DRŽAV ČLANIC	
2007/C 213/03	Romunski nacionalni postopek za dodelitev omejenih letalskih prometnih pravic	7
2007/C 213/04	Nizozemski nacionalni postopek za razdelitev omejenih letalskih prometnih pravic	12
	V <i>Objave</i>	
	UPRAVNI POSTOPKI	
	Komisija	
2007/C 213/05	F-Pariz: Opravljanje rednih zračnih prevozov – Opravljanje rednih zračnih prevozov med Strasbourgom na eni strani ter Prago in Dunajem na drugi strani – Obvestilo o javnih razpisih za zbiranje ponudb, ki jih je Francija objavila v skladu s členom 4(1)(d) Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 za prenos pooblastil javne službe	20

SL

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM KONKURENČNE POLITIKE

Komisija

2007/C 213/06	Državna pomoč – Danska – Državna pomoč št. C 22/07 (ex N 43/07) – Razširitev sistema o oprostitvi danskih podjetij za pomorski prevoz od plačila dohodnine in prispevkov za socialno varnost za pomorščake na nekatere dejavnosti – Poziv k predložitvi pripomb v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES ⁽¹⁾	22
2007/C 213/07	Državna pomoč – Nemčija – Državna pomoč C 18/07 (ex N 874/06) – pomoč za usposabljanje za DHL Leipzig – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES ⁽¹⁾	28
2007/C 213/08	Predhodna priglasitev koncentracije (Zadeva št. COMP/M.4753 – Antalis/MAP) ⁽¹⁾	35

II

(Sporočila)

SPOROČILA INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

KOMISIJA

Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES**Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora**

(Besedilo velja za EGP)

(2007/C 213/01)

Datum sprejetja odločitve	19.7.2007
Št. pomoči	N 360/06
Država članica	Slovaška
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Zvýhodnený daňový režim na používanie palív z obnoviteľných zdrojov na základe smernice č. 2003/96/ES (biopalivá)
Pravna podlaga	Zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení zákona č. 667/2004 Z. z. a zákona č. 223/2006 Z. z. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 246/2006 Z. z. o minimálnom množstve pohonných látok vyrobených z obnoviteľných zdrojov v motorových benzínach a motorovej naftě uvedených na trh Slovenskej republiky
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Varstvo okolja
Oblika pomoči	Znižanje davčne stopnje
Proračun	Skupni znesek načrtovane pomoči: 2 933 mio. SKK
Intenzivnost	—
Trajanje	1.5.2006-30.4.2012
Gospodarski sektorji	Kemična in farmacevtska industrija

Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministerstvo financí SR
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

—

Datum sprejetja odločitve	13. 6.2007
Št. pomoči	N 549/06
Država članica	Italija
Regija	Sicilia
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Atlantica Invest AG
Pravna podlaga	— 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
Vrsta ukrepa	Individualna pomoč
Cilj	Regionalni razvoj
Oblika pomoči	Neposredna nepovratna sredstva
Proračun	Skupni znesek načrtovane pomoči: 97,48 mio. EUR
Intenzivnost	12,2 %
Trajanje	31.12.2009
Gospodarski sektorji	Rekreativne, kulturne in športne storitve
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministero dello Sviluppo economico
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

—

Datum sprejetja odločitve	4. 5.2007
Št. pomoči	N 755/06
Država članica	Češka
Regija	—
Naziv	Popravilo škode na jezovih in vzrejnih ribnikih, nastale zaradi poplav v obdobju od maja do julija 2006
Pravna podlaga	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
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Nadomestilo za škodo, nastalo zaradi poplav poleti 2006
Oblika pomoči	Neposredna pomoč
Proračun	Skupaj 3 000 000 CZK
Intenzivnost	Največ 70 % stroškov gradnje
Trajanje	1.1.2007-31.12.2008
Gospodarski sektorji	Ribištvo
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	4.5.2007
Št. pomoči	N 914/06
Država članica	Češka
Regija	—
Naziv	Ublažitev škode na staležih rib v vzrejnih ribnikih, nastale zaradi poplav v obdobju od 28. maja do 2. julija 2006

Pravna podlaga	1) Usnesení vlády ČR ze dne 1. 11. 2006 č. 1246 o finančním řešení zmírnění škod způsobených na zem. majetku, vodohospodářské infrastruktury, 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
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Ublažitev škode na staležih rib v vzrejnih ribnikih, nastale zaradi poplav v obdobju od 28. maja do 2. julija
Oblika pomoči	Neposredna pomoč
Proračun	Skupaj 10 000 000 CZK
Intenzivnost	50 % škode na staležu
Trajanje	1.12.2006-31.12.2007
Gospodarski sektorji	Ribištvo
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	14.5.2007
Št. pomoči	N 135/07
Država članica	Nizozemska
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Fonds voor vispromotie (wijziging bestaande regeling)
Pravna podlaga	Verordening financiering vispromotie 2007
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Pomoč za ribiški sektor
Oblika pomoči	Posamična nepovratna sredstva
Proračun	Približno 1 381 000 EUR letno
Intenzivnost	Največ 100 %

Trajanje	Ni omejeno
Gospodarski sektorji	Ribiški sektor
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Drugi podatki	Letno poročilo

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

KOMISIJA

Menjalni tečaji eura ⁽¹⁾**11. septembra 2007**

(2007/C 213/02)

1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj
USD ameriški dolar	1,3824	RON romunski leu	3,3163
JPY japonski jen	157,31	SKK slovaška krona	33,637
DKK danska krona	7,4473	TRY turška lira	1,7790
GBP funt šterling	0,68020	AUD avstralski dolar	1,6715
SEK švedska krona	9,3200	CAD kanadski dolar	1,4467
CHF švicarski frank	1,6401	HKD hongkonški dolar	10,7610
ISK islandska krona	89,86	NZD novozelandski dolar	1,9819
NOK norveška krona	7,8515	SGD singapurski dolar	2,1049
BGN lev	1,9558	KRW južnokorejski won	1 294,48
CYP ciprski funt	0,5842	ZAR južnoafriški rand	9,9094
CZK češka krona	27,630	CNY kitajski juan	10,4001
EEK estonska krona	15,6466	HRK hrvaška kuna	7,3237
HUF madžarski forint	254,58	IDR indonezijska rupija	13 049,86
LTL litovski litas	3,4528	MYR malezijski ringit	4,8584
LVL latvijski lats	0,7004	PHP filipinski peso	65,056
MTL malteška lira	0,4293	RUB ruski rubelj	35,2250
PLN poljski zlot	3,7895	THB tajski bat	44,709

⁽¹⁾ Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

INFORMACIJE DRŽAV ČLANIC

Romunski nacionalni postopek za dodelitev omejenih letalskih prometnih pravic

(2007/C 213/03)

V skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 847/2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozihih med državami članicami in tretjimi državami Evropska komisija objavlja naslednji nacionalni postopek za razdelitev letalskih prometnih pravic med upravičene prevoznike Skupnosti, če so te pravice omejene na podlagi mednarodnih sporazumov o letalskih prevozihih.

„Ministrstvo za promet

Odlok o odobritvi Uredbe o določitvi letalskih prevoznikov Skupnosti za opravljanje letalskih prevozov v skladu z določbami sporazumov o letalskih prevozihih, ki jih je Romunija sklenila z državami nečlanicami EU

Št. 269 z dne 28. maja 2007

Z izvajanjem pooblastil Ministrstva za promet kot državnega organa, pristojnega za promet,

na podlagi člena 4(b) in (v) ter člena 50(3) Odredbe vlade št. 29/1997 o Zakoniku o civilnem letalstvu, ponovno objavljenem, kakor je bil pozneje spremenjen in dopolnjen, člena 5 Uredbe (ES) št. 847/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozihih med državami članicami in tretjimi državami ter člena 5(4) Sklepa vlade št. 367/2007 o organizaciji in delovanju Ministrstva za promet,

izdaja Ministrstvo za promet naslednji

ODLOK:

Člen 1

Odobri se Uredba o določitvi letalskih prevoznikov Skupnosti za opravljanje letalskih prevozov v skladu z določbami sporazumov o letalskih prevozihih, ki jih je Romunija sklenila z državami nečlanicami EU, kakor je določena v Prilogi, ki je sestavni del tega odloka.

Člen 2

(1) Ta odlok se objavi v delu I Uradnega lista Romunije.

(2) Na dan začetka veljavnosti tega odloka se razveljavi Odlok št. 546/1999 o pogojih, ki veljajo za določitev letalskih prevoznikov Romunije za opravljanje javnih storitev v zračnem prometu na rednih progah, objavljen v delu I Uradnega lista Romunije, št. 539 z dne 4. novembra 1999.

Člen 3

Generalni direktorat za civilno letalstvo Ministrstva za promet sprejme ukrepe za uporabo določb tega odloka.

Minister za promet

Ludovic ORBAN

Priloga k Odloku št. 269/2007 Ministrstva za promet**Uredba o določitvi letalskih prevoznikov Skupnosti za opravljanje letalskih prevozov v skladu z določbami sporazumov o letalskih prevozihi, ki jih je Romunija sklenila z državami nečlanicami EU****Člen 1**

(1) Ta uredba določa pogoje, pod katerimi se lahko določijo letalski prevozniki Skupnosti za opravljanje letalskih prevozov na progah, ki so zajete s sporazumi o letalskih prevozihi, ki jih je Romunija sklenila z državami nečlanicami EU, in za katere se ne uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti, v nadaljnjem besedilu 'Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92'.

(2) V tej uredbi:

- 'letalski prevoznik Skupnosti' pomeni vsakega letalskega prevoznika, ustanovljenega v Romuniji pod pogoji iz zakonodaje Skupnosti, ki ima operativno licenco, izdano v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 o licenciranju letalskih prevoznikov,
- 'proga z omejenimi prometnimi pravicami' pomeni progo, za katero se ne uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 in za katero veljajo omejene prometne pravice v skladu s sporazumom o letalskih prevozihi, ki ga je Romunija sklenila z državo, ki ni članica EU.

Člen 2

(1) Informacije o prometnih pravicah in njihovi dodelitvi na progah med Romunijo in državami nečlanicami Evropske unije, s katerimi je Romunija sklenila sporazume o letalskih prevozihi, so na voljo na spletni strani Ministrstva za promet (www.mt.ro).

(2) Urnik načrtovanih pogajanj o dvostranskih sporazumih o letalskih prevozihi se objavi na spletni strani Ministrstva za promet.

(3) Letalski prevoznik Skupnosti, ki želi opravljati letalske prevoze na progi med Romunijo in državo nečlanico Evropske unije, s katero Romunija ni sklenila sporazuma o letalskih prevozihi, lahko obvesti Ministrstvo za promet o svoji nameri in vseh morebitnih zahtevah. Informacije, ki jih prejme Ministrstvo za promet, se upoštevajo pri morebitnih pogajanjih s to državo o sporazumu o letalskih prevozihi.

Člen 3

(1) Letalski prevoznik Skupnosti, ki želi opravljati letalske prevoze na progah, zajetih s sporazumi o letalskih prevozihi, ki jih je Romunija sklenila z državami nečlanicami EU, za katere se ne uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92, pošljejo Generalnemu direktoratu za civilno letalstvo – 'DGCA' – Ministrstva za promet pisni zahtevek za ustrezno določitev.

(2) Pri zahtevku za progo z omejenimi prometnimi pravicami (vključno z omejitvami glede zmogljivosti in pogostosti ali glede števila letalskih prevoznikov, ki lahko opravljajo lete na tej progi), se informacije o zahtevku objavijo na spletni strani Ministrstva za promet, skupaj z njim pa obvestilo ostalim letalskim prevoznikom Skupnosti, da v petnajstih dneh po objavi obvestila pošljejo zahtevek za opravljanje letov na tej progi.

(3) Vsi zahtevki, prejeti na podlagi obvestila iz odstavka (2), se objavijo na spletni strani Ministrstva za promet.

(4) Zahtevki, prejeti po roku iz odstavka (2), se ne upoštevajo, DGCA pa ustrezno obvesti vlagatelje.

- (5) Zahtevki, kakor so določeni v odstavkih (1) in (3), se naslovijo pisno v romunskem jeziku in vsebujejo naslednje informacije:
- a) kopijo operativne licence letalskega prevoznika;
 - b) opis načrtovanih storitev (proge, vozni red letov, vrsto zrakoplova, njihovo registrsko oznako itd.);
 - c) načrtovani datum začetka letalskih prevozov;
 - d) morebitne tržne dogovore z drugimi letalskimi prevozniki;
 - e) morebitne povezovalne storitve;
 - f) dostopnost storitev in dodatne storitve za potrošnike (prodajna mreža vozovnic, storitve prek interneta itd.);
 - g) cenovno politiko za progo;
 - h) dokazila in jamstva za presojo operativne in finančne zmogljivosti letalskega prevoznika, ki zaprosi za dovoljenje za opravljanje načrtovanih prevozov, v vsaj prvih dveh letih delovanja (poslovni načrt za to progo, ki vsebuje vsaj informacije o naslednjem: stanju zrakoplova, ki bo uporabljen, operacijski sposobnosti zagotovitve nadomestnega zrakoplova, kadar načrtovanega zrakoplova ni mogoče uporabiti zaradi nepredvidenih razmer, finančni zmogljivosti za začetek in ohranjanje dejavnosti tudi ob zelo majhni zasedenosti, vključitvi nove storitve v obstoječe letalske prevoze, napoved vpliva letalskih prevozov na različne skupine potnikov).
- (6) DGCA lahko od vlagatelja zahteva dodatne informacije, ki so potrebne za presojo zahtevka.

Člen 4

- (1) Za proge brez omejitev prometnih pravic določi Ministrstvo za promet prevoznika v skladu z določbami ustreznega sporazuma o letalskih prevozih in po prejetju zahtevka ter informacij iz člena 3.
- (2) Konkurenčne zahtevke za neizkoriščeno zmogljivost na progi z omejenimi prometnimi pravicami presoja DGCA na podlagi naslednjih meril:
- a) zadostitev povpraševanja po zračnem prometu (pogostost storitev in ponujena zmogljivost, direktni prevozi ali prevozi z vmesnimi postanki, dnevi opravljanja prevozov itd.);
 - b) jamstva glede trajnosti opravljanja prevozov vsaj dve leti;
 - c) predlagani datum začetka in obdobje dejavnosti;
 - d) dostopnost storitev, ponujenih potrošnikom (prodajna mreža vozovnic, storitve prek interneta itd.);
 - e) tarifna politika, vključno s cenami vozovnic;
 - f) morebitne povezave ponujenih storitev z obstoječim omrežjem prog;
 - g) okoljska učinkovitost zrakoplovov, vključno glede obremenitve s hrupom.
- (3) Merilo izbire je lahko tudi vprašanje plačila pristojbin romunskim letališčem in pristojbin za navigacijske storitve s strani letalskega prevoznika.

Člen 5

- (1) Ministrstvo za promet v 60 dneh po objavi obvestila iz člena 3(2) odloči o zahtevkih za določitev opravljanja letalskih prevozov na progi z omejenimi prometnimi pravicami.
- (2) Prometne pravice se dodelijo za nedoločen čas.

(3) Odločitev iz odstavka (1) se objavi na spletni strani Ministrstva za promet, DGCA pa jo tudi pisno sporoči vsem vlagateljem. Po objavi odločitve določi Ministrstvo za promet izbranega letalskega prevoznika za opravljanje letalskih prevozov na tej progi.

(4) Prometnih pravic, odobrenih za opravljanje letalskih prevozov na progah, ki niso zajete z Uredbo Sveta (EGS) št. 2408/92, letalski prevoznik ne more prenesti na drugega.

(5) Če po določitvi prevoznika, ki jo izda Ministrstvo za promet v skladu s členom 4(1) ali 5(3), pristojni organ tretje države nečlanice EU ne odobri ustreznega operativnega dovoljenja za to progo določenemu letalskemu prevozniku ali pa jo prekliče, letalski prevoznik o tem nemudoma pisno obvesti Ministrstvo za promet.

Člen 6

(1) DGCA spremlja, ali letalski prevoznik, določen za opravljanje letalskih prevozov na progi z omejenimi prometnimi pravicami, opravlja storitve v skladu s svojim zahtevkom in v skladu s pogoji dokončne odločitve o določitvi iz člena 5.

(2) Letalski prevoznik Skupnosti ima pravico oporekati učinkovitosti uporabe prometnih pravic na progi z omejenimi prometnimi pravicami in lahko pošlje zahtevek za opravljanje letov na tej progi, v katerem ponuja boljše pogoje od določenega letalskega prevoznika.

(3) V primeru iz odstavka (2) DGCA ponovno presodi prvotno odločitev o določitvi. Vendar ponovna presoja ni mogoča prej kot v petih letih po izdani odločitvi o določitvi ali predhodni ponovni presoji.

(4) Določeni letalski prevoznik je obveščen o vsaki odločitvi o ponovni presoji. Odločitev se objavi na spletni strani Ministrstva za promet. Postopek ponovne presoje se izvede v skladu s postopkom iz členov 3 do 5.

Člen 7

(1) Ministrstvo za promet prekliče določitev, sprejeto na podlagi člena 5(3), če:

- a) letalski prevoznik v šestih mesecih po datumu določitve ni začel opravljati letalskih prevozov na zadevni progi;
- b) se opravljanje letalskih prevozov prekine in nato v šestih mesecih ne nadaljuje, razen če je prekinitve posledica razmer, na katere določeni letalski prevoznik ne more vplivati;
- c) pristojni organ druge države določenemu letalskemu prevozniku ne odobri ustreznega operativnega dovoljenja ali če dovoljenje prekliče;
- d) letalski prevoznik obvesti DGCA o svojem namenu, da preneha opravljati lete na zadevni progi.

(2) Poleg tega lahko Ministrstvo za promet prekliče določitev, če:

- a) letalski prevoznik ne izpolnjuje zavez iz svojega zahtevka glede pogostosti letov, zmogljivosti, tarifi in distribucije vozovnic, na podlagi katerih je Ministrstvo za promet izdalo odločitev o določitvi;
- b) letalski prevoznik ne plačuje redno romunskim letališčem ali ponudnikom navigacijskih storitev.

(3) DGCA uradno pisno obvesti zadevnega letalskega prevoznika o svojem namenu, da prekliče določitev za določeno progo, in o razlogih za svojo odločitev. Takšno uradno obvestilo se pošlje tudi vsem letalskim prevoznikom Skupnosti, ki so v skladu s členom 3 poslali zahteve za določitev opravljanja letalskih prevozov na zadevni progi, prevozniki pa imajo možnost, da predložijo svoje ugotovitve in pripombe.

- (4) Določeni letalski prevoznik Skupnosti ima pravico, da v 15 dneh po prejemu uradnega obvestila iz odstavka 3 pošlje DGCA svoje pripombe glede razlogov preklica določitve in sporoči nove zaveze, ki jih je pripravljen sprejeti glede opravljanja letalskih prevozov na zadevni progi.
- (5) V 30 dneh po preteku roka iz odstavka (4) Ministrstvo za promet sprejme odločitev o preklicu določitve. Če se določitev prekliče, začne ustrezna odločitev veljati tri mesece po uradnem obvestilu zadevnemu letalskemu prevozniku. Za novo določitev se uporablja postopek iz členov 3 do 5.

Člen 8

Za pritožbe zoper odločitev Ministrstva za promet, da ne določi letalskega prevoznika Skupnosti za opravljanje letalskih prevozov na progi, zajeti s sporazumi o letalskih prevozih, ki jih je Romunija sklenila z državami nečlanicami EU, za katero se ne uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92, ali da prekliče določitev, velja Zakon št. 554/2004 o upravnem postopku, kakor je bil pozneje spremenjen.“

Nizozemski nacionalni postopek za razdelitev omejenih letalskih prometnih pravic

(2007/C 213/04)

Evropska komisija v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 847/2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami objavlja naslednji nacionalni postopek za razdelitev letalskih prometnih pravic med upravičenimi prevozniki Skupnosti v primerih, ko so te pravice omejene s sporazumi o opravljanju letalskih prevozov s tretjimi državami

**„Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart**

Sporočilo o politiki izdajanja licenc

(kakor je bilo spremenjeno z odlokom z dne 7. maja 2007 (VENW/DGTL-2007/7827)

Datum
20 avgust 2004

Ons kenmerk
DGL/04.U01454

Uvod

Sodišče je v sodbi glede dogovora o odprtem nebu z dne 5. novembra 2002 ⁽¹⁾ razsodilo, da mora biti evropskemu letalskemu prevozniku, ki želi na Nizozemskem ustanoviti podjetje ali opravljati dejavnost, omogočeno, da nediskriminatorno in pregledno uveljavlja pravice iz nizozemskih bilateralnih pogodbah o zračnem prometu. To je določeno v Uredbi (ES) št. 847/2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami. Zato je Generalni direktorat Nizozemske za zračni promet (DGTL) sklenil, da v tem sporočilu uskladi politiko izdajanja licenc in njeno izvajanje z razvojem evropske zakonodaje na tem področju ter da jo zaradi preglednosti prilagodi.

Poleg postopka za izdajanje licenc bo prilagodil tudi njihovo obliko. Tako bo načeloma vsak prevoznik Skupnosti s sedežem na Nizozemskem lahko opravljal lete do vseh ciljev po svetu. V primeru, da bo želel uporabljati določeno progo, bo ta morala biti navedena na seznamu dejansko uporabljenih prog, ki ga je sestavil minister na podlagi licenc.

DGTL želi obstoječi sistem obdržati, v kolikor je ta v skladu z evropsko zakonodajo. V ta namen bo klavzule o lastništvu in nadzoru, ki temeljijo na sodbi Evropskega sodišča v zvezi s pogodbami z Združenimi državami „Odprto nebo“, uskladil z zahtevami iz člena 43 Pogodbe ES (pravica do ustanavljanja).

V primeru omejenega števila pravic pristajanja mora DGTL pred izdajo licence pregledno in nediskriminatorno določiti, kateri letalski prevoznik lahko leti na kateri progi. Pri tem se bo opiral na obstoječo politiko, določeno v Sporočilu o politiki izdajanja dovoljenj iz leta 1994, in nove določbe iz tega sporočila o politiki izdajanja licenc. Ocenjevanje bo opravljeno in obrazloženo v skladu z Zakonom o splošnem upravnem postopku.

Področje uporabe

Letalski prevoznik Skupnosti, ki želi opravljati lete iz Nizozemske na progah tretjih držav in na progah prek in v tretje države ter uveljavljati pravice, ki jih ima Nizozemska na podlagi dvostranskih sporazumov, mora imeti sedež na Nizozemskem in zaprositi za licenco ali v primeru nerednega zračnega prometa za dovoljenje za opravljanje čarterskih letov.

Licenca je veljavna le, če ima letalski prevoznik veljavno operativno licenco v skladu s členom 16a Zakona o letalstvu (Luchtvaartwet).

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

Izdaja in veljavnost operativne licence sta odvisni od veljavnega spričevala letalskega prevoznika, ki opredeljuje dejavnosti, zajete v operativni licenci (člen 9 Uredbe (EGS) št. 2407/92). Prevozi se opravljajo v skladu z izdanim spričevalom letalskega prevoznika.

V primeru, da letalski prevoznik Skupnosti z nizozemsko licenco nima več sedeža na Nizozemskem, lahko minister licenco prekliče.

Poleg tega izdana licenca ne pomeni, da imetniku ni treba upoštevati predpisov z drugih področij, npr. predpisov organov tretjih držav, v katere leti, ali razpoložljivosti slotov.

Pravna podlaga

Nacionalna pravna podlaga

Licenca ali dovoljenje za opravljanje čarterskih letov se izdaja na podlagi člena 16b Zakona o letalstvu, ki predvideva izdajo licence v skladu s členom 16, ki ne spada pod člen 16a. To je tudi pravna podlaga za določitev teh pravil.

Licenca se lahko izda za največ pet let. Ocena pred izdajo licence se opravi v skladu s tem sporočilom o politiki izdajanja licenc in Sporočilom o politiki izdajanja dovoljenj. Pri odstopanjih tega sporočila od Sporočila o politiki izdajanja dovoljenj velja Sporočilo o politiki izdajanja licenc. Pri čarterskih letih velja tudi Odlok o nerednem zračnem prometu (BOL-Besluit ongeregeld luchtvervoer, Odlok z dne 2. maja 1975/Uradni list Kraljevine Nizozemske iz leta 1975, št. 227), pri paketnih potovanjih pa Odlok o mednarodnem turističnem prometu (Odlok ‚IT-reizen‘, Uredba z dne 5. februarja 1981, št. LV/L 20478/Rijksluchtvaartdienst, Uradni zbornik iz leta 1981, št. 33).

Poleg Odloka o mednarodnem turističnem prometu veljajo za neredne zračne lete v skladu s členom 7 Odloka o nerednih zračnih letih Odlok o tovarnem prometu in ostalih letih (Uredba z dne 5. februarja 1981, št. LV/L 20477 Rijksluchtvaartdienst, Uradni zbornik iz leta 1981, št. 33), Odredba o letih ABC (Odredba z dne 11. junija 1979, št. LV/L 22952, Uradni zbornik iz leta 1979, št. 131) in Odredba o prevozu zaključenih skupin (Odredba z dne 29. julija 1975, Uradni zbornik iz leta 1975, št. 150).

Evropska pravna podlaga

Evropsko sodišče je 5. novembra 2002 izreklo sodbo o zadevah, ki jih je Komisija predložila v zvezi s pogodbami z ZDA ‚Odprto nebo‘⁽²⁾. Evropsko sodišče je razsodilo, da so nekatera področja v izključni pristojnosti Skupnosti. Poleg tega klavzule o nacionalnem lastništvu in nadzoru v letalskih sporazumih kršijo pravico do ustanavljanja iz člena 43 Pogodbe ES. Tako Sodišče kot Komisija⁽³⁾ sta države članice pozvala, da prekinjevo kršitev Pogodbe ES.

Nizozemska mora na podlagi sodb Sodišča in člena 10 Pogodbe ES sprejeti ustrezne ukrepe, ki bodo zagotovili skladnost z obveznostmi na podlagi Pogodbe in delovanja institucij Skupnosti. Na podlagi sodbe je Komisija v Sporočilu Komisije o odnosih med Skupnostjo in tretjimi državami na področju zračnega prometa (COM(2003) 94) in pozneje sprejeti Uredbi o pogajanjih in izvajanjih sporazumov o letalskih prevozi med državami članicami in tretjimi državami (ES) št. 847/2004) določila obveznosti, ki zadevajo dodeljevanje prometnih pravic. Zlasti člen 5 te uredbe je pomemben za izdajanje licenc.

Vrste licenc pri dodeljevanju prog

Izvetje od licence pri dodeljevanju prog

V skladu z Uredbo št. 2408/92 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti⁽⁴⁾ lahko letalski prevozniki Skupnosti z operativno licenco, ki jo je izdala ena od držav članic ES, opravljajo zračne prevoze znotraj ES. Pri progah v nekatere države članice jih mora odobriti tudi zadevna država članica.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

⁽³⁾ COM(2002) 649 Sporočilo Komisije: O posledicah sodb Sodišča z dne 5. novembra 2002 za evropsko politiko letenja.

⁽⁴⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 33).

Na Nizozemskem se licenca dodeli samodejno brez upravnega postopka, razen pri poročanju letališču in kontroli zračnega prometa o dejanskem času leta. Od 1. aprila 1997 lahko letalski prevozniki Skupnosti opravljajo tudi kabotažo, t.j. prevoz z in do letališč znotraj države članice. Za opravljanje prevozov izven ES je treba zaprositi za licenco ali dovoljenje za opravljanje čarterskih letov.

Licence

Letalske proge izven Evropske skupnosti urejajo v glavnem dvostranski sporazumi. Vsak dvostranski sporazum ima poseben značaj. Dodeljene pravice so liberalne ali omejitvene, odvisno od različnih političnih in gospodarskih dejavnikov, kot je na primer tržna moč letalskega prevoznika v državi, s katero je sklenil sporazum o letalskih prevozihi. Izdajanje in ocenjevanje licenc zadevata torej samo proge izven Evropske unije.

Trenutno najbolj liberalen sporazum o letalskih prevozihi je Sporazum ‚Odprto nebo‘ z Združenimi državami. Tak odprt sistem omogoča več nizozemskim letalskim prevoznikom, da letijo z vseh ciljev na Nizozemskem do vseh ciljev države pogodbenice s katerim koli postankom in nadaljnjim letom do vseh ciljev. Pogostosti takih letov ta zelo liberalni sistem ne omejuje. Temu ustrezno se v teh primerih licence za redne zračne lete za prevoz potnikov in tovora ter dovoljenje za opravljanje čarterskih letov izdajo skoraj samodejno.

V primeru, da je dvostranski sistem omejevalen, sporazum o letalskih prevozihi med drugim določa, koliko letalskih prevoznikov lahko kako pogosto redno leti na katerih letalskih progah. V nekaterih primerih bo tretja država v skladu z dogovori iz sporazuma tudi zahtevala, da prevoznik sporoči tarife. Pri teh tarifah se lahko zahteva odobritev zadevne države.

Na splošno tako liberalni kot omejevalni sporazum o letalskih prevozihi trenutno zahtevata, da je letalski prevoznik (ali prevozniki), ki ga je treba navesti, pretežno v nizozemski lasti in pod dejanskim nizozemskim nadzorom. Ti sporazumi urejajo predvsem redne lete. Do zdaj je nizozemska vlada pri licencah za letalske proge, izdanih za redne prevoze, zahtevala nizozemsko lastništvo in nadzor. Ta zahteva o lastništvu in nadzoru se spremeni v zahtevo, da mora biti prevoznik, ki se mu izda licenca, prevoznik v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem. Čarterski leti in leti ad hoc se običajno obravnavajo izven obsega sporazuma o letalskih prevozihi v okviru dvostranskih odnosov za vsak primer posebej; v ta namen se izda dovoljenje za opravljanje čarterskih letov.

Dovoljenje za opravljanje čarterskih letov

Kot je navedeno zgoraj, velike večina čarterskih letov in letov ad hoc ne urejajo dvostranski sporazumi. Za lete znotraj Evrope ne velja poseben sistem za čarterske lete, zanje se uporablja Uredba (EGS) št. 2408/92. Načeloma se pri čarterskih letih ne razlikuje med nizozemskimi in nenizozemskimi letalskimi prevozniki, če imajo v državi, v kateri ima nenizozemski letalski prevoznik sedež, nizozemski prevozniki enakopraven dostop do čarterskih letov.

Vprašanje državljanstva pri opravljanju čarterskih letov torej nima pomembne vloge. Vendar mora biti tudi tu postopek pregleden in nediskriminatoren. Na zahtevo se za opravljanje čarterskih letov ali letov ad hoc lahko izda dovoljenje za opravljanje čarterskih letov, v katerem je določeno, da lahko prevoznik v določenem obdobju opravi določeno število čarterskih letov. Pri ocenjevanju zahtevka veljajo iste smernice kot pri ocenjevanju zahtevka za izdajo licence. Tudi postopek posvetovanja in odločanja je enak. Prav tako veljajo tudi smernice in postopki odobritve iz Odloka o nerednem zračnem prometu (Sklep z dne 2. maja 1975, Uradni list Kraljevine Nizozemske iz leta 1975, št. 227) ter z njim povezana podrobna pravila (v primeru potovalnih paketov Sklep o mednarodnem turističnem prometu (Odredba z dne 5. februarja 1981, Uradni zbornik iz leta 1981, št. 33)).

Ker je eden od pomembnejših ciljev politike izdajanja licenc krepitev omrežja rednih zračnih letov, je pri izdaji dovoljenja za čarterske lete odločilno, ali bo izvajanje zadevnih čarterskih letov vplivalo na letalsko politiko in gospodarsko osnovo pomembnih rednih letov. V primeru, da želi čarterski prevoznik izvajati redne zračne prevoze, mora operativno licenco in spričevala letalskega prevoznika ustrezno prilagoditi po ustreznem postopku v skladu z Uredbo št. 2407/92 in JAR-OPS.

Postopek izdajanja licenc

Pogajanja o politiki zračnega prometa

Interesi nacionalnih letalskih prevoznikov imajo pri pogajanjih o politiki zračnega prometa pomembno vlogo. Trenutno se v praksi prometne pravice pogosto dodelijo na podlagi zanimanja za nove možnosti, ki ga je izrazil en ali več prevoznikov. Pri tem se upošteva predvsem, ali je zahtevek zainteresiranega letalskega prevoznika v skladu s Sporočilom o politiki izdajanja dovoljenj in ali letalski prevoznik izpolnjuje vse zahteve. Nato sledi posvetovanje z ostalimi zainteresiranimi strankami, ki so lahko prisotne na pogajanjih. Če se ob zaključku pogajanj lahko imenuje le omejeno število letalskih prevoznikov, ki bodo uveljavljali prometne pravice, se v skladu s smernicami politike izdajanja dovoljenj partnerju dvostranskega odnosa po ustreznih diplomatskih poteh pošlje obvestilo o imenovanju. Obstoječa imenovanja in dodeljene letalske proge se vzdržujejo v skladu s predpisi in omejitvami, določenimi v licenci.

V skladu s sodbo Sodišča se upošteva tudi interese letalskih prevoznikov Skupnosti s sedežem na Nizozemskem. Postopek od pogajanj o zračnem prometu do sklenitve sporazuma mora biti pregleden in nediskriminatorsen tudi za letalske prevoznike, ki niso nacionalni prevozniki Skupnosti.

Postopek

Letalski prevozniki v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem morajo sami predložiti zahtevek za uveljavljanje dodeljenih prometnih pravic ali prostih letalskih prog, ki jih drugi letalski prevozniki ne uporabljajo več. Če letalski prevoznik predloži pisni zahtevek za izdajo licence, DGTL najprej prouči, ali odnos v zvezi z zračnim prometom na zadevni progi dopušča odobritev zahtevka.

Pri obravnavi zahtevka za izdajo licence veljajo običajni upravni predpisi iz poglavij 3, 4 in 6 Zakona o splošnem upravnem postopku. V skladu s temi pravili se odločitev o zahtevku načeloma sprejme v primernem roku osmih tednov po prejemu zahtevka. Prav tako se v skladu s temi pravili prosilcu na primer omogoči, da po potrebi dopolni zahtevek. Prosilec ima v primeru delno ali v celoti zavrnjenega zahtevka pravico do ugovora. V skladu z Zakonom o splošnem upravnem postopku imajo tudi zainteresirane tretje stranke pravico do ugovora, če se pričakuje, da bodo imele pomisleke glede odobritve zahtevka. Po sprejetju odločitve lahko različne zainteresirane stranke vložijo pritožbo.

V skladu z novim sistemom velja licence pet let. V nasprotju s prejšnjimi sistemi v novem sistemu letalske proge nimajo ločenih obdobj veljavnosti. Letalske proge, ki jih je treba uporabljati, in zadevna pogostost letov so vključene na seznam dejansko uporabljenih prog, ki ga določi minister. Veljavnost seznama, ki je sestavljen na podlagi licenc, je enaka veljavnosti licenc. Ta seznam se lahko spremeni na podlagi predpisov in omejitev iz licence. V skladu s členom 3 licence se lahko seznam spremeni tako, da se za imetnika licence razširi dovoljena uporaba razpoložljivih prometnih pravic. Minister lahko seznam spremeni tudi, če imetnik licence eno leto ali več ni letel na progi, za katero mu je bilo v skladu z licenco izdano dovoljenje (načelo pogostosti uporabe 'use it or lose it').

Načelo pogostosti uporabe

Člen v licencah, ki dopušča odvzem letalskih prog, na katerih se ni opravljalo letov več kot eno leto, se ohrani in se bo zaradi morebitnega povečanja števila zahtevkov, pri katerih se dodeli majhno število pravic, uporabljal pogostejše. Zaradi prehoda k temu bolj aktivnemu pristopu se bo uporabljala možnost odvzema letalskih prog po samo enem letu od sprejetja prilagojene odločitve, zlasti zato, ker je bila ta določba v zadnjih letih samo določba na papirju.

V primeru, da se eno leto po izdaji dovoljenja za uporabo določenih letalskih prog izkaže, da je letalski prevoznik na določeni progi med letom uporabil manj kot 80 % dodeljene pogostosti letov, lahko minister preklic dovoljenje za to progo tako, da jo črta s seznama dejansko uporabljenih prog. Pri tem upošteva smernice spodaj opisane politike.

Za proge, ki so bile odobrene to leto z odločbo o izdaji licence, velja, da lahko imetnik licence uporablja samo letalske proge v okviru pravic, zajetih v sporazumih o zračnem prometu na dan 22. avgusta 2004.

Za namene nadzora bo dovoljena pogostost letov na določenih progah določena v upravnem postopku. V ta namen se po dogovoru z letalskimi prevozniki s sedežem na Nizozemskem sestavi seznam, ki med drugim določa pogostost letov na dodeljenih letalskih progah.

V primeru, da je letalski prevoznik edini prevoznik, imenovan v sporazumu o zračnem prometu, in v primeru, da ni mogoče imenovati nobenega drugega prevoznika (enkratno imenovanje), se lahko v tem primeru odvzame dodeljena pogostost letov na tej progi. V primeru, da je imenovan ali da bi lahko bilo imenovano več letalskih prevoznikov (večkratno imenovanje), se bo proučil odvzem licence za neuporabljeno dodeljeno pogostost letov. V primeru, da bolj omejena uporaba ni v skladu s cilji smernic spodaj opisane politike, ki se upoštevajo pri dodeljevanju redkih prometnih pravic, se lahko tudi v primeru večkratnih imenovanj prouči odvzem dodeljene pogostosti letov in njena sprostitev za ponovno dodelitev.

Vendar minister ne bo preklical dovoljenja, če lahko letalski prevoznik dokaže, da je nezadostna izkoriščenost dodeljene pogostosti letov posledica izjemnih okoliščin, ki jih ni bilo mogoče preprečiti niti s sprejetjem vseh ustreznih ukrepov. To bi lahko bila npr. situacija, ki sledi terorističnemu napadu ali izbruhu SARS-a, pa tudi npr. nujne omejitve iz taktičnih razlogov pri pogajanjih ali druge zadeve v zvezi s politiko zračnega prometa. To lahko vključuje tudi situacije, v katerih je skupna uporaba oznak strogo omejena s strožjimi dogovori.

Vsi letalski prevozniki v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem, t.j. vključno s prevozniki, ki so imeli do odvzema dovoljenje za opravljanje letov na teh letalskih progah, so v postopkih dodeljevanja upravičeni do ponovne dodelitve odvzetih prog po postopku dodeljevanja. V ta namen morajo prevozniki izraziti svoj interes glede opravljanja letov na določeni letalski progi tako, da predložijo pisni zahtevek (najpozneje tri mesece pred sezono, v kateri želi prevoznik začeti opravljati lete v primeru, da se letalska proga/pogostost sprosti). Na podlagi zahtevka in razpoložljivosti pravic bo DGTL sprejel odločitev v skladu z veljavnimi določbami splošnega upravnega postopka.

Vendar lahko minister tudi odloči, da dodeljene pogostosti letov na letalskih progah kljub omejeni uporabi ne bo odvzel. Za to se lahko odloči v primeru, da letalski prevoznik, ki ima dovoljenje, pravočasno obvesti organe, da bo v naslednjem letu tako zelo povečal število letov, da bo spet v celoti uporabljal dodeljeno pogostost, in da noben drug letalski prevoznik ni izrazil interesa za opravljanje teh letov.

Osnovne smernice politike

Osnovne smernice politike, ki jih uporablja DGTL pri ocenjevanju zahtevka za uveljavljanje prometnih pravic, so delno določene v Sporočilu o politiki izdajanja dovoljenj in delno v splošni politiki Ministrstva za promet in vodno gospodarstvo na podlagi sistematike proračuna 'Od proračuna do letnega poročila' (VBTB) ⁽⁷⁾. Zaradi jasnosti so smernice politike kratko opisane v nadaljevanju. DGTL bo vsak zahtevek ocenil v skladu s smernicami politike ob upoštevanju posledic za politiko zračnega prometa na podlagi sodb Sodišča, ki so prav tako navedene v nadaljevanju. Ker se sporazumi o zračnem prometu med seboj zelo razlikujejo, se spreminja tudi poudarek na različnih smernicah.

Politika zračnega prometa

Eden izmed splošnih ciljev politike Ministrstva za promet in vodno gospodarstvo je, da 's pomočjo učinkovitega sistema prispeva k razvoju in trajnosti uspešnega trga za zračni promet' ⁽⁸⁾. V tem okviru Nizozemska prispeva k razvoju odprtega in prostega trga prevozov. Pri pogajanjih o sporazumih o zračnem prometu si zato prizadeva za čim bolj liberalen pristop. Poleg tega mora pri pogajanjih o dodelitvi prometnih pravic upoštevati taktične preudarke politike zračnega prometa.

⁽⁷⁾ Poglavje XII Državnega proračuna za leto 2003, Spodnji dom parlamenta, parlamentarno leto 2002-2003, 28 600 XII št. 2.

⁽⁸⁾ Glej opombo 5, člen 11.

V skladu z nacionalnimi klavzulami, ki so navedene na začetku tega sporočila, si bo DGL po dogovoru s partnerjem iz dvostranskega odnosa prizadeval prilagoditi klavzule iz različnih sporazumov o zračnem prometu, s čimer bo drugim letalskim prevoznikom v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem omogočil, da dodeljene prometne pravice uveljavljajo po veljavnih nacionalnih postopkih. V primeru, da partner DGL vztraja pri nacionalnih klavzulah, DGL obravnava vsak primer posebej in prouči, kako naj z njim postopa ter kakšne bi bile posledice za dodelitev prometnih pravic ter s tem povezane razpoložljivosti na teh letalskih progah.

Za prihodnja pogajanja o politiki zračnega prometa je treba zaradi preglednosti postopka in enakopravnega dostopa do pridobljenih pravic prilagoditi način dela. Pri tem je treba upoštevati pravila iz Uredbe o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozihih med državami članicami in tretjimi državami (ES 847/2004) ⁽⁷⁾. Pogajanja bodo potekala v imenu vseh letalskih prevoznikov v Skupnosti, po zaključku pogajanj pa bodo vsi letalski prevozniki Skupnosti s sedežem na Nizozemskem prejeli obvestilo in lahko nato vložijo zahtevek za uveljavljanje dodeljenih pravic.

Kar zadeva tovor, si bo DGL prizadeval vzpostaviti ločen sistem z dvostranskim partnerjem, s čimer bo čim bolj upošteval interese letalskih prevoznikov tovara. V primeru, da za tovor ni mogoče vzpostaviti ločenega sistema, bo DGL v skladu s smernicami politike iz tega sporočila in Sporočila o politiki izdajanja dovoljenj za vsak primer preučil, kako je mogoče dodeljene pravice razdeliti med prevoznike potnikov in prevoznike tovara.

V obdobju od pogajanj o politiki zračnega prometa do uporabe dodeljenih prometnih pravic veljajo veljavna nacionalna in evropska pravila o konkurenci ter zadevna sodna praksa. V zvezi s skupnimi oznakami morajo nizozemske oblasti načeloma za lete iz, v in prek Nizozemske določiti samo letalskega prevoznika, ki bo lete izvajal. Kljub temu nekatere države zahtevajo, da sporazum o zračnem prometu velja tudi za tržnega prevoznika. Včasih za opravljanje letov zahtevajo tudi licenco. V primeru enkratnega imenovanja bi to lahko pomenilo, da ne bo mogoče določiti drugega letalskega prevoznika v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem. V primeru večkratnih imenovanj bi to lahko pomenilo, da število letov, ki se opravlja za tržnega prevoznika, omejuje preostalo pogostost letov v skladu s sporazumom o zračnem prometu. Na zahtevo tržnega prevoznika se bo v takšnih primerih preverilo, ali je to razlog, da minister imenuje prevoznika in/ali mu izda dovoljenje v skladu z licenco za letalske proge.

Pri obstoječih skupnih oznakah, ki so že dovoljene v skladu s sporazumi o zračnem prometu, letalski prevozniki ohranijo svoje pravice pod pogojem, da upoštevajo pogoje iz licence in druge določbe.

DGTL mora biti obveščen, če letalski prevoznik pridobi dovoljenje za opravljanje letov na določeni letalski progi in namerava neposredno uporabo te proge s skupnimi oznakami preoblikovati v posredno uporabo. V primeru, da so zaradi zgoraj navedene prilagoditve načina upravljanja ali novih skupnih oznak potrebna pogajanja o politiki zračnega prometa, katerih posledica so lahko spremembe paketa pravic, bo DGTL na podlagi smernic politike ponovno proučil dodelitev pravic.

Kakovost omrežja

Kot je navedeno v Sporočilu o politiki izdajanja dovoljenj, je vpliv na omrežje letalskih povezav iz, v in prek Nizozemske pomemben dejavnik pri ocenjevanju zahtevka za izdajo licence letalskemu prevozniku za opravljanje letov na progi izven Evropske skupnosti. Sporočilo določa, da rednim letalskim prevoznikom ni mogoče izdati licence za opravljanje letov na letalskih progah, za katere obstaja verjetnost, da bodo bistveno vplivale na glavne povezave obstoječega svetovnega omrežja letov iz Nizozemske. To je v skladu s politiko krepitve omrežja zračnih povezav prek Nizozemske. V okviru VBTB za obdobje 2002-2006 se lahko cilj politike povzame kot 'ohranitev in krepitev povezav na odprtem in konkurenčnem trgu mednarodnega prevoza, ki jih ima Nizozemska s svetovnim letalskim omrežjem' ⁽⁸⁾. Eden izmed glavnih ciljev pri tem je, da ostane letališče Schiphol še naprej eno izmed štirih najboljših letališč Severozahodne Evrope, kar zadeva kakovost omrežja.

⁽⁷⁾ Glej tudi Sporočilo Komisije o odnosih med Skupnostjo in tretjimi državami na področju zračnega prometa (COM(2003) 94).

⁽⁸⁾ Glej opombo 5, člen 11 Državnega proračuna za Ministrstvo za promet in vodno gospodarstvo.

Ali je prispevek h kakovosti omrežja zadosten, se bo med drugim ocenilo z vidika vkrcanja in izkrcanja potnikov na eni strani in tranzitnih potnikov ⁽⁹⁾ na drugi. Za vkrcanje in izkrcanje potnikov je glavno merilo 'kakovost dostopa' do Nizozemske prek zračnega prostora (tj. letališče Schiphol). Za tranzitne potnike je dodatno merilo 'kakovost tranzita' prek Nizozemske (tj. letališče Schiphol).

Merila za ocenjevanje kakovosti omrežja, ki se upoštevajo, so odvisna od vrste in kakovosti zračnih storitev, ki so na voljo. Bistveno merilo DGTL je pri tem:

- opis zračne storitve (tj. predvidene proge),
- pogostost zračne storitve in njena zmogljivost,
- vrsta letala in konfiguracija,
- neposredni ali posredni let,
- začetek opravljanja zračne storitve,
- stalnost opravljanja zračne storitve,
- vrsta storitve (za potnike, tovor ali drugo),
- dostopnost zračne storitve za uporabnike,
- možnost nadaljnjih letov,
- konkurenčnost proge.

Varnost

Splošni cilj DGTL je 'krepitev varnosti zračnega prometa in prevoza' ⁽¹⁰⁾. Letalski prevoznik mora zato imeti veljavno spričevalo letalskega prevoznika (AOC). Prevozi se lahko opravljajo samo v okviru omejitev AOC in v skladu z veljavnimi nacionalnimi in mednarodnimi varnostnimi zahtevami.

Izdaja in veljavnost operativne licence in dovoljenja za opravljanje čarterskih letov sta odvisni od veljavnega AOC, ki opredeljuje dejavnosti, zajete v operativni licenci (člen 9 Uredbe (EGS) št. 2407/92).

Okolje

Splošni cilj politike okolja je 'doseči in vzdrževati stalen razvoj zračnega prometa' ⁽¹¹⁾. Zato so pomembne tudi vrednosti hrupa in emisij letal, ki se uporabljajo na določeni letalski progi.

Ustanavljanje

Člen 43 Pogodbe ES prepoveduje omejevanje svobodnega ustanavljanja za državljane (ali družbe, glej člen 48 ES) in omejevanje ustanavljanja agencij, podružnic ali hčerinskih družb državljanov katere koli države članice.

Na podlagi člena 43 lahko državljani/podjetja države članice opravljajo dejavnosti v drugi državi članici v skladu z nacionalno zakonodajo, ki velja za državljane v državi, v kateri imajo ti sedež. Evropsko sodišče je razsodilo, da je treba podjetje s sedežem v eni izmed držav članic enako obravnavati kot nacionalna podjetja te države članice. Zato nacionalno lastništvo in nadzor, ki sta predvidena v sporazumih o zračnem prometu, predstavljata kršitev svobodnega ustanavljanja.

Splošno pravilo in zadevna sodna praksa Sodišča kažeta, da je cilj evropskih zahtev v zvezi z ustanavljanjem dejansko in učinkovito izvajanje dolgoročnih dejavnosti na področju zračnega prometa; pravna oblika podjetja tu ni odločilna. To je zapisano tudi v uvodni izjavi 10 Uredbe o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami.

⁽⁹⁾ Kjer je v besedilu navedeno 'vkrcanje in izkrcanje potnikov', se to lahko bere kot 'prevozniki, ki uvažajo ali izvažajo tovor'. Kjer se besedilo nanaša na 'tranzitne potnike', se lahko to bere tudi kot 'prevozniki tovara v tranzitu'.

⁽¹⁰⁾ Glej opombo 5, člen 9 Državnega proračuna za Ministrstvo za promet in vodno gospodarstvo.

⁽¹¹⁾ Glej opombo 5, člen 12 Državnega proračuna za Ministrstvo za promet in vodno gospodarstvo.

Pri vložitvi zahtevka za uveljavljanje pravic v zračnem prometu, ki jih je pridobila Nizozemska v dvostranskih pogajanjih, bo DGTL preveril, ali ima letalski prevoznik v Skupnosti dejansko sedež na Nizozemskem. Merila učinkovite vključitve v nacionalno gospodarstvo in stalna prisotnost na Nizozemskem, oblikovana v sodni praksi Sodišča, bodo pri tem odločilna. Letalski prevoznik v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem mora poleg tega upoštevati nizozemsko zakonodajo, ki velja za nizozemske letalske prevoznike. To zajema zahteve glede izdajanja licenc iz členov 16, 16a in 16b Zakona o zračnem prometu, ki temeljijo zlasti na zahtevah Uredbe (EGS) št. 2407/92.

Načeloma omejevanje prevoznikov iz drugih držav članic EU na podlagi AOC ni dovoljeno, saj mora biti prvotna licenca, ki jo izda matična država, v skladu s spremembami iz Uredbe (EGS) št. 2407/92. Pri tem je treba upoštevati, da trenutne varnostne zahteve še niso popolnoma usklajene. To je lahko vzrok, da se v zvezi z varnostnimi zahtevami do uskladitve uporablja nacionalno pravo ⁽¹²⁾. Zato lahko minister v skladu s členom 16a(4) prekliče licenco, ki sodi v področje uporabe Uredbe (EGS) št. 2407/92, z utemeljitvijo, da je izvajanje prevoza v nasprotju z zakonodajnimi predpisi ali da se ne upoštevajo predpisi v zvezi z licenco.

Zgoraj navedena uvodna izjava 10 tudi določa, da za podjetje, ki ima sedež v več državah članicah, veljajo zahteve nacionalne zakonodaje, v kolikor je ta v skladu s pravnimi akti Skupnosti. To pomeni, da poleg določb Zakona o zračnem prometu velja tudi nacionalna zakonodaja, npr. na področju delovnega prava in prava varstva potrošnikov, v primeru, da se uporablja nediskriminatorno.

Lastništvo in nadzor

Sodišče Evropskih skupnosti je razsodilo, da nacionalne določbe iz sporazumov o zračnem prometu, ki ne predvidevajo upravičenosti dodeljenih prometnih pravic za vse letalske prevoznike v Skupnosti s sedežem v zadevni državi, predstavljajo kršitev pravice do ustanavljanja.

Zahteva iz licence, ki določa, da sta prevladujoče lastništvo in dejanski nadzor nizozemska, se nadomesti. V skladu s členom 4(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 ⁽¹³⁾ se zahteve oblikujejo tako, da mora biti letalski prevoznik letalski prevoznik v Skupnosti s sedežem na Nizozemskem. Letalski prevoznik v Skupnosti je trenutno v skladu z Uredbo št. 2407/92 letalski prevoznik, katerega lastništvo (večinski delež) in dejanski nadzor sta v rokah ene ali več držav članic Evropske unije in/ali državljanov držav članic. Ali je prevoznik letalski prevoznik Skupnosti, se lahko dokaže z veljavno operativno licenco v skladu z zgoraj navedeno uredbo. Zahteva se torej operativna licenca v skladu z Uredbo št. 2407/92.

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

⁽¹²⁾ Glej sklepe Sveta za promet z dne 5. junija 2003 o zunanjih odnosih.

⁽¹³⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, 24.8.1992, str. 3).

V

(Objave)

UPRAVNI POSTOPKI

KOMISIJA

F-Pariz: Opravljanje rednih zračnih prevozov

Opravljanje rednih zračnih prevozov med Strasbourgom na eni strani ter Prago in Dunajem na drugi strani

Obvestilo o javnih razpisih za zbiranje ponudb, ki jih je Francija objavila v skladu s členom 4(1)(d) Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 za prenos pooblastil javne službe

(2007/C 213/05)

1. **Uvod:** Francija je v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe (EGS) št. 2408/92 z dne 23.7.1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti uvedla obveznosti javne službe za redne zračne prevoze med Strasbourgom na eni strani ter Prago in Dunajem na drugi strani, standardi, zahtevani v obveznostih, pa so bili objavljeni v Uradnem listu Evropske unije z dne 11.9.2007 pod referenčno številko C 212.

Odprta sta bila dva ločena javna razpisa, in sicer za progo med Strasbourgom in Prago ter za progo med Strasbourgom in Dunajem.

Če 29.2.2008 noben letalski prevoznik še ne bo začel ali nameraval začeti opravljati rednih zračnih prevozov na zgoraj navedenih progah v skladu z uvedenimi obveznostmi javne službe, ne da bi zahteval finančno nadomestilo, se je Francija odločila, da v okviru postopka iz člena 4(1)(d) zgoraj navedene uredbe omeji dostop do teh letalskih prog na enega samega prevoznika in z javnim razpisom dodeli pravico do opravljanja teh prevozov od 30.3.2008, tj. prvega dne poletne letalske sezone 2008 Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA), do 27.3.2010, dneva pred začetkom poletne letalske sezone 2010 Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA).

Ponudniki bodo lahko oddali ponudbe za opravljanje rednih zračnih prevozov za obe zgoraj navedeni progi, zlasti če bo to imelo za posledico zmanjšanje zahtevanega celotnega nadomestila. Ponudbe bodo morale za vsako progo posebej jasno vsebovati znesek zahtevanega nado-

mestila, po potrebi naveden glede na različne situacije, ki se lahko pojavijo, če se izbere le del njihove ponudbe.

2. **Cilj posameznega javnega razpisa:** Za vsako od letalskih prog, navedenih v točki 1, je treba od 30.3.2008 zagotoviti redne zračne prevoze v skladu z zadevnimi obveznostmi javne službe, ki so bile objavljene v Uradnem listu Evropske unije z dne 11.9.2007 pod referenčno številko C 212.
3. **Sodelovanje na javnih razpisih:** Na razpisu lahko sodelujejo vsi letalski prevozniki Skupnosti z veljavno operativno licenco, izdano v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23.7.1992 o licenciranju letalskih prevoznikov.
4. **Razpisni postopek:** Za vse javne razpise se upoštevajo določbe iz točk (d), (e), (f), (g), (h), in (i) člena 4(1) Uredbe (EGS) št. 2408/92.
5. **Razpisna dokumentacija:** Celotna razpisna dokumentacija, ki vsebuje poseben pravilnik javnega razpisa in pogodbo o prenosu pooblastil javne službe ter njeno tehnično prilogo (podatki o demografskem in socialno-ekonomskem položaju področja, ki ga pokriva letališče Strasbourg, podatki o letališču Strasbourg, raziskava trga, podatki o Evropskem parlamentu, besedilo o obveznostih javne službe, objavljenih v Uradnem listu Evropske unije), je na voljo brezplačno na naslovu:

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

6. **Finančno nadomestilo:** Oddane ponudbe morajo jasno vsebovati znesek zahtevanega nadomestila za opravljanje prevozov za vsako letalsko progo posebej za obdobje, določeno v pogodbi (z obračunom za prvo obdobje od 30.3.2008 do 28.3.2009 in za drugo obdobje od 29.3.2009 do 27.3.2010). Točen znesek dodeljenega nadomestila bo za vsako obdobje določen naknadno, in sicer na podlagi ustreznih dokazil o dejanskih odhodkih in prihodkih iz storitve, v mejah zneska, določenega v ponudbi.
7. **Cene:** V oddanih ponudbah morajo biti navedene predvidene cene in tudi pogoji, v katerih se lahko spreminjajo.
8. **Trajanje, spreminjanje in odpoved pogodbe:** Pogodba začne veljati 30.3.2008. Zaključni se dan pred začetkom poletne letalske sezone 2010 Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA), tj. 27.3.2010. Izvajanje pogodbe se v dogovoru z letalskim prevoznikom preverja ob koncu vsakega od obdobj iz točke 6.
- V primeru nepredvidljive spremembe pogojev izvajanja se znesek nadomestila lahko revidira.
- V skladu z obveznostmi javne službe iz točke 2 mora izbrani letalski prevoznik prekinitev prevozov sporočiti vsaj šest mesecev vnaprej. V primeru resnih kršitev pogodbenih obveznosti se šteje, da je prevoznik pogodbo prekinil brez odpovednega roka, če v enem mesecu po opominu ne nadaljuje z izvajanjem storitve v skladu z navedenimi obveznostmi.
9. **Kazni:** Če prevoznik ne spoštuje odpovednega roka iz točke 8, se mu naloži bodisi upravna denarna kazen na podlagi člena R. 330-20 zakonika o civilnem letalstvu

bodisi kazen, ki se izračuna glede na število mesecev dejanske nedejavnosti in realnega primanjkljaja na letalski progi v zadevnem letu in ki ne presega zgornje meje finančnega nadomestila iz točke 6.

V primeru manjših kršitev obveznosti javne službe se najvišje možno finančno nadomestilo iz točke 6 zmanjša, ne da bi to vplivalo na izvajanje določb člena R.330-20 zakonika o civilnem letalstvu.

To zmanjšanje upošteva število tednov, v katerih so bili leti opravljeni z manjšo zmogljivostjo od zahtevane najmanjše zmogljivosti, ter nespoštovanje obveznosti javne službe glede pogostosti letov in predpisanih voznih redov.

10. **Oddaja ponudb:** Ponudbe morajo prispeti do 17. ure (po lokalnem času) na naslov:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires financières, sous-direction du budget, bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, -75775 Paris Cedex 16, najpozneje 5 tednov od dneva objave tega obvestila o javnih razpisih v Uradnem listu Evropske unije s priporočeno pošto s povratnico, pri čemer se upošteva datum na potrdilu, ali se predložijo osebno s prejetjem potrdila o prejemu.

11. **Veljavnost javnega razpisa:** Vsak javni razpis je v skladu s prvim stavkom člena 4(1)(d) Uredbe (EGS) št. 2408/92 veljaven le, če noben letalski prevoznik Skupnosti do 29.2.2008 ne predloži načrta za opravljanje prevozov na zadevni progi od 30.3.2008 v skladu z naloženimi obveznostmi javne službe in brez zahtevanja finančnega nadomestila.

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM KONKURENČNE POLITIKE

KOMISIJA

DRŽAVNA POMOČ – DANSKA

Državna pomoč št. C 22/07 (ex N 43/07) – Razširitev sistema o oprostitvi danskih podjetij za pomorski prevoz od plačila dohodnine in prispevkov za socialno varnost za pomorščake na nekatere dejavnosti

Poziv k predložitvi pripomb v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES

(Besedilo velja za EGP)

(2007/C 213/06)

Komisija je v dopisu z dne 10. julija 2007, ki je temu povzetku priložen v verodostojnem jeziku, Kraljevini Danski sporočila, da se je odločila v zvezi z zgoraj navedeno pomočjo sprožiti postopek v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES.

Zainteresirane stranke lahko predložijo svoje pripombe v roku enega meseca od datuma objave tega povzetka in priloženega dopisa na:

Evropska komisija
Generalni direktorat za energetiko in promet
Direktorat A – Enota 4
B-1049 Bruselj
Telefaks: (32-2) 296 41 04

Pripombe bodo sporočene Kraljevini Danski. Zainteresirana stranka, ki predloži pripombe, lahko pisno zaprosi za zaupno obravnavo svojih podatkov in navede razloge za to.

BESEDILO POVZETKA

3. Proučeni ukrepi ne zadevajo sistema davka na tonažo. Omejeni so na sistem DIS.

1. OPIS UKREPA

1.1. Naziv

1. Razširitev sistema DIS na ladje za polaganje kablov in plavajoče bage

1.2. Opis priglašene spremembe sistema

2. Glavni namen priglašene spremembe je razširiti t.i. sistem DIS na posadke ladij za polaganje kablov in poglobljanje dna. V okviru sistema so lastniki ladij oproščeni plačila prispevkov za socialno varnost in dohodnine za pomorščake, ki delajo na ladjah, vpisanih v Danski mednarodni ladijski register (DIS – *Dansk Internationalt Skibsregister*), v nadaljnjem besedilu „register DIS“, če se ladje uporabljajo za komercialni prevoz oseb in blaga.

4. V okviru obstoječih sistemov ladje za polaganje kablov do zdaj niso bile upravičene do ugodnosti, ki veljajo za pomorski prevoz, tj. do davka na tonažo in sistem DIS, čeprav je bilo ladje za polaganje kablov mogoče vpisati v register DIS. Za te dejavnosti je bilo treba plačati običajni davek od dobička pravnih oseb in običajne prispevke za socialno varnost. Danska želi od zdaj naprej, da so tudi ladje za polaganje kablov upravičene do vseh ugodnosti sistema DIS.

5. Poleg tega je Danska Komisijo obvestila o odredbi, v kateri so določena pomembna pravila za izvajanje sistema DIS, vendar je Komisiji nikoli ni predložila. Pri zadevni odredbi gre za Odredbo o obdavčenju pomorščakov na podlagi oddelka 12 Zakona št. 386 z dne 27. maja 2005 o obdavčenju pomorščakov.

6. V zvezi s plavajočimi bagri zadevna odredba določa, katere dejavnosti bagrov se lahko štejejo za pomorski prevoz, s čimer so bila uvedena pravila za upravičenost dejavnosti v zvezi s poglobljanjem dna.
7. V skladu z oddelkom 13 zadevne odredbe se naslednje dejavnosti bagrov štejejo za pomorski prevoz:
- (1) plutje med pristaniščem in krajem izkopavanja;
 - (2) plutje med krajem izkopavanja in krajem, kjer se izkoplani material raztovarja, vključno s samim raztovarjanjem;
 - (3) plutje med krajem raztovarjanja in pristaniščem;
 - (4) plutje na in med kraji izkopavanja;
 - (5) plutje, ki je na zahtevo javnih organov potrebno za nudenje pomoči pri čiščenju po izlitju nafte itn.
8. V skladu s trenutno zakonodajo plavajočih bagrov ni mogoče vpisati v Danski mednarodni ladijski register. Prav tako niso zajeti v sistemu davka na tonažo. Plavajoči bagri zato ne morejo izpolnjevati osnovnih pogojev za uporabo sistema DIS. Poleg tega Danska do zdaj plavajočih bagrov ni mogla vključiti v splošni sistem neto plač, saj se ti do določene mere uporabljajo pri dejavnostih, ki presegajo področje uporabe Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski prevoz⁽¹⁾, v nadaljnjem besedilu „smernice“, tj. npr. pri gradbenih delih v teritorialnih vodah.
9. Danska se je namesto tega odločila, da bo delavce, ki delajo na plavajočih bagrih, obdavčila v skladu s splošnimi pravili in da bo lastnikom plovil vrnila davek, ko bodo pogoji za to izpolnjeni. Tako je izkopavanje posredno zajeto v sistem DIS.
13. Komisija posledično meni, da se polaganje kablov na morju ne more razčleniti na dejavnosti pomorskega prevoza in dejansko polaganje kablov na morju.
14. Plovila za polaganje kablov običajno ne prevažajo kabelskih bobnov iz enega pristanišča v drugo pristanišče ali iz pristanišča na plavajočo napravo, temveč na zahtevo stranke polagajo kable med določenimi kraji na različnih obalah.
15. Poleg tega še ni dokazano, da so podjetja s sedežem v Skupnosti, ki polagajo kable, izpostavljena enakemu konkurenčnemu pritisku kot podjetja za pomorski prevoz na svetovnem trgu. Ni jasno, ali so ladje za polaganje kablov, ki plujejo pod zastavo ugodnosti, izpostavljene enako močni konkurenci kot pri pomorskemu prevozu.

3.2. Poglobljanje dna

2. PREDHODNA OCENA POMOČI

10. Komisija bo proučila, ali je uporaba sistema DIS pri poglobljanju dna in polaganju kablov združljiva s skupnim trgov.

3. DVOMI O ZDRUŽLJIVOSTI UKREPA S SKUPNIM TRGOM

11. Komisija resno dvomi o tem, ali polaganje kablov in nekatere dejavnosti poglobljanja dna, ki jih zajema sistem, predstavljajo pomorski prevoz v smislu Smernic.

3.1. Polaganje kablov

12. Komisija meni, da je določeno dejavnost nemogoče razčleniti na del, ki se šteje za pomorski prevoz, in del, ki je iz tega izključen. Po njenem mnenju je treba vsako pomorsko dejavnost oceniti v širšem smislu, šele nato se lahko sklepa, ali je proučena dejavnost v celoti zajeta v pojmu pomorskega prevoza.

16. Komisija meni, da pri izkopavanju materiala za ohranitev vodne globine na plovni poti ali v pristaniških bazenih ter njegovem odlaganju na morju ne gre za prevoz. Dejansko stranka (pristanišče ali organi za plovne poti) od podjetij pričakuje, da odstranijo material, ki otežuje ali onemogoča plovbo, in da materiala ne odvažajo na določen kraj.
17. Komisija tudi dvomi, da izkopavanje usedlin na morju in njihovo odvažanje v pristanišče, kjer ima podjetje svoj sedež, predstavljata pomorski prevoz. Pomorski prevoz je namreč opredeljen kot prevoz blaga med „pristaniščema ali pristaniščem in plavajočo napravo“. Ker se kraj izkopavanja ne more šteti za plavajočo napravo na morju, je sporno, da dejavnost v zvezi z izkopavanjem usedlin in njihovim odvažanjem v pristanišče predstavljata pomorski prevoz.
18. Vendar Komisija lahko sprejme stališče, da lahko gradbišče (pridobivanje zemlje, gradnja pomola ali jezua itn.) zaradi stalnega mesta gradnje predstavlja plavajočo napravo na morju. V tem smislu lahko prevažanje usedlin iz pristanišča na gradbišče na morju predstavlja pomorski prevoz.
19. Zato je za Komisijo sporno, da izkopavanje v okviru priglasenega ukrepa lahko predstavlja pomorski prevoz v smislu Smernic.
20. Komisija na podlagi dosedanjih analiz meni, da polaganje kablov ne predstavlja pomorskega prevoza, zaradi česar ni upravičeno do državne pomoči za pomorski prevoz v smislu Smernic. Kar zadeva poglobljanje dna, Komisija zaenkrat dvomi, ali dejavnosti v okviru sistema predstavljajo pomorski prevoz in ali izpolnjujejo pogoje upravičenosti do državne pomoči za pomorski prevoz.

⁽¹⁾ UL C 13, 17.1.2004, str. 3.

BESEDILO DOPISA

„1. SAGSFORLØB

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

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Titel

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

2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

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

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

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

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

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

2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Reference: TREN(2007) D/ 306985.

⁽⁶⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

2.4. Budget

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

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

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

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

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

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

2.6. Kabellægning

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

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

2.7. Sandsugning

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

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

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

4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET

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 bølge. En bugserbåd, som hjælper et andet skib med at manøvrere, leverer ekstra drivkraft til dette skib eller erstatter dets drivkraft i tilfælde af fejl eller svigt, assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transportskib.« Domstolen bemærkede også, at forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på »tjenesteydelser, der er relaterede til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport« ⁽¹²⁾. I lyset af denne

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

4.2. Kabellægning

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

4.3. Sandsugning

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

⁽¹⁰⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

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

⁽¹²⁾ Se dommens præmis 31 og 32.

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

5. KONKLUSION

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

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

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

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

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

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

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

Tilbagebetaling af støtte

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

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

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

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

DRŽAVNA POMOČ – NEMČIJA**Državna pomoč C 18/07 (ex N 874/06) – pomoč za usposabljanje za DHL Leipzig****Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES****(Besedilo velja za EGP)**

(2007/C 213/07)

Z dopisom v verodostojnem jeziku z dne 27. junija 2007 na straneh, ki sledijo temu povzetku, je Komisija uradno obvestila Nemčijo o svoji odločitvi, da sproži postopek na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES v zvezi s pomočjo za usposabljanje, povezano z zgoraj navedeno pomočjo.

Zainteresirane stranke lahko predložijo svoje pripombe o pomoči za usposabljanje, v zvezi s katero Komisija sproža postopek, v enem mesecu od datuma objave tega povzetka in dopisa, ki sledi, na naslednji naslov:

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

Te pripombe se posredujejo Nemčiji. Zainteresirana stranka, ki predloži pripombe, lahko pisno zaprosi za zaupno obravnavo svoje identitete in navede razloge za to.

BESEDILO POVZETKA**POSTOPEK**

Načrtovana pomoč podjetju DHL iz Leipziga, Nemčija, je bila Komisiji priglášena 21. decembra 2006.

OPIS

Upravičenec do pomoči bi bil posrednik hitrih paketnih pošilk DHL, ki je v celotni lasti podjetja Deutsche Post AG. DHL trenutno gradi nov logistični center za hitro dostavo in letalski tovor v Leipzigu/Halle, Nemčija, ki naj bi začelo poslovati konec oktobra 2007. Logistični center upravljata središči podjetja DHL, Leipzig GmbH in European Air Transport Leipzig GmbH.

Nemški organi predlagajo dodelitev pomoči za usposabljanje v višini 7,753 milijona EUR za vse upravičene stroške, ki znašajo [(10-15)] (*) milijona EUR. Usposabljanje zadeva nekatera delovna mesta, kot so zemeljska oskrba letalskega tovara (tako imenovani Ramp Agents II), varnostni agenti ter mehaniki za pregled pred poletom in mehaniki na letališki ploščadi. Program usposabljanja vsebuje največ *splošnih* in nekaj *posebnih* ukrepov usposabljanja.

OCENA

Komisija na tej stopnji resno dvomi, da predvidena pomoč izpolnjuje pogoje Uredbe Komisije (ES) št. 68/2001 in člena 87 (3)(c) Pogodbe ES. Po drugi strani Komisija ni prepričana, ali upravičeni stroški vsebujejo tudi produktivne ure. Komisija ima tudi razloge za domnevo, da bi upravičenci svojim delavcem morali zagotoviti usposabljanje tudi brez pomoči zaradi nasled-

(*) Zaupne informacije.

njih razlogov: prvič, po naložbah v logistični center v Leipzigu, Nemčija, mora DHL, da začne poslovati, zaposliti nove delavce; drugič, ukrepi usposabljanja, čeprav večinoma splošni, se zdijo precej tehnični in se v veliki meri takoj zahtevajo za poslovanje središča; tretjič, zdi se, da zakonodaja zahteva nekatere kvalifikacije in certifikate; četrtič, zdi se precej težko najti že usposobljene delavce za storitve zračnega prevoza na evropskem trgu; in nenazadnje, oddajanje storitev v podizvajanje drugim ponudnikom storitev se ne zdi stroškovno najučinkovitejša izbira.

SKLEPNA UGOTOVITEV

Zaradi zgoraj navedenih pomislekov se je Komisija odločila, da sproži postopek na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES.

BESEDILO DOPISA

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

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

2.1. Der Empfänger

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

2.2. Das Ausbildungsprojekt

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

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

Tabelle 1

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

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

Flugzeugabfertiger (Ramp Agent II)

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

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

Sicherheitsfachkräfte

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

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

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

Ausbildung für das mittlere Management

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

Tabelle 2

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

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

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

2.3. Förderfähige Ausbildungskosten und geplante Beihilfe

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

Tabelle 3

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

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

3. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

Vorliegen staatlicher Beihilfe

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

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

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

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

Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

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

Erforderlichkeit der Beihilfe

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

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

⁽⁴⁾ ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85.

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

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

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

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

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

42. Fünftens hegt die Kommission Zweifel, ob DHL tatsächlich auf einige Kurse des Schulungspakets verzichten kann, zumal insbesondere für Flugzeugabfertiger gemäß der Notifizierung vorgesehen ist, dass auch Personen, die bereits einen entsprechenden Befähigungsnachweis besitzen, das gesamte Training noch einmal durchlaufen sollen. Außerdem ist fraglich, ob es wirklich machbar ist, nur eine begrenzte Anzahl von Mitarbeitern auszubilden, weil sich dies negativ auf den reibungslosen Betrieb auswirken könnte. Tatsächlich hat DHL das gesamte auszubildende Personal bereits bewusst eingestellt, so dass es wenig Sinn machen würde, die geplante Ausbildung wegfällen zu lassen und nicht einsatzfähige Mitarbeiter zu bezahlen. Hierzu bräuchte die Kommission auf jeden Fall genauere Angaben.
43. Schließlich hat die Kommission Zweifel an DHLs Behauptung, es würde bei Ausbleiben der Beihilfe auf die geplante Ausbildung verzichten und verschiedene Dienstleistungen an externe Unternehmen vergeben, da zum einen in diesem Fall einige der unter die Buchstaben a), b) und d) fallenden Ausbildungsmaßnahmen dennoch erforderlich wären und zum anderen die gesamte Investition von DHL in Leipzig-Halle gerade darauf ausgerichtet ist, sämtliche Dienstleistungen der Expresspaketlieferung mit eigenen Mitarbeitern zu bewältigen und — wie die Kommission der Besprechung mit den deutschen Behörden entnommen hat — diese Dienstleistungen auch anderen, auf demselben Flughafen tätigen Wettbewerbern anzubieten. Folglich wäre die Vergabe an externe Unternehmen mit zusätzlichen Kosten verbunden und somit nicht die effizienteste Option.
- 4. ENTSCHEIDUNG**
44. Angesichts der oben dargelegten Bedenken hat die Kommission beschlossen, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten; sie fordert die Bundesrepublik Deutschland daher auf, ihr innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens alle zur Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe sachdienlichen Unterlagen, Angaben und Daten zu übermitteln, insbesondere in Bezug auf
- sämtliche Qualifikationen, Sicherheitsanforderungen und Mindeststandards für den Umgang mit Fracht und Luftfahrzeugen, die aufgrund nationaler, europäischer und internationaler Vorschriften gesetzlich vorgeschrieben sind,
 - eine detaillierte Kostenanalyse einschließlich der Kosten für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungsmaßnahmen und/oder des in jedem Fall erforderlichen Mindestausbildungsbedarfs mit Angabe der zusätzlichen Kosten im Vergleich zur externen Vergabe und/oder Anstellung bereits qualifizierter Fachkräfte,
 - Angaben, ob sich die in diesem Sektor übliche Ausbildung auf die gesetzlich vorgeschriebenen Qualifikationen beschränkt oder darüber hinaus geht (was bei dem vorliegenden Projekt der Fall sein soll),
 - Angaben zum nationalen und europäischen Arbeitsmarkt für Luftfrachtdienste, insbesondere zur Verfügbarkeit von qualifizierten und lizenzierten Fachkräften, dem Lohnniveau für diese Facharbeiter sowie sonstige Angaben, die für den Vergleich zwischen Beschäftigten mit und ohne einschlägige Berufserfahrung maßgeblich sind.
45. Deutschland wird ersucht, dem potenziellen Beihilfeempfänger unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.
46. Die Kommission erinnert Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden können.
47. Die Kommission weist die Bundesrepublik Deutschland darauf hin, dass sie alle Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im Amtsblatt der Europäischen Union unterrichten wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt der Europäischen Union und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.“

Predhodna priglasitev koncentracije
(Zadeva št. COMP/M.4753 – Antalis/MAP)

(Besedilo velja za EGP)

(2007/C 213/08)

1. Komisija je 5. septembra 2007 prejela priglasitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽¹⁾, s katero podjetje Antalis International SAS (Antalis, Francija), ki je pod nadzorom podjetja Sequana Capital, z nakupom delnic pridobi nadzor nad celotnim podjetjem MAP Merchant Group BV (MAP, Nizozemska) v smislu člena 3(1)(b) Uredbe Sveta.

2. Poslovne dejavnosti zadevnih podjetij so:

— za Antalis: distribucija papirja,

— za MAP: distribucija papirja.

3. Po predhodnem pregledu Komisija ugotavlja, da bi priglašena transakcija lahko spadala v področje uporabe Uredbe (ES) št. 139/2004. Vendar končna odločitev o tej točki še ni sprejeta.

4. Komisija zainteresirane tretje stranke poziva, da ji predložijo svoje morebitne pripombe glede predlagane transakcije.

Komisija mora prejeti pripombe najpozneje v 10 dneh po datumu te objave. Pripombe lahko pošljete Komisiji po telefaksu (št. telefaksa: (32-2) 296 43 01 ali 296 72 44) ali po pošti z navedbo sklicne številke COMP/M.4753 – Antalis/MAP na naslov:

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

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.