

# Επίσημη Εφημερίδα

# C 184

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης

51ο έτος

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

### Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

22 Ιουλίου 2008

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	<u>Περιεχόμενα</u>	<u>Σελίδα</u>
<b>II Ανακοινώσεις</b>		
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ		
<b>Επιτροπή</b>		
2008/C 184/01	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση (!) .....	1
2008/C 184/02	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση (!) .....	3
<b>IV Πληροφορίες</b>		
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ		
<b>Επιτροπή</b>		
2008/C 184/03	Ισοτιμίες του ευρώ .....	7
2008/C 184/04	Γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής συγκεντρώσεων που διατυπώθηκε κατά τη σύσκεψη της 28ης Φεβρουαρίου 2008 σχετικά με σχέδιο απόφασης στην υπόθεση COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Εισηγητής: Βέλγιο .....	8
2008/C 184/05	Τελική έκθεση του συμβούλου ακροάσεων στην υπόθεση COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 της απόφασης 2001/462/ΕΚ, ΕΚΑΧ της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του συμβούλου ακροάσεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού — ΕΕ L 162 της 19.6.2001, σ. 21) .....	9

# EL

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα (συνέχεια)	Σελίδα
2008/C 184/06	Περίληψη απόφασης της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2008, με την οποία μια πράξη συγκέντρωσης κηρύσσεται συμβατή με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ (Υπόθεση COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick) <sup>(1)</sup> .....	10
2008/C 184/07	Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις .....	13

## V Γνωστοποιήσεις

### ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

#### Επιτροπή

2008/C 184/08	Πρόσκληση υποβολής προτάσεων — EACEA/21/08 — Για την εφαρμογή του Erasmus Mundus — Παράθυρο εξωτερικής συνεργασίας περιοχή Ασίας για το ακαδημαϊκό έτος 2008/2009 — Κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και την ανταλλαγή φοιτητών, ερευνητών και ακαδημαϊκού προσωπικού από χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτες χώρες .....	32
---------------	--	----

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

#### Επιτροπή

2008/C 184/09	Κρατική ενίσχυση — Ιταλία — Κρατική ενίσχυση C 26/08 (πρώην NN 31/08) — Δάνειο ύψους 300 εκατομμυρίων EUR στην εταιρεία Alitalia — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ <sup>(1)</sup> .....	34
2008/C 184/10	Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.5141 — KLM/Martinair) <sup>(1)</sup> .....	41

### ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

#### Επιτροπή

2008/C 184/11	Δημοσίευση αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων .....	42
---------------	---	----



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ  
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ  
Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 184/01)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	10.6.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 61/08
Κράτος μέλος	Ισπανία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Νομική βάση	Orden por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Έρευνα και ανάπτυξη
Είδος ενίσχυσης	Άμεση επιχορήγηση, δάνειο με ευνοϊκούς όρους
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη ετήσια δαπάνη: 356 εκατ. EUR Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 1 600 εκατ. EUR
Ένταση	80 %
Διάρκεια	Μέχρι τις 31.12.2011
Κλάδοι της οικονομίας	Όλοι οι κλάδοι
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	—
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	1.7.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 101/08
Κράτος μέλος	Ιταλία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	R&D aid in the aeronautic sector
Νομική βάση	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Έρευνα και ανάπτυξη
Είδος ενίσχυσης	Δάνειο με ευνοϊκούς όρους, επιστρεπτέα επιχορήγηση
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 720 εκατ. EUR
Ένταση	80 %
Διάρκεια	Μέχρι τις 31.12.2013
Κλάδοι της οικονομίας	Μεταποιητική βιομηχανία
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

**Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ**  
**Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 184/02)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	30.4.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 251/07
Κράτος μέλος	Γερμανία
Περιφέρεια	Εθνικό καθεστώς ενισχύσεων
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Νομική βάση	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Έρευνα και ανάπτυξη
Είδος ενίσχυσης	Επιχορήγηση
Προϋπολογισμός	9 750 000 EUR
Ένταση	50 % (βιομηχανική έρευνα)· 25 % (πειραματική ανάπτυξη)· 10 % πριμοδότηση για μικρομεσαίες επιχειρήσεις· 20 % πριμοδότηση για πολύ μικρές επιχειρήσεις· 15 % πριμοδότηση για έργα που εκτελούνται με συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων και οργανισμών έρευνας· σε όλες τις περιπτώσεις η συνολική ένταση περιορίζεται στο 80 %
Διάρκεια	2008-2009
Κλάδοι της οικονομίας	Κυρίως ο τομέας των μεταφορών
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Άλλες πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	1.7.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 304/07
Κράτος μέλος	Ιταλία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Νομική βάση	1) Bozza di decreto del ministro concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione di aiuti per il capitale di rischio 2) Articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Επιχειρηματικά κεφάλαια, μικρομεσαίες επιχειρήσεις
Είδος ενίσχυσης	Παροχή επιχειρηματικών κεφαλαίων
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη ετήσια δαπάνη: 400 εκατ. EUR Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 2 000 εκατ. EUR
Ένταση	100 %
Διάρκεια	1.9.2007-31.12.2013
Κλάδοι της οικονομίας	—
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Ministero dello Sviluppo economico
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	5.6.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 670/07
Κράτος μέλος	Τσεχική Δημοκρατία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečistění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečistění z průmyslových zdrojů
Νομική βάση	Programový dokument OP ZP
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Προστασία του περιβάλλοντος
Είδος ενίσχυσης	Άμεση επιχορήγηση
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη ετήσια δαπάνη: 188 εκατ. CZK Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 1 130 εκατ. CZK
Ένταση	50 %
Διάρκεια	1.10.2007-31.12.2013
Κλάδοι της οικονομίας	Μεταποιητική βιομηχανία

Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	22.4.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 726b/07
Κράτος μέλος	Κάτω Χώρες
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Νομική βάση	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Επιχειρηματικά κεφάλαια
Είδος ενίσχυσης	Παροχή επιχειρηματικών κεφαλαίων
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη ετήσια δαπάνη: 468 εκατ. EUR Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 3 745 εκατ. EUR
Ένταση	—
Διάρκεια	Μέχρι τις 31.12.2015
Κλάδοι της οικονομίας	Όλοι οι κλάδοι
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuïdenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	13.5.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 22/08
Κράτος μέλος	Σουηδία
Περιφέρεια	—

Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Reduktion av CO <sub>2</sub> -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Νομική βάση	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Είδος του μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Περιβαλλοντική προστασία
Είδος ενίσχυσης	—
Προϋπολογισμός	Συνολικός προϋπολογισμός: 170 εκατ. EUR
Ένταση	70 % περίπου
Διάρκεια	1.7.2008-31.12.2017
Οικονομικοί κλάδοι	Παραγωγή προϊόντων διατροφής και ποτών, παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών, βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από τα έπιπλα, κατασκευή ειδών καθαριότητας και σαρτοπλεκτικής, παραγωγή χαρτοπολτού, χαρτιού και προϊόντων από χαρτί, παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων, κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες, κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων και προμήθεια ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου και ύδατος
Ονομασία και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Skatteverket
Άλλες πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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



## IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ  
ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

21 Ιουλίου 2008

(2008/C 184/03)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	TRY	τουρκική λίρα
JPY	ιαπωνικό γιεν	AUD	αυστραλιανό δολάριο
DKK	δανική κορόνα	CAD	καναδικό δολάριο
GBP	λίρα στερλίνα	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ
SEK	σουηδική κορόνα	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο
CHF	ελβετικό φράγκο	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης
ISK	ισλανδική κορόνα	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν
NOK	νορβηγική κορόνα	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ
BGN	βουλγαρικό λεβ	CNY	κινεζικό γιουάν
CZK	τσεχική κορόνα	HRK	κροατικό κούνα
EEK	εσθονική κορόνα	IDR	ινδονησιακή ρουπία
HUF	ουγγρικό φιορίνι	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ
LTL	λιθουανικό λίτας	PHP	πέσο Φιλιππινών
LVL	λεττονικό λατ	RUB	ρωσικό ρούβλι
PLN	πολωνικό ζλότι	THB	ταϊλανδικό μπατ
RON	ρουμανικό λεί	BRL	ρεάλ Βραζιλίας
SKK	σλοβακική κορόνα	MXN	μεξικανικό πέσο

(<sup>1</sup>) Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

**Γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής συγκεντρώσεων που διατυπώθηκε κατά τη σύσκεψη της 28ης Φεβρουαρίου 2008 σχετικά με σχέδιο απόφασης στην υπόθεση COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

**Εισηγητής: Βέλγιο**

(2008/C 184/04)

1. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα πράξη αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
  2. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα πράξη θεωρείται συγκέντρωση κοινοτικής διάστασης μετά την παραπομπή της υπόθεσης βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 5 του κανονισμού συγκεντρώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
  3. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι οι αγορές που πρέπει να εξεταστούν είναι οι εξής:
    - η αγορά παροχής online διαφημιστικού χώρου που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποδιαιρεθεί περαιτέρω στην αγορά διαφημίσεων που συνδέονται με μηχανές αναζήτησης (search advertising) και στην αγορά διαφημίσεων χωρίς μηχανές αναζήτησης (non-search advertising),
    - η αγορά διαμεσολάβησης για τις online διαφημίσεις που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποδιαιρεθεί περαιτέρω στην αγορά διαμεσολάβησης για διαφημίσεις που συνδέονται με μηχανές αναζήτησης (search advertising intermediation) και στην αγορά διαμεσολάβησης για διαφημίσεις που δεν συνδέονται με μηχανές αναζήτησης (non-search advertising intermediation),
    - η αγορά παροχής τεχνολογιών διαχείρισης online διαφημιστικών αφισών που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποδιαιρεθεί περαιτέρω στην αγορά παροχής των υπηρεσιών αυτών στους διαφημιστές, αφενός, και στους εκδότες, αφετέρου.
  4. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι:
    - η αγορά παροχής online διαφημιστικού χώρου, είτε συνδέεται με τις μηχανές αναζήτησης είτε όχι, πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με τα εθνικά ή γλωσσικά σύνορα εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (EOX),
    - η αγορά διαμεσολάβησης στον τομέα της online διαφήμισης, είτε συνδέεται με τις μηχανές αναζήτησης είτε όχι, έχει το ίδιο τουλάχιστον εύρος με τον EOX,
    - η αγορά παροχής τεχνολογιών διαχείρισης online διαφημιστικών αφισών, που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποδιαιρεθεί περαιτέρω στην παροχή των υπηρεσιών αυτών στους διαφημιστές, αφενός, και στους εκδότες, αφετέρου, έχει το ίδιο τουλάχιστον εύρος με τον EOX.
  5. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την εκτίμηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση δεν θα εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με την εξάλειψη του πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της πράξης.
  6. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την εκτίμηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση δεν θα εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με την εξάλειψη των μερών ως δυνητικών αμοιβαίων ανταγωνιστών.
  7. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την εκτίμηση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η κοινοποιηθείσα πράξη δεν θα εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό όσον αφορά τις μη οριζόντιες επιπτώσεις του.
  8. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση πρέπει να κηρυχθεί συμβίβαστη με την κοινή αγορά και με τη λειτουργία της συμφωνίας EOX βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων και του άρθρου 57 της συμφωνίας EOX.
-

**Τελική έκθεση του συμβούλου ακροάσεων στην υπόθεση COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

(σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 της απόφασης 2001/462/EK, EKAX της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του συμβούλου ακροάσεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού — EE L 162 της 19.6.2001, σ. 21)

(2008/C 184/05)

Στις 21 Σεπτεμβρίου 2007, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 και μετά από παραπομπή της υπόθεσης δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup> με την οποία η επιχείρηση Google Inc. («Google», Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) αποκτά, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού του Συμβουλίου, έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης DoubleClick Inc. («DoubleClick», Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) με αγορά μετοχών.

Μετά από εξέταση της κοινοποίησης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά και με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ όσον αφορά την αγορά των online διαφημίσεων. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι προτεινόμενες δεσμεύσεις από το κοινοποιούν μέρος, στις 19 Οκτωβρίου 2007, δεν αρκούσαν για να εξαλείψουν τις σοβαρές αμφιβολίες που είχε επισημάνει η Επιτροπή κατά την πρώτη φάση της έρευνας. Κατά συνέπεια, στις 13 Νοεμβρίου 2007, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία έρευνας σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

Η πρόσβαση σε σημαντικά έγγραφα επιτράπηκε στο κοινοποιούν μέρος, στις 16, στις 19 και στις 20 Νοεμβρίου 2007, σύμφωνα με την παράγραφο 45 των «βέλτιστων πρακτικών των διαδικασιών ελέγχου των συγκεντρώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας της ΓΔ Ανταγωνισμού».

Με βάση πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τη δεύτερη φάση της έρευνας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη πράξη δεν παρακωλύει σε σημαντικό βαθμό τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της και, συνεπώς, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ. Ως εκ τούτου, δεν απεστάλη στα μέρη κοινοποίηση αιτιάσεων.

Δεν έλαβα ερωτήματα ούτε παρατηρήσεις από τα μέρη ή από τρίτους. Η υπόθεση δεν απαιτεί ιδιαίτερο σχολιασμό όσον αφορά το δικαίωμα ακρόασης.

Βρυξέλλες, 3 Μαρτίου 2008.

Karen WILLIAMS

<sup>(1)</sup> EEL 24 της 29.1.2004, σ. 1.

**Περίληψη απόφασης της Επιτροπής****της 11ης Μαρτίου 2008****με την οποία μια πράξη συγκέντρωσης κηρύσσεται συμβατή με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ****(Υπόθεση COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick)****(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2008/C 184/06)

Στις 11 Μαρτίου 2008, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σε υπόθεση συγκέντρωσης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων <sup>(1)</sup> (κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων), και ιδίως του άρθρου 8 παράγραφος 1. Η πλήρης απόφαση στη μη εμπιστευτική μορφή της δημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα της υπόθεσης στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, στην ακόλουθη διεύθυνση:

[http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Στις 21 Σεπτεμβρίου 2007, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου (εφεξής «ο κανονισμός συγκεντρώσεων»), μετά από παραπομπή της υπόθεσης δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 5 του ίδιου κανονισμού. Με αυτή την πράξη συγκέντρωσης, η επιχείρηση Google Inc. («Google», Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) αποκτά, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων, τον έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης DoubleClick Inc. («DoubleClick», Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) μέσω της αγοράς μετοχών.

**II. ΤΑ ΜΕΡΗ**

2. Η Google διαχειρίζεται μηχανή αναζήτησης στο Διαδίκτυο και παρέχει online διαφημιστικό χώρο τόσο στους δικούς της δικτυακούς τόπους όσο και στους δικτυακούς τόπους εταιρών της (μέλη του δικτύου «AdSense» της Google). Πιο πρόσφατα, ιδίως μέσω της εξαγοράς του YouTube, η Google άρχισε να παρέχει περιεχόμενο. Όλα σχεδόν τα έσοδα της Google προέρχονται από τις online διαφημίσεις.
3. Η DoubleClick πωλεί κυρίως τεχνολογία διανομής διαφημίσεων (ad serving), διαχείρισης και απολογισμών σε εκδότες δικτυακών τόπων, διαφημιζόμενους και διαφημιστικές εταιρείες, σε ολόκληρο τον κόσμο. Εγκαινιάζει επίσης πλατφόρμα διαμεσολάβησης (υπηρεσία ανταλλαγής διαφημίσεων).

**III. ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 4 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5**

4. Η προτεινόμενη πράξη συγκέντρωσης δεν έχει κοινοτική διάσταση κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων. Ωστόσο, μετά από αίτημα παραπομπής της υπόθεσης δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 5 του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων, η συγκέντρωση θεωρείται ότι έχει κοινοτική διάσταση.

**IV. ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

5. Η Google δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα παροχής online διαφημιστικού χώρου. Η ευρύτερη δυνατή σχετική αγορά προϊόντων που εξετάζεται στην απόφαση είναι η συνολική αγορά των online διαφημίσεων. Η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσο η αγορά αυτή πρέπει να υποδιαιρεθεί περαιτέρω με βάση τις διάφορες μορφές online διαφημίσεων [διαφημίσεις με κείμενο/χωρίς κείμενο (διαφημίσεις εικόνας) και διαφημίσεις με αναζήτηση/χωρίς αναζήτηση] ή με βάση τα διάφορα κυκλώματα πωλήσεων (άμεσες πωλήσεις/πωλήσεις με διαμεσολάβηση διαφημιστικών δικτύων/υπηρεσιών ανταλλαγής διαφημίσεων). Ωστόσο, η απόφαση έχει αφήσει ανοιχτό το θέμα του ακριβούς ορισμού της σχετικής αγοράς, δεδομένου ότι η εν λόγω πράξη συγκέντρωσης δεν πρόκειται να προκαλέσει προβλήματα ανταγωνισμού, όπως και αν οριστεί η σχετική αγορά προϊόντων.

**V. ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

7. Η απόφαση ορίζει τη συνολική αγορά online διαφημίσεων ως αγορά που διαίρεται γεωγραφικά κατά μήκος των εθνικών ή γλωσσικών συνόρων εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Όσον αφορά τη διαμεσολάβηση, η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η υποθετική αυτή αγορά έχει τις ίδιες τουλάχιστον διαστάσεις με τον ΕΟΧ.
8. Τέλος, η απόφαση ορίζει ότι οι αγορές παροχής τεχνολογίας διανομής διαφημίσεων εικόνας σε διαφημιζόμενους και εκδότες έχουν τις ίδιες τουλάχιστον διαστάσεις με τον ΕΟΧ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

## VI. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

## 6.2. Οριζόντιες επιπτώσεις

## 6.1. Θέση των μερών στις σχετικές αγορές

9. Η Google δραστηριοποιείται στην αγορά online διαφημίσεων, i) ως εκδότης, με τη δική της διαδικτυακή μηχανή αναζήτησης στη σελίδα Google.com (και τις αντίστοιχες εθνικές διαδικτυακές σελίδες, όπως google.fr, google.it κ.λπ.), και ii) ως διαμεσολαβητής με το διαφημιστικό της δίκτυο (AdSense). Μέσω των εν λόγω άμεσων και έμμεσων κυκλωμάτων πώλησης, η Google είναι ο υπ' αριθμόν ένα πάροχος online διαφημίσεων, και ιδίως, διαφημιστικού χώρου που συνδέεται με αναζήτηση εντός του ΕΟΧ, με μερίδια αγοράς μεταξύ [25-35 %] και [60-70] %, ανάλογα με τον ακριβή ορισμό της αγοράς.
10. Οι κυριότεροι ανταγωνιστές της Google στον τομέα των διαφημίσεων με αναζήτηση (search advertising) είναι ο Yahoo! και η Microsoft με μερίδια αγοράς έως [10-20] % σε παγκόσμιο επίπεδο, με τουλάχιστον [0-10] % στον ΕΟΧ για τον Yahoo! και περίπου [0-10] % για τη Microsoft τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε επίπεδο ΕΟΧ. Στον τομέα της διαμεσολάβησης που δεν συνδέεται με αναζήτηση εντός του ΕΟΧ, δραστηριοποιούνται μεταξύ άλλων η TradeDoubler, η Zanox (που ανήκει στην Axel Springer), η AdLink, η Interactive Media (που ανήκει στη Deutsche Telekom), η Advertising.com και η Lightningcast (που ανήκουν αμφότερες στην AOL/TimeWarner) και η Tomorrow Focus (με μερίδιο αγοράς περίπου [10-20] % στην περίπτωση της TradeDoubler, [0-10] % στην περίπτωση της Zanox και περίπου [0-10] % για καθένα από τους άλλους φορείς).
11. Η DoubleClick παρέχει τεχνολογία διανομής διαφημίσεων. Από την πλευρά των διαφημιζόμενων, η DoubleClick κατέχει ηγετική θέση στην αγορά διανομής διαφημίσεων του ΕΟΧ μαζί με την aQuantive/Atlas (την οποία εξαγόρασε πρόσφατα η Microsoft). Καθεμία από τις δύο αυτές εταιρείες κατέχει περίπου [30-40] % του μεριδίου αγοράς στον ΕΟΧ. Από την πλευρά των εκδοτών, η έρευνα αγοράς φανερώνει ότι η DoubleClick έχει επίσης την πρωτοπορία με μερίδιο αγοράς περίπου [40-50] % στον ΕΟΧ, ακολουθούμενη από την 24/7 Real Media/OpenAdStream (την οποία εξαγόρασε πρόσφατα η διαφημιστική εταιρεία WPP) με μερίδιο αγοράς κάτω από [20-30] %, και την AdTech/AOL (κάτω από [10-20] %).
12. Παρά τα σχετικά υψηλά αυτά μερίδια αγοράς, η ανταγωνιστική ισχύς της DoubleClick είναι περιορισμένη, επειδή η DoubleClick αντιμετωπίζει σημαντικό ανταγωνισμό από ανταγωνιστές προμηθευτές εργαλείων διανομής διαφημίσεων (ad serving tools), προς τους οποίους θα μπορούσαν να στραφούν οι πελάτες της σε περίπτωση αύξησης των τιμών. Ενώ από την έρευνα αγοράς προέκυψαν αντιφατικές απαντήσεις όσον αφορά το θεωρητικό επίπεδο του κόστους αλλαγής προμηθευτή, υπάρχουν στοιχεία σύμφωνα με τα οποία πολλοί εκδότες και διαφημιστές έχουν πράγματι στραφεί από την DoubleClick σε άλλους παρόχους υπηρεσιών (και αντίστροφα) κατά τα τελευταία χρόνια. Το γεγονός ότι η αγορά διανομής διαφημίσεων είναι επί του παρόντος ανταγωνιστική αποδεικνύεται και από τη σημαντική κάμψη των τιμών των προϊόντων της DoubleClick για διαφημιζόμενους και εκδότες σε περίοδο συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης.
13. Η DoubleClick εγκαινιάζει επίσης μια νέα υπηρεσία ανταλλαγής διαφημίσεων. Η εν λόγω υπηρεσία άρχισε να υποβάλλεται σε δοκιμές beta από τον Ιούνιο του 2007. Ο αριθμός των συναλλαγών που έχει διεξαγάγει μέχρι στιγμής είναι αμελητέος και, εν πάση περιπτώσει, η υπηρεσία αυτή δεν έχει διατεθεί ακόμη πλήρως στο εμπόριο.

14. Επί του παρόντος, η Double Click δεν δραστηριοποιείται στην αγορά παροχής online χώρου και η Google δεν παρέχει εργαλεία διανομής διαφημίσεων σε αυτόνομη βάση. Επομένως, δεν υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των δύο εταιρειών.
15. Η απόφαση καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη πράξη συγκέντρωσης δεν εγείρει προβλήματα ανταγωνισμού όσον αφορά την ενδεχόμενη εξάλειψη δυνητικού ανταγωνισμού μεταξύ της Google και της DoubleClick. Η υπηρεσία ανταλλαγής διαφημίσεων της DoubleClick δεν διαθέτει ακόμη σημαντική θέση στην αγορά, αλλά δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο, αν η DoubleClick παραμείνει ανεξάρτητη, να εξελιχθεί σε σημαντικό φορέα στην αγορά διαμεσολάβησης. Ωστόσο, είναι πιθανό ότι, μετά τη συγκέντρωση, θα απομεινούν πολλοί άλλοι ακόμη ανταγωνιστές που θα ασκούν αρκετή ανταγωνιστική πίεση, ώστε να μην παρακωλύεται σημαντικά ο ανταγωνισμός. Ειδικότερα, σε σύγκριση με διάφορους άλλους φορείς που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, η DoubleClick φαίνεται ότι δεν διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα για να ανταγωνιστεί την Google στην αγορά διαμεσολάβησης στον τομέα των διαφημίσεων.
16. Όσον αφορά τον δυνητικό ανταγωνισμό που ασκεί η Google στην αγορά διανομής διαφημίσεων, η απόφαση εξετάζει το γεγονός ότι η Google αναπτύσσει επί του παρόντος ένα νέο προϊόν διανομής διαφημίσεων, που προορίζεται τόσο για τους διαφημιζόμενους όσο και για τους εκδότες που χρησιμοποιούν υπηρεσίες διανομής διαφημίσεων εικόνας (display ad serving), αλλά αποκλείει κάθε πρόβλημα που συνδέεται με την ενδεχόμενη εξάλειψη του δυνητικού ανταγωνισμού, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις σύμφωνα με τις οποίες τα νέα προϊόντα της Google θα βρίσκονται σε καλύτερη θέση για να ανταγωνιστούν με τα αντίστοιχα προϊόντα της DoubleClick τους πολυάριθμους φορείς που είναι ήδη παρόντες στην αγορά.

## 6.3. Μη οριζόντιες επιπτώσεις

## 6.3.1. Αποκλεισμός λόγω της θέσης της DoubleClick στην αγορά διανομής διαφημίσεων

17. Η Επιτροπή διενήργησε έρευνα σχετικά με διάφορες στρατηγικές αποκλεισμού του ανταγωνισμού που βασίζονται στη θέση της DoubleClick στην αγορά διανομής διαφημίσεων και τις οποίες θα μπορούσε να υιοθετήσει η προερχόμενη από τη συγκέντρωση οντότητα. Οι στρατηγικές αυτές περιλαμβάνουν α) αύξηση της τιμής των εργαλείων της DoubleClick σε περίπτωση χρησιμοποίησής τους από εκδότες ή διαφημιζόμενους που διαθέτουν ανταγωνιστικά διαφημιστικά δίκτυα, ή επιλεκτική αύξηση της τιμής των εργαλείων της DoubleClick για τους πελάτες που εμφανίζουν μικρότερη πιθανότητα να στραφούν σε άλλους προμηθευτές εργαλείων διανομής διαφημίσεων, β) υποβάθμιση της ποιότητας των εργαλείων της DoubleClick σε περίπτωση χρησιμοποίησής τους με ανταγωνιστικά διαφημιστικά δίκτυα, γ) ομαδοποίηση σε πακέτο (καθαρή ή μικτή ομαδοποίηση) των εργαλείων της DoubleClick με τις υπηρεσίες διαμεσολάβησης της Google, δ) «ρύθμιση» του μηχανισμού διαίτησias στον τομέα των διαφημίσεων κατά τρόπο ώστε να ευνοηθεί η AdSense και ε) αποκλεισμός της πρόσβασης των νεοεισερχόμενων στην αγορά (δηλαδή άρνηση πώλησης ή αύξηση του κόστους για τους ανταγωνιστές) κατά την πώληση εργαλείων διανομής διαφημίσεων σε ανταγωνιστικά διαφημιστικά δίκτυα.

18. Η απόφαση αποκλείει όλα τα προβλήματα αυτά. Πρώτον, η έρευνα αγοράς κατέδειξε ότι η προερχόμενη από τη συγκέντρωση οντότητα δεν θα μπορούσε να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της στην αγορά διανομής διαφημίσεων, δεδομένου ότι η DoubleClick αντιμετωπίζει διάφορες ανταγωνιστικές πιέσεις και δεν είναι πιθανώς σε θέση να ασκήσει σημαντική ανταγωνιστική ισχύ.
19. Δεύτερον, τα κίνητρα που θα μπορούσαν να ωθήσουν την προερχόμενη από τη συγκέντρωση οντότητα να αποδωθεί στις παραπάνω στρατηγικές φαίνονται επίσης περιορισμένα. Οι διακυμάνσεις των τιμών (ακόμη και αν είναι σημαντικές) για τα εργαλεία διανομής διαφημίσεων είναι μάλλον απίθανο να προκαλέσουν σημαντική μεταστροφή μεταξύ των διαφημιστικών δικτύων, επειδή το κόστος που συνδέεται με τη διανομή διαφημίσεων αποτελεί μικρό μόνο ποσοστό του κόστους/εσόδων των online διαφημίσεων για τους διαφημιζόμενους και τους εκδότες. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να περιοριστεί κάθε μέτρο που θα μπορούσε να παροτρύνει την DoubleClick να προτείνει στους εκδότες την τεχνολογία διανομής διαφημίσεων σε χαμηλότερη τιμή (ή και δωρεάν) σε περίπτωση συνδυασμένης χρήσης με την AdSense (δηλαδή μικτή ομαδοποίηση). Η καθαρή ομαδοποίηση (δηλαδή η ομαδοποίηση της τεχνολογίας διανομής διαφημίσεων της DoubleClick με τις υπηρεσίες διαμεσολάβησης της AdSense) δεν θα ήταν επικερδής, λόγω της αλλαγής προμηθευτών που συνεπάγεται. Η στρατηγική της «ρύθμισης» θα αποτελούσε παραβίαση των συμβατικών υποχρεώσεων της προερχόμενης από τη συγκέντρωση οντότητας έναντι των πελατών της που, αν διεξαχθεί σε μεγάλη κλίμακα, θα μπορούσε πιθανόν να αποκαλυφθεί.
20. Τέλος, ακόμη και αν όλες ή κάποια από τις στρατηγικές αυτές τεθούν σε εφαρμογή με επιτυχία, η εν λόγω πράξη συγκέντρωσης θα εξακολουθούσε να μην έχει αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι η προερχόμενη από τη συγκέντρωση οντότητα θα εξακολουθήσει να ανταγωνίζεται ορισμένους οικονομικά ισχυρούς και κάθετα ολοκληρωμένους φορείς (μεταξύ των οποίων οι Microsoft, Yahoo!, AOL και WPP) που προσφέρουν τον ίδιο συνδυασμό προϊόντων.
- 6.3.2. *Αποκλεισμός της αγοράς λόγω της θέσης που κατέχει η Google στην αγορά διαφημίσεων με αναζήτηση και στις υπηρεσίες διαμεσολάβησης στον τομέα της διαφήμισης*
21. Λόγω της ισχυρής θέσης της όσον αφορά την παροχή διαφημίσεων που συνδέονται με αναζήτηση, η Google θα μπορούσε να προσπαθήσει να επωφεληθεί από το πλεονέκτημα αυτό στην αγορά διανομής διαφημίσεων εικόνας (market for display ad serving), ζητώντας από τους χρήστες των (διαμεσολαβητικών) υπηρεσιών διαφήμισης με αναζήτηση να χρησιμοποιούν τα προϊόντα της DoubleClick για τη διανομή ολόκληρου ή μέρους του καταλόγου προϊόντων τους. Η απόφαση αποκλείει όλα αυτά τα προβλήματα.
22. Ήδη η ικανότητα αποκλεισμού των ανταγωνιστών μέσω μιας τέτοιας στρατηγικής θεωρείται περιορισμένη, δεδομένου ότι υπάρχει μια πολύ περιορισμένη ομάδα κοινών πελατών που χρησιμοποιούν τόσο τις υπηρεσίες διαφήμισης με αναζήτηση ή τις διαμεσολαβητικές υπηρεσίες διαφήμισης με αναζήτηση όσο και την τεχνολογία υπηρεσιών διαφήμισης εικόνας. Πέραν αυτών, όσον αφορά τους διαφημιζόμενους, μπορεί να υπάρχουν πρακτικές δυσκολίες, επειδή τόσο η πώληση όσο και ο καθορισμός της τιμής των δύο τμημάτων της ομαδοποιημένης προσφοράς (bundle) δεν πραγματοποιούνται συγχρόνως.
23. Επιπλέον, η έρευνα αγοράς κατέδειξε ότι η προερχόμενη από τη συγκέντρωση οντότητα δεν θα είχε κίνητρο να υιοθετήσει μια τέτοια στρατηγική, δεδομένου ότι δεν θα ήταν κατά πάσα πιθανότητα επικερδής.
24. Ωστόσο, ακόμη και αν όλες ή κάποια από τις στρατηγικές αυτές τεθούν σε εφαρμογή με επιτυχία, η πράξη συγκέντρωσης θα εξακολουθήσει να μην έχει αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι η οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση θα εξακολουθήσει να ανταγωνίζεται ορισμένους οικονομικά ισχυρούς και κάθετα ολοκληρωμένους φορείς (μεταξύ των οποίων οι Microsoft, Yahoo!, AOL και WPP) που είναι μάλλον απίθανο να αποκλειστούν από την αγορά.
- 6.3.3. *Αποκλεισμός από την αγορά λόγω του συνδυασμού των στοιχείων ενεργητικού της Google και της DoubleClick*
25. Τέλος, ο απλός συνδυασμός των στοιχείων ενεργητικού της DoubleClick και της Google, και ιδίως των βάσεων δεδομένων που διαθέτουν οι δύο αυτές εταιρείες και τις οποίες θα μπορούσαν να αναπτύξουν με βάση την online συμπεριφορά των πελατών, θα μπορούσε να επιτρέψει στην προερχόμενη από τη συγκέντρωση οντότητα να καταλάβει μια θέση που δεν θα μπορούσαν να αποκτήσουν οι ανταγωνιστές της. Ο συνδυασμός αυτός θα προκαλούσε σταδιακή περιθωριοποίηση των ανταγωνιστών της Google, πράγμα που θα της επέτρεπε σε τελική ανάλυση να αυξήσει τις τιμές των διαμεσολαβητικών υπηρεσιών της.
26. Ωστόσο, η έρευνα αγοράς κατέδειξε ότι οι ανησυχίες αυτές είναι αβάσιμες. Τα συμβόλαια που έχει συνάψει η DoubleClick με τους διαφημιζόμενους και τους εκδότες επιτρέπουν επί του παρόντος στην DoubleClick να χρησιμοποιεί τα δεδομένα που δημιουργούνται μέσω της δικής της τεχνολογίας διανομής διαφημίσεων μόνο προς όφελος του συγκεκριμένου πελάτη. Δεν υπάρχει καμία ένδειξη σύμφωνα με την οποία η οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση θα μπορούσε να επιβάλει συμβατικές τροποποιήσεις στους πελάτες της που θα επέτρεπαν την αμοιβαία χρήση των δεδομένων τους στο μέλλον. Επιπλέον, πολλοί ανταγωνιστές της Google (όπως οι Microsoft και Yahoo!) έχουν ήδη πρόσβαση στον συνδυασμό των δεδομένων που αφορούν τις αναζητήσεις και στα δεδομένα τα σχετικά με τη συμπεριφορά των χρηστών κατά την περιήγηση του Web.

## VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

27. Η απόφαση καταλήγει, επομένως, στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν εγείρει κανένα πρόβλημα ανταγωνισμού που θα είχε ως αποτέλεσμα να παρακωλύεται σε σημαντικό βαθμό ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κηρύσσει την πράξη συγκέντρωσης συμβατή με την κοινή αγορά και τη συμφωνία EOX, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων και του άρθρου 57 της συμφωνίας EOX.

**Ανακοίνωση της Επιτροπής****Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις**

(2008/C 184/07)

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ****1.1. Γενικό πλαίσιο: ο σιδηροδρομικός τομέας**

1. Οι σιδηρόδρομοι διαθέτουν μοναδικά πλεονεκτήματα: πρόκειται για έναν τρόπο μεταφοράς ασφαλή και μη ρυπογόνο. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές μπορούν λοιπόν να συμβάλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη αειφόρων μεταφορών στην Ευρώπη.
2. Στη Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>(1)</sup> και στην ενδιάμεση εξέτασή της<sup>(2)</sup> υπογραμμίζεται η ανάγκη ενός δυναμικού κλάδου σιδηροδρομικών μεταφορών για τη σύσταση ενός αποτελεσματικού, ασφαλούς και καθαρού συστήματος μεταφοράς αγαθών και προσώπων, το οποίο συμβάλλει στην υλοποίηση μιας σταθερά ενημερούσας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται στις πόλεις και σε ορισμένες περιοχές της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η ανάγκη αντιμετώπισης των προκλήσεων της κλιματικής αλλαγής, η αύξηση της τιμής των υδρογονανθράκων δείχνουν σε ποιο βαθμό είναι ανάγκη να προωθηθεί η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Εν προκειμένω, είναι σκόπιμο να υπενθυμιστεί ότι η κοινή πολιτική μεταφορών πρέπει επίσης να επιδιώξει την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που καθορίζονται στη συνθήκη<sup>(3)</sup>.
3. Ωστόσο, ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη πάσχει από έλλειψη ελκυστικότητας. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 έως το τέλος του 20ού αιώνα γνώρισε συνεχή πτώση. Η σιδηροδρομική μεταφορά τόσο των εμπορευμάτων όσο και των επιβατών μειώθηκε, σε σχετικούς όρους, σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Οι δε σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν και σε απόλυτους όρους: το 1970 μεταφέρονταν σιδηροδρομικώς περισσότερα φορτία από ό,τι το 2000. Πράγματι, οι παραδοσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν ήταν σε θέση να παρέχουν την αξιοπιστία και την τήρηση των προθεσμιών που απαιτούσαν οι πελάτες τους, γεγονός που οδήγησε σε μετατόπιση της κυκλοφορίας από τις σιδηροδρομικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς, και ιδίως προς τις οδικές μεταφορές<sup>(4)</sup>. Αντίθετα, παρότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών συνέχισαν να αυξάνονται σε απόλυτους όρους, η αύξηση αυτή φαίνεται, ωστόσο, αρκετά περιορισμένη σε σχέση με την αύξηση των οδικών και αεροπορικών μεταφορών<sup>(5)</sup>.
4. Παρότι η τάση αυτή φαίνεται να έχει αντιστραφεί πρόσφατα<sup>(6)</sup>, είναι μακρύς ακόμα ο δρόμος για να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αξιόπιστες και ανταγωνιστικές. Ιδίως στον κλάδο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών παρατηρούνται σημαντικές δυσχέρειες που απαιτούν την ανάληψη δράσης εκ μέρους των αρχών<sup>(7)</sup>.
5. Η σχετική παρακμή του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον τρόπο με τον οποίο οργανώθηκε με την πάροδο των ετών η προσφορά μεταφορικού έργου, ουσιαστικά βάσει εθνικών και μονοπωλιακών σχημάτων.
6. Καταρχάς, λόγω της απουσίας ανταγωνισμού στα εθνικά δίκτυα, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν είχαν κίνητρα να μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους και να αναπτύξουν νέες υπηρεσίες. Οι δραστηριότητές τους δεν επέφεραν επαρκή έσοδα για να καλύψουν το σύνολο των απαιτούμενων δαπανών και επενδύσεων.

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370 της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, σ. 18.

<sup>(2)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές», [COM(2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006, σ. 21].

<sup>(3)</sup> Το άρθρο 2 της συνθήκης ορίζει ότι μεταξύ των κύριων αποστολών της Κοινότητας είναι να προάγει αειφόρο, μη πληθωριστική ανάπτυξη φιλική προς το περιβάλλον. Οι διατάξεις αυτές συμπληρώνονται από συγκεκριμένους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 174, το οποίο ορίζει ότι η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος συμβάλλει ιδίως στη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Το άρθρο 6 της συνθήκης ορίζει ότι: «Οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3, ιδίως προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη».

<sup>(4)</sup> Από το 1995 έως το 2005, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (εκφραζόμενες σε τόνους ανά χιλιόμετρο) αυξήθηκαν κατά 0,9 % κατά μέσο όρο ετησίως, έναντι + 3,3 % μέση ετήσια αύξηση για τις οδικές μεταφορές την ίδια περίοδο (πηγή: Eurostat).

<sup>(5)</sup> Από το 1995 έως το 2004, οι σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές (εκφραζόμενες σε επιβάτες ανά χιλιόμετρο) αυξήθηκαν κατά 0,9 % κατά μέσο όρο ετησίως, έναντι + 1,8 % μέση ετήσια αύξηση για τα ιδιωτικά οχήματα κατά την ίδια περίοδο (πηγή: Eurostat).

<sup>(6)</sup> Από το 2002, ιδίως στις χώρες οι οποίες άνοιξαν τις αγορές τους στον ανταγωνισμό. Το 2006, παρατηρήθηκε ετήσια αύξηση 3,7 % των επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και 3 % των επιδόσεων των επιβατικών μεταφορών. Η βελτίωση αυτή φαίνεται ότι επιβεβαιώνεται το 2007.

<sup>(7)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικής προτεραιότητας» [SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 και SEC(2007) 1325 της 18ης Οκτωβρίου 2007].

Μερικές φορές, οι απαραίτητες αυτές επενδύσεις δεν πραγματοποιήθηκαν. Άλλοτε πάλι, τα κράτη μέλη υποχρέωσαν τις εθνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν τις επενδύσεις, ενώ δεν ήταν σε θέση να τις χρηματοδοτήσουν επαρκώς από τους ίδιους πόρους τους, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί σημαντικό χρέος για τις επιχειρήσεις αυτές, το οποίο είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη τους.

7. Επιπλέον, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη ήταν περιορισμένη λόγω της απουσίας τυποποίησης και διαλειτουργικότητας των δικτύων, ενώ οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές είχαν αναπτύξει ολόκληρο φάσμα διεθνών υπηρεσιών. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα κληρονόμησε ένα μωσαϊκό εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων που χαρακτηρίζονται από διαφορετικό εύρος τροχιάς και μη συμβατά συστήματα σηματοδότησης και ασφάλειας, τα οποία δεν επιτρέπουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας οι οποίες θα προέκυπταν εάν οι υποδομές και το τροχαίο υλικό είχαν σχεδιαστεί για μία μεγάλη αγορά αντί για 25 <sup>(1)</sup> εθνικές αγορές.
8. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ασκεί πολιτική που αποσκοπεί στην αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού κλάδου σύμφωνα με τρεις κύριους άξονες:
  - α) με τη σταδιακή καθιέρωση όρων που θα επιτρέψουν το άνοιγμα στον ανταγωνισμό των αγορών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών·
  - β) με την ενθάρρυνση της τυποποίησης και της τεχνικής εναρμόνισης στα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα, με στόχο την υλοποίηση μιας πλήρους διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
  - γ) με την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης, σε κοινοτικό επίπεδο (στο πλαίσιο του προγράμματος ΔΕΑ-Μ και των διαρθρωτικών ταμείων).
9. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα άνοιξε έτσι σταδιακά τις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό. Μια πρώτη δέσμη μέτρων ελευθέρωσης εγκρίθηκε το 2001 περιλαμβάνουσα την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(2)</sup>, την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις <sup>(3)</sup> και την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας <sup>(4)</sup>. Αυτή η δέσμη μέτρων ακολούθησε το 2004 μία δεύτερη δέσμη μέτρων με κύρια μέτρα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού σιδηροδρόμων <sup>(5)</sup>, την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας <sup>(6)</sup>, την οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος <sup>(7)</sup> και την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(8)</sup>. Τέλος μία τρίτη δέσμη μέτρων εγκρίθηκε το 2007 περιλαμβάνουσα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου <sup>(9)</sup>, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών <sup>(10)</sup>, την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής <sup>(11)</sup> και την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας <sup>(12)</sup>. Συνεπώς, η αγορά των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών άνοιξε στον ανταγωνισμό στις

<sup>(1)</sup> Η Μάλτα και η Κύπρος δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφορών.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/58/ΕΚ (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44).

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

<sup>(7)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114.

<sup>(8)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164.

<sup>(9)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

<sup>(10)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

<sup>(11)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44.

<sup>(12)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51.



15 Μαρτίου 2003 στο διευρωπαϊκό δίκτυο εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, εν συνεχεία την 1η Ιανουαρίου 2006 για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές και τέλος από την 1η Ιανουαρίου 2007 για τις σιδηροδρομικές ενδομεταφορές. Η τρίτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους καθορίζει για την 1η Ιανουαρίου 2010 το άνοιγμα στον ανταγωνισμό των διεθνών επιβατικών μεταφορών. Ορισμένα κράτη μέλη όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και η Ιταλία έχουν ήδη (εν μέρει) ανοίξει τις εγχώριες αγορές τους επιβατικών μεταφορών.

10. Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(1)</sup> εγκαθίδρυσε ένα νέο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο για τους φορείς του σιδηροδρομικού κλάδου, το οποίο περιλαμβάνει:
  - α) τη διάκριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(2)</sup> από τους διαχειριστές της υποδομής <sup>(3)</sup> όσον αφορά το λογιστικό και οργανωτικό επίπεδο·
  - β) την ανεξαρτησία της διαχείρισης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·
  - γ) τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σύμφωνα με τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές επιχειρήσεις·
  - δ) τη χρηματοοικονομική ισορροπία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σύμφωνα με ένα υγιές επιχειρησιακό σχέδιο·
  - ε) το συμβιβασίμο των χρηματοδοτικών μέτρων των κρατών μελών με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις <sup>(4)</sup>.
11. Παράλληλα με την εν λόγω διαδικασία ελευθέρωσης, η Επιτροπή ανέλαβε, σε δεύτερο επίπεδο, να προωθήσει τη διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων. Το εγχείρημα αυτό συνοδεύεται από κοινοτικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών <sup>(5)</sup>.
12. Το τρίτο επίπεδο δημόσιας παρέμβασης υπέρ του σιδηροδρομικού κλάδου αφορά τη χρηματοδοτική στήριξη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η στήριξη αυτή μπορεί να αιτιολογείται σε ορισμένες περιπτώσεις λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών δαπανών προσαρμογής του σιδηροδρομικού κλάδου.
13. Επισημαίνει, εξάλλου, ότι χορήγηση δημόσιων πόρων στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών υπήρξε ανέκαθεν σημαντική. Από το 2004, όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 25 (ΕΕ-25) διέδωσαν συνολικά περίπου 17 δισεκατομμύρια EUR για την κατασκευή και τη συντήρηση σιδηροδρομικών υποδομών <sup>(6)</sup>. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν 15 δισεκατομμύρια EUR ετησίως στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ως αντιστάθμιση για την παροχή μη κερδοφόρων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών <sup>(6)</sup>.
14. Η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στον σιδηροδρομικό κλάδο επιτρέπεται μόνον εφόσον συμβάλλει στην υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης, ανοιχτής στον ανταγωνισμό και διαλειτουργικής ευρωπαϊκής αγοράς, καθώς και στους κοινοτικούς στόχους της βιώσιμης κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι η χρηματοδοτική στήριξη που χορηγείται από τις αρχές δεν προκαλεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που αντιβαίνουν προς το κοινό συμφέρον. Σε ορισμένες περιπτώσεις θα μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη, παράλληλα με τη χορήγηση ενισχύσεων, να αναλάβουν δεσμεύσεις για την υλοποίηση των κοινοτικών στόχων.

### 1.2. Στόχος και πεδίο εφαρμογής των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών

15. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές έχουν ως στόχο να καθοδηγήσουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με το συμβιβασίμο των κρατικών ενισχύσεων με τη συνθήκη, όπως ορίζεται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ και στο πλαίσιο που περιγράφεται ανωτέρω. Εξάλλου, εφαρμόζονται επίσης για το κεφάλαιο 3 στις επιχειρήσεις αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών συγκοινωνιών. Βασίζονται ιδίως στις

<sup>(1)</sup> EEL 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/58/ΕΚ.

<sup>(2)</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ ως σιδηροδρομική επιχείρηση νοείται: «κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την εφαρμοστέα κοινοτική νομοθεσία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη».

<sup>(3)</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ ως διαχειριστής της υποδομής νοείται: «κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Η έννοια αυτή μπορεί να περιλαμβάνει και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις».

<sup>(4)</sup> Το άρθρο 9 παράγραφος 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ ορίζει ότι: «η χορήγηση των ενισχύσεων των κρατών μελών για την εξάλειψη των αναφερομένων στο παρόν άρθρο χρεών, γίνεται στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης».

<sup>(5)</sup> Ιδίως η οδηγία 2004/49/ΕΚ.

<sup>(6)</sup> Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία που κοινοποιούν τα κράτη μέλη. Τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία ενδέχεται να είναι ακόμη υψηλότερα, δεδομένου ότι δεν κοινοποιείται το σύνολο της χρηματοδοτικής στήριξης, και ιδίως οι συγχρηματοδοτήσεις, στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων ή του ταμείου συνοχής.

αρχές που θεσπίστηκαν από τον κοινοτικό νομοθέτη στις τρεις διαδοχικές δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Στόχος τους είναι να βελτιωθεί η διαφάνεια των δημοσίων χρηματοδοτήσεων και η ασφάλεια δικαίου βάσει των κανόνων της συνθήκης για το άνοιγμα των αγορών. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν τη δημόσια χρηματοδότηση των διαχειριστών υποδομής.

16. Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ορίζει ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται από τα κράτη οι οποίες απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ενοίκιης μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι καταρχήν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Ωστόσο, τέτοιου είδους κρατικές ενισχύσεις είναι δυνατόν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να δικαιολογούνται βάσει του κοινού συμφέροντος της Κοινότητας. Ορισμένες από τις περιπτώσεις αυτές αναφέρονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης και εφαρμόζονται στον τομέα των μεταφορών όπως και σε άλλους τομείς της οικονομίας.
17. Επιπλέον, το άρθρο 73 της συνθήκης ορίζει ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά «οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας». Το άρθρο αυτό αποτελεί *lex specialis* στη γενική οικονομία της συνθήκης. Βάσει του άρθρου αυτού, ο κοινοτικός νομοθέτης θέσπισε δύο ειδικά κείμενα στον τομέα των μεταφορών: πρόκειται για τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών <sup>(1)</sup> και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών <sup>(2)</sup>. Επίσης, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(3)</sup> προβλέπει ότι ορισμένες αντισταθμίσεις μπορούν να χορηγούνται από τα κράτη μέλη σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
18. Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 ορίζει ότι τα κράτη μέλη δεν λαμβάνουν συντονιστικά μέτρα ούτε επιβάλλουν βάρη συνυφασμένα με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας τα οποία συνεπάγονται την παροχή ενισχύσεων, κατά το άρθρο 73 της συνθήκης, εκτός από τις περιπτώσεις και υπό τους όρους που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό, με την επιφύλαξη, ωστόσο, των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69. Σύμφωνα με τη νομολογία «Altmark» του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων <sup>(4)</sup> προκύπτει ότι οι κρατικές ενισχύσεις που δεν είναι δυνατό να εγκριθούν βάσει των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ή (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 δεν μπορεί να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης <sup>(5)</sup>. Επιπλέον, είναι σκόπιμο να υπενθυμιστεί ότι οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που δεν πληρούν τις διατάξεις του άρθρου 73 της συνθήκης δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 ή κάθε άλλης διάταξης της συνθήκης <sup>(6)</sup>.
19. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 που θα αρχίσει να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009 («ο κανονισμός για την Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας “ΥΔΥ”») και καταργεί τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 θα αποτελέσει ένα νέο νομικό πλαίσιο. Συνεπώς, οι πτυχές που συνδέονται με τις αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν καλύπτονται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.
20. Συνεπεία της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, το άρθρο 73 της συνθήκης θα μπορεί να εφαρμόζεται απευθείας ως νομική βάση για τον προσδιορισμό του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων που δεν εμπίπτουν στον κανονισμό ΥΔΥ, ιδίως των ενισχύσεων για τον συντονισμό των εμπορευματικών μεταφορών. Είναι άρα σκόπιμο να εκπονηθεί μια γενική ερμηνεία για την εξέταση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα των ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού με το άρθρο 73 της συνθήκης. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές έχουν κυρίως ως στόχο τη θέσπιση κριτηρίων για την εξέταση αυτή, καθώς και ορίων έντασης. Λαμβανομένης υπόψη της διατύπωσης του άρθρου 73, η Επιτροπή πρέπει ωστόσο να δώσει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να αποδεικνύουν, ενδεχομένως, την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα των μέτρων που θα βγαίνουν πέραν των θεσπισθέντων ορίων.
21. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αφορούν την εφαρμογή των άρθρων 73 και 87 της συνθήκης και την εφαρμογή τους στις δημόσιες χρηματοδοτήσεις που προορίζονται για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά την έννοια της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ. Εξετάζονται οι ακόλουθες πτυχές: η δημόσια στήριξη στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσω της χρηματοδότησης των υποδομών (κεφάλαιο 2), οι ενισχύσεις για την

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 179/2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).

<sup>(4)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH («Altmark»), Συλλογή 2003, σ. I-7747.

<sup>(5)</sup> Απόφαση Altmark, όπ.π., σκέψη 107.

<sup>(6)</sup> Βλέπε σχετικά απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις, υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67, σημείο 17).

αγορά και την ανανέωση τροχαίου υλικού (κεφάλαιο 3), η παραγραφή χρεών από τα κράτη με στόχο την οικονομική εξυγίανση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (κεφάλαιο 4), οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (κεφάλαιο 5), οι ενισχύσεις για τις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών (κεφάλαιο 6) και οι κρατικές εγγυήσεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (κεφάλαιο 7). Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, αντίθετα, δεν εξετάζουν τους λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής του κανονισμού ΥΔΥ, για τον οποίο η Επιτροπή δεν έχει αναπτύξει ακόμη πρακτική λήψης αποφάσεων <sup>(1)</sup>.

## 2. Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

22. Οι σιδηροδρομικές υποδομές έχουν τεράστια σημασία για την ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη. Είτε πρόκειται για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια είτε για την ανάπτυξη του συστήματος μεγάλης ταχύτητας απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις στις εν λόγω υποδομές <sup>(2)</sup>.
23. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές απευθύνονται μόνο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Κατά συνέπεια, δεν έχουν ως στόχο να ορίσουν, σε σχέση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, το νομικό καθεστώς που εφαρμόζεται στη δημόσια χρηματοδότηση των υποδομών. Το παρόν κεφάλαιο εξετάζει μόνο τις επιπτώσεις της δημόσιας χρηματοδότησης των υποδομών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
24. Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών μπορούν στην πραγματικότητα να παρέχουν έμμεσα πλεονέκτημα σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, συνεπώς, να αποτελούν ενισχύσεις. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, είναι σκόπιμο να εκτιμάται εάν το μέτρο στήριξης των υποδομών έχει ως οικονομικό αποτέλεσμα να ελαφρύνει τις επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(3)</sup>. Για να στοιχειοθετηθεί τέτοια περίπτωση είναι ιδίως αναγκαίο να παρέχεται επιλεκτικό πλεονέκτημα στις σχετικές επιχειρήσεις, το οποίο θα οφείλεται στη σχετική χρηματοδότηση των υποδομών <sup>(4)</sup>.
25. Όταν η χρήση μιας υποδομής είναι ανοικτή σε όλους τους εν δυνάμει χρήστες ισότιμα και χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων και η πρόσβαση στην υποδομή αυτή τιμολογείται σε επίπεδο σύμφωνο με την κοινοτική νομοθεσία (οδηγία 2001/14/ΕΚ), η Επιτροπή θεωρεί κανονικά ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υποδομών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(5)</sup>.
26. Η Επιτροπή υπενθυμίζει εξάλλου ότι, όταν δημόσια χρηματοδότηση σιδηροδρομικών υποδομών συνιστά ενίσχυση σε μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αυτή μπορεί να επιτραπεί, για παράδειγμα βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης, εφόσον η εν λόγω υποδομή ανταποκρίνεται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Εν προκειμένω, το κεφάλαιο 6 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών αποτελεί σχετικό σημείο αναφοράς για την ανάλυση του συμβιβασμού.

## 3. ΟΙ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

### 3.1. Στόχος

27. Ο στόλος των ελκτικών μηχανών και των βαγονιών που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών είναι μεγάλης ηλικίας και σε ορισμένες περιπτώσεις απαρχαιωμένος, ιδίως στα νέα κράτη μέλη. Το 2005, 70 % των ελκτικών μηχανών (ντιζελ και ηλεκτρικών) και 65 % των βαγονιών της ΕΕ-25 ήταν άνω των 20 ετών <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Δεν αφορούν ούτε και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69.

<sup>(2)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές».

<sup>(3)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουνίου 2002 στην υπόθεση C-382/99, Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-5163.

<sup>(4)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Σεπτεμβρίου 2000 στην υπόθεση C-156/98, Γερμανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-6857.

<sup>(5)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 7ης Ιουνίου 2006, Ν 478/04, Ιρλανδία — Κρατική εγγύηση για το δανεισμό κεφαλαίων από την Corās Iompair Eirann (CIE) για επενδύσεις σε υποδομή (ΕΕ C 209 της 31.8.2006, σ. 8)· απόφαση της Επιτροπής της 8ης Μαρτίου 2006, Ν 284/05, Ιρλανδία — Περιφερειακό Ευρωζωνικό Πρόγραμμα (ΕΕ C 207 της 30.8.2006, σ. 3), σημείο 34· και οι ακόλουθες αποφάσεις της Επιτροπής: απόφαση 2003/227/ΕΚ της 2ας Αυγούστου 2002, σχετικά με το κέντρο αναψυχής Terra Mítica SA (Benidorm, Alicante) την οποία έδωσε σε εφαρμογή η Ισπανία (ΕΕ L 91 της 8.4.2003, σ. 23), σημείο 64· απόφαση της 20ής Απριλίου 2005, Ν 355/04, Βέλγιο — Εταιρική σχέση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη σήραγγα Krijgsbaan στο Deurne, η ανάπτυξη επαγγελματικών εγκαταστάσεων και η λειτουργία του αερολιμένα της Αμβέρσας (ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11), σημείο 34· απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2001, Ν 550/01, Βέλγιο — Εταιρική σχέση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης (ΕΕ C 24 της 26.1.2002, σ. 2), σημείο 24· απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2001, Ν 649/01, Ηνωμένο Βασίλειο — Επιχορηγήσεις για εγκαταστάσεις διακίνησης φορτίων (ΕΕ C 45 της 19.2.2002, σ. 2), σημείο 45· απόφαση της 17ης Ιουλίου 2002, Ν 356/02, Ηνωμένο Βασίλειο — Network Rail (ΕΕ C 232 της 28.9.2002, σ. 2), σημείο 70· Ν 511/95 Jaguar Cars Ltd. Βλέπε επίσης κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5), σημείο 12· Δίκαιη πληρωμή για την χρήση της υποδομής — Λευκή Βίβλος [COM(1998) 466 τελικό], παράγραφος 43· ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τη «βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών» [COM(2001) 35 τελικό, σ. 11].

<sup>(6)</sup> Πηγή: UIC Δυναμικό σε τροχαίο υλικό στην ΕΕ-25 + Νορβηγία (2005).

Εάν ληφθούν υπόψη μόνο τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004, 82 % των ελκτικών μηχανών και 62 % των βαγονιών ήταν άνω των 20 ετών το 2005 <sup>(1)</sup>. Πλην όμως, σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτει, η Επιτροπή εκτιμά ότι περίπου 1 % του εν λόγω στόλου ανανεώνεται ετησίως.

28. Η εξέλιξη αυτή αντικατοπτρίζει ασφαλώς τις δυσκολίες του σιδηροδρομικού τομέα γενικά, οι οποίες μειώνουν τα κίνητρα και την ικανότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να επενδύσουν σε μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού ή και ανανέωσης του τροχαίου υλικού. Όμως μια τέτοια επένδυση είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς που είναι περισσότερο ρυπογόνοι, ή που προκαλούν υψηλό εξωτερικό κόστος. Η επένδυση αυτή είναι επίσης απαραίτητη για να περιοριστούν οι επιπτώσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών στο περιβάλλον, ιδίως μειώνοντας τις ηχητικές οχλήσεις που προκαλούνται και βελτιώνοντας την ασφάλεια. Τέλος, η βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών δικτύων συνεπάγεται προσαρμογές του υφιστάμενου τροχαίου υλικού προκειμένου να μπορέσει να διατηρηθεί η συνοχή του συστήματος.
29. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, φαίνεται ότι οι ενισχύσεις για την αγορά και την ανανέωση του τροχαίου υλικού είναι δυνατόν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να συμβάλουν στην επίτευξη πολλών στόχων κοινού συμφέροντος και επομένως να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.
30. Το παρόν κεφάλαιο αποσκοπεί στη διευκρίνιση των όρων βάσει των οποίων η Επιτροπή διενεργεί μια τέτοια ανάλυση συμβιβασμού.

### 3.2. Συμβιβασμο

31. Η εξέταση του συμβιβασμού πρέπει να πραγματοποιείται ανάλογα με το στόχο κοινού συμφέροντος στην επίτευξη του οποίου συμβάλλει η ενίσχυση.
32. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, καταρχήν, οι ανάγκες εκσυγχρονισμού του τροχαίου υλικού μπορούν να λαμβάνονται επαρκώς υπόψη είτε με την εφαρμογή των γενικών κανόνων που ισχύουν στις κρατικές ενισχύσεις, είτε με την εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές συνιστούν ενισχύσεις συντονισμού των μεταφορών (βλέπε κεφάλαιο 6).
33. Κατά την εξέταση του συμβιβασμού των ενισχύσεων του τροχαίου υλικού, η Επιτροπή εφαρμόζει επομένως κατά γενικό κανόνα, για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες ενισχύσεων τα κριτήρια που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ή σε οποιοδήποτε άλλο σχετικό έγγραφο:
  - α) στις ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών <sup>(2)</sup>.
  - β) στις ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(3)</sup>.
  - γ) στις ενισχύσεις προς τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις <sup>(4)</sup>.
  - δ) στις ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος <sup>(5)</sup>.
  - ε) στις ενισχύσεις για την αντιστάθμιση των δαπανών σχετικά με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας <sup>(6)</sup>.
  - στ) στις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα <sup>(7)</sup>.
34. Στην περίπτωση των περιφερειακών ενισχύσεων για αρχικές επενδύσεις, οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα προβλέπουν ότι: «στον τομέα των μεταφορών, οι δαπάνες για την αγορά εξοπλισμού μεταφορών (κινητών περιουσιακών στοιχείων) δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις αρχικής επένδυσης» (σημείο 50 υποσημείωση 48). Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να προβλεφθεί

<sup>(1)</sup> Πηγή: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Βλέπε κεφάλαιο 6.

<sup>(3)</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2) και κεφάλαιο 5.

<sup>(4)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (EE L 10 της 13.1.2001, σ. 33). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1976/2006 (EE L 368 της 23.12.2006, σ. 85).

<sup>(5)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος (EE C 82 της 1.4.2008, σ. 1).

<sup>(6)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Κανονισμός ΥΔΥ, του οποίου πρέπει να υπομνησθεί κυρίως το άρθρο 3 παράγραφος 1 όπου ορίζεται ότι «εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

<sup>(7)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα για την περίοδο 2007-2013 (EE C 54 της 4.3.2006, σ. 13), σημείο 8.

παρέκλιση από τον κανόνα αυτό όσον αφορά τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές. Αυτό οφείλεται στις ιδιαιτερότητες του εν λόγω τρόπου μεταφοράς, ιδίως στο γεγονός ότι το τροχαίο υλικό στον τομέα αυτό μπορεί να χρησιμοποιείται διαρκώς σε συγκεκριμένες γραμμές ή υπηρεσίες. Έτσι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις που ορίζονται στη συνέχεια, το κόστος απόκτησης τροχαίου υλικού στον τομέα των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών (ή άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως το ελαφρύ τρένο, το μετρό ή το τραμ), θεωρείται ως επιλέξιμες δαπάνες κατά την έννοια των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών<sup>(1)</sup>. Αντίθετα, οι δαπάνες απόκτησης τροχαίου υλικού για αποκλειστική χρήση στις εμπορευματικές μεταφορές δεν είναι επιλέξιμες.

35. Λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης που περιγράφεται στα σημεία 28 και 29, η παρέκλιση αυτή εφαρμόζεται σε κάθε είδος επένδυσης, αρχικής ή για αντικατάσταση, σε τροχαίο υλικό, εφόσον το υλικό αυτό χρησιμοποιείται σε γραμμές που εξυπηρετούν τακτικά περιοχή η οποία μπορεί να τύχει ενισχύσεων βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης, ιδιαίτερα απομακρυσμένη περιοχή ή περιοχή με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού κατά την έννοια των παραγράφων 80 και 81 των κατευθυντήριων γραμμών για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα<sup>(2)</sup>. Στις υπόλοιπες περιοχές, μόνο στις ενισχύσεις για αρχικές επενδύσεις. Για τις ενισχύσεις σε επενδύσεις αντικατάστασης, η παρέκλιση εφαρμόζεται μόνον εφόσον το σύνολο του τροχαίου υλικού που εκσυγχρονίστηκε με τη λήψη της ενίσχυσης, έχει ηλικία άνω των 15 ετών.
36. Για να προληφθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα ήταν αντίθετες προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή θεωρεί ωστόσο ότι η παρέκλιση αυτή πρέπει να υπόκειται σε τέσσερις όρους, οι οποίοι πρέπει να πληρούνται σωρευτικά:
- α) το σχετικό τροχαίο υλικό πρέπει να παραμείνει στις υπηρεσίες των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών επιβατικών μεταφορών σε συγκεκριμένη περιοχή ή για συγκεκριμένη γραμμή που εξυπηρετεί περισσότερες περιοχές· για τις ανάγκες των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, ως «υπηρεσίες αστικών και προαστιακών μεταφορών» νοούνται οι υπηρεσίες μεταφοράς που ανταποκρίνονται στις ανάγκες ενός αστικού κέντρου ή μιας οικιστικής περιοχής, καθώς και στις μεταφορικές ανάγκες ανάμεσα σ' αυτό το κέντρο ή την οικιστική περιοχή και στα προάστια τους, και ως «υπηρεσίες περιφερειακών μεταφορών» νοούνται οι υπηρεσίες μεταφοράς που αποσκοπούν στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών μιας ή περισσότερων περιοχών. Δρομολόγια που εξυπηρετούν περισσότερες περιοχές, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, μπορούν συνεπώς να υπαχθούν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος σημείου, εφόσον είναι δυνατό να αποδειχθεί ο αντίκτυπος στην περιφερειακή ανάπτυξη των περιοχών που εξυπηρετούνται, κυρίως λόγω του τακτικού χαρακτήρα των δρομολογίων· στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή εξακριβώνει ότι η ενίσχυση δεν θα θέσει σε κίνδυνο το πραγματικό άνοιγμα της αγοράς των διεθνών επιβατικών μεταφορών και των ενδομεταφορών μετά την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές·
  - β) το σχετικό τροχαίο υλικό θα πρέπει να χρησιμοποιείται αποκλειστικά στη συγκεκριμένη περιοχή ή στη συγκεκριμένη γραμμή που διέρχεται από περισσότερες περιοχές για την οποία λήφθηκαν ενισχύσεις τουλάχιστον επί δέκα χρόνια·
  - γ) το τροχαίο υλικό αντικατάστασης πρέπει να ανταποκρίνεται στα πλέον πρόσφατα πρότυπα διαλειτουργικότητας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος<sup>(3)</sup> που ισχύουν στο σχετικό δίκτυο·
  - δ) το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι το έργο συμβάλλει σε μια συνεκτική στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης.
37. Η Επιτροπή θα μεριμνήσει για την αποφυγή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, λαμβάνοντας κυρίως υπόψη τα πρόσθετα έσοδα που θα μπορούσαν να παραχθούν για την ενισχυόμενη επιχείρηση από το τροχαίο υλικό που αντικαθίσταται στη σχετική γραμμή, για παράδειγμα μέσω της πώλησης σε τρίτους ή της χρησιμοποίησής του σε άλλες αγορές. Προς το σκοπό αυτό, θα μπορεί να εξαρτήσει τη χορήγηση της ενίσχυσης από την υποχρέωση για τη δικαιούχο επιχείρηση να πωλεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς όλο ή μέρος του υλικού που δεν χρησιμοποιεί πλέον, έτσι ώστε να επιτραπεί η συνέχιση της χρήσης του από άλλες επιχειρήσεις· στην περίπτωση αυτή, τα έσοδα από την πώληση του παλαιού υλικού θα αφαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες.

<sup>(1)</sup> Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συλλογιστική αυτή μπορεί, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών περιστάσεων της συγκεκριμένης περίπτωσης, να εφαρμοστεί τριουμένων των αναλογιών στα οχήματα που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της δημόσιας μεταφοράς επιβατών οδικώς, ιδίως όταν τα οχήματα αυτά πληρούν τα τελευταία κοινοτικά πρότυπα που εφαρμόζονται στα καινούρια οχήματα. Στην περίπτωση αυτή, βάσει της αρχής της ίσης μεταχείρισης, η Επιτροπή θα εφαρμόσει την προσέγγιση που αναφέρεται στο σημείο αυτό για το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη όταν χορηγούν ενισχύσεις τέτοιου είδους, να υποστηρίξουν τεχνολογίες που συνεπάγονται μικρότερη ρύπανση του περιβάλλοντος και θα εξετάσει σε ποιο βαθμό είναι ενδεδειγμένο να χορηγείται ειδική οικονομική υποστήριξη των τεχνολογιών αυτών μέσω ενισχύσεων ημετέρας έντασης.

<sup>(2)</sup> Οι περιφέρειες με πολύ μικρό πληθυσμό αποτελούν περιφέρειες ή ανήκουν σε περιφέρειες επιπέδου NUTS-II, με πληθυσμιακή πυκνότητα 8 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο ή μικρότερη, επεκτείνονται δε και σε παρακείμενες μικρότερες περιοχές που ικανοποιούν το ίδιο κριτήριο ως προς την πληθυσμιακή πυκνότητα.

<sup>(3)</sup> Είναι δυνατή η χορήγηση ενισχύσεων για την αγορά νέων μεταφορικών οχημάτων που υπερβαίνουν τα κοινοτικά πρότυπα ή που αυξάνουν το επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας σε περίπτωση απουσίας κοινοτικών προτύπων, στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος.

38. Γενικότερα, η Επιτροπή θα μεριμνήσει να μη γίνεται κατάχρηση της ενίσχυσης. Εφαρμόζονται οι υπόλοιποι όροι που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, ιδίως όσον αφορά τα ανώτατα όρια έντασης, τους χάρτες περιφερειακών ενισχύσεων και τους κανόνες σώρευσης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συγκεκριμένες γραμμές είναι δυνατόν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να διασχίζουν περιοχές στις οποίες εφαρμόζονται διαφορετικά ανώτατα όρια έντασης σύμφωνα με τον χάρτη των ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θα εφαρμόσει το υψηλότερο ποσοστό έντασης μεταξύ των περιοχών που εξυπηρετούνται τακτικά από τη σχετική γραμμή και κατ' αναλογία της τακτικότητας της εξυπηρέτησης αυτής (<sup>1</sup>).
39. Όσον αφορά τα επενδυτικά έργα των οποίων οι επιλέξιμες δαπάνες υπερβαίνουν τα 50 εκατομμύρια EUR, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει, λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, να γίνει παρέκκλιση από τα σημεία 60 έως 70 των κατευθυντήριων γραμμών για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα. Ωστόσο, τα σημεία 64 και 67 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα εξακολουθούν να εφαρμόζονται εφόσον το επενδυτικό έργο αφορά σε τροχιαίο υλικό χρησιμοποιούμενο σε συγκεκριμένη γραμμή η οποία εξυπηρετεί περισσότερες περιοχές.
40. Εάν στη δικαιούχο επιχείρηση ανατίθενται υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος για τις οποίες προβλέπεται η αγορά ή/και η ανανέωση του τροχιαίου υλικού και η επιχείρηση λαμβάνει ήδη αντιστάθμιση προς το σκοπό αυτό, η αντιστάθμιση αυτή δέον να συνυπολογίζεται στο ποσό της περιφερειακής ενίσχυσης που μπορεί να χορηγηθεί στην εν λόγω επιχείρηση, προκειμένου να αποφευχθεί η υπεραντιστάθμιση.

#### 4. ΠΑΡΑΓΡΑΦΕΣ ΧΡΕΩΝ

##### 4.1. Στόχος

41. Όπως αναφέρθηκε στο τμήμα 1.1, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρατηρείτο έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των εσόδων και των εξόδων, ιδίως όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία τεράστιου χρέους, το οποίο επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περιορίζει την ικανότητά τους να προβαίνουν στις αναγκαίες επενδύσεις, τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και σε επίπεδο ανανέωσης του τροχιαίου υλικού.
42. Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ έλαβε ρητά υπόψη την κατάσταση αυτή. Στην έβδομη αιτιολογική σκέψη της εν λόγω οδηγίας αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη πρέπει «να μεριμνούν ειδικότερα ώστε οι υπάρχουσες δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να έχουν υγιή οικονομική διάρθρωση» και προβλέπεται ότι μια «οικονομική αναδιοργάνωση» θα μπορούσε να είναι απαραίτητη προς το σκοπό αυτό. Το άρθρο 9 της οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη «θεσπίζουν από κοινού με τις υφιστάμενες δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατάλληλους μηχανισμούς, οι οποίοι θα συμβάλουν στη μείωση των χρεών αυτών των επιχειρήσεων σε επίπεδο που να μην εμποδίζει μια υγιή οικονομική διαχείριση, καθώς και την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους». Η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων «για την εξάλειψη των αναφερόμενων στο παρόν άρθρο χρεών», και ορίζει ότι η χορήγηση των ενισχύσεων αυτών γίνεται στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης.
43. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, μετά από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη μείωσαν σημαντικά τα χρέη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η αναδιάρθρωση των χρεών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πραγματοποιήθηκε με διάφορους τρόπους:
- α) με τη μεταφορά ολόκληρου του χρέους ή μέρους αυτού στον οργανισμό που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της υποδομής, προκειμένου να λειτουργήσει η σιδηροδρομική επιχείρηση σε μια πιο υγιή οικονομική βάση. Η μεταφορά αυτή κατέστη δυνατή κατά το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης των υπηρεσιών μεταφοράς και διαχείρισης της υποδομής·
  - β) με τη δημιουργία χωριστών οντοτήτων για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής (για παράδειγμα, γραμμές υψηλής ταχύτητας), καθιστώντας δυνατό για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να απαλλαγούν από το μελλοντικό οικονομικό βάρος που θα αντιπροσώπευε η χρηματοδότηση των νέων αυτών υποδομών·
  - γ) με την οικονομική αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ιδίως με τη διαγραφή ολόκληρου του χρέους ή μέρους αυτού.

(<sup>1</sup>) Εφόσον η συγκεκριμένη γραμμή ή το δρομολόγιο εξυπηρετεί συστηματικά (δηλαδή σε κάθε διαδρομή) την περιοχή στην οποία εφαρμόζεται το υψηλότερο ποσοστό, το εν λόγω ποσοστό εφαρμόζεται στο σύνολο των επιλέξιμων δαπανών. Εφόσον η περιοχή στην οποία εφαρμόζεται το υψηλότερο ποσοστό εξυπηρετείται περιστασιακά μόνο, το ποσοστό αυτό εφαρμόζεται στο μέρος εκείνο των επιλέξιμων δαπανών που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση της εν λόγω περιοχής.

44. Αυτά τα τρία είδη μέτρων συνέβαλαν στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βραχυπρόθεσμα. Το χρέος μειώθηκε σε σχέση με το σύνολο του παθητικού, όπως και το μερίδιο των καταβαλλόμενων τόκων στο συνολικό λειτουργικό κόστος. Γενικά, με την ελάφρυνση του χρέους οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπόρεσαν να βελτιώσουν την οικονομική τους κατάσταση, δεδομένου ότι μειώθηκαν οι δαπάνες αποπληρωμής του κεφαλαίου και των τόκων. Οι ελαφρύνσεις αυτές συνέβαλαν επίσης στη μείωση των επιτοκίων, γεγονός που έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στην εξυπηρέτηση του χρέους.
45. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το ύψος του χρέους πολλών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παραμένει ανησυχητικό. Πολλές από τις επιχειρήσεις αυτές έχουν ένα επίπεδο δανειακής επιβάρυνσης ανώτερο από τα αποδεκτά για μια εμπορική επιχείρηση επίπεδα, εξακολουθούν να μην μπορούν να αυτοχρηματοδοτηθούν, ή/και δεν μπορούν να χρηματοδοτήσουν τις επενδυτικές τους ανάγκες μέσω των εσόδων από τις σημερινές και μελλοντικές μεταφορικές δραστηριότητες. Επιπλέον, στα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Κοινότητα μετά την 1η Μαΐου 2004, διαπιστώνεται ότι το επίπεδο χρέους των επιχειρήσεων του κλάδου είναι σημαντικά υψηλότερο από ό,τι στα λοιπά κράτη μέλη της Κοινότητας.
46. Η κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζεται στην επιλογή του κοινοτικού νομοθέτη να μην τροποποιήσει, κατά την έκδοση των οδηγιών 2001/12/EK και 2004/51/EK, τις διατάξεις της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ. Οι διατάξεις αυτές εντάσσονται στο συνολικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε από τις διαδοχικές δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους.
47. Το παρόν κεφάλαιο αποσκοπεί να διευκρινίσει τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή προτίθεται να εφαρμόσει, υπό το πρίσμα της απαίτησης αυτής που επιβάλλει το παράγωγο δικαίωμα, τους κανόνες της συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στους μηχανισμούς μείωσης του χρέους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

#### 4.2. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

48. Καταρχάς, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το ασυμβίβαστο της αρχής που τίθεται από το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις οι οποίες «νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής», και μόνο «κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές». Σύμφωνα με πάγια νομολογία, όταν μια οικονομική ενίσχυση χορηγούμενη από το κράτος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στα πλαίσια των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, πρέπει να θεωρείται ότι οι συναλλαγές αυτές επηρεάζονται από την ενίσχυση <sup>(1)</sup>.
49. Κάθε μέτρο που καταλογίζεται στο κράτος και το οποίο οδηγεί στην ολική ή μερική διαγραφή χρεών προς όφελος συγκεκριμένα μιας ή περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και μέσω κρατικών πόρων εμπίπτει συνεπώς στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, εφόσον η σχετική σιδηροδρομική επιχείρηση δραστηριοποιείται σε αγορές ανοιχτές στον ανταγωνισμό και η διαγραφή των χρεών ενισχύει τη θέση της τουλάχιστον σε μία από τις εν λόγω αγορές.
50. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η οδηγία 2001/12/EK άνοιξε την αγορά παροχής διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τις 15 Μαρτίου 2003. Η Επιτροπή θεωρεί επομένως ότι, γενικά, η αγορά άνοιξε στον ανταγωνισμό το αργότερο στις 15 Μαρτίου 2003.

#### 4.3. Συμβιβασμο

51. Όταν διαγραφή χρέους για μια σιδηροδρομική επιχείρηση συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 88 της συνθήκης.
52. Εν γένει, μια τέτοια ενίσχυση πρέπει να εξετάζεται βάσει των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών του 2004 σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (εφεξής «οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης του 2004»), με την επιφύλαξη του κεφαλαίου 5 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.
53. Σε ειδικές περιπτώσεις κατά τις οποίες τα χρέη που έχουν διαγραφεί αφορούν αποκλειστικά το συντονισμό των μεταφορών, τις αντισταθμίσεις των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή τη λογιστική τυποποίηση, το συμβιβασμο των ενισχύσεων αυτών θα εξετάζεται βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης, των κανονισμών που εκδόθηκαν για την εφαρμογή του και του κανονισμού σχετικά με τη διευθέτηση των λογαριασμών <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980 στην υπόθεση 730/79, Philip Morris Holland κατά Επιτροπής, Συλλογή 1980, σ. 2671, σκέψη 11.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69.

54. Βάσει του άρθρου 9 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, η Επιτροπή θεωρεί εξάλλου ότι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τέτοιου είδους ενισχύσεις είναι δυνατόν να χορηγούνται ακόμα και εκτός πλαισίου οικονομικής αναδιάρθρωσης, εφόσον η διαγραφή αφορά παλαιά χρέη τα οποία είχαν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2001/12/ΕΚ, η οποία καθορίζει τους όρους για το άνοιγμα του τομέα στον ανταγωνισμό.
55. Η Επιτροπή θεωρεί πράγματι ότι οι ενισχύσεις αυτού του είδους μπορεί να είναι συμβιβάσιμες στο μέτρο που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της μετάβασης προς μια ανοικτή αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ<sup>(1)</sup>. Συνεπώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι τέτοιου είδους ενισχύσεις μπορούν να θεωρηθούν, βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης<sup>(2)</sup>, συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι.
56. Πρώτον, η ενίσχυση πρέπει να εξυπηρετεί στην αντιστάθμιση των σαφώς καθορισμένων και εξατομικευμένων χρεών και τα οποία έχουν συναφθεί πριν από τις 15 Μαρτίου 2001, ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 2001/12/ΕΚ. Η ενίσχυση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το ποσό των εν λόγω χρεών. Για τα κράτη μέλη τα οποία προσχώρησαν στην Κοινότητα μετά τις 15 Μαρτίου 2001, η σχετική ημερομηνία είναι η ημερομηνία προσχώρησης στην Κοινότητα. Σκεπτικό του άρθρου 9 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, το οποίο υιοθετούν και οι επακολουθήσασες οδηγίες, ήταν να μειωθούν τα συσσωρευμένα χρέη σε μία στιγμή κατά την οποία δεν είχε αποφασιστεί ακόμη το άνοιγμα της αγοράς σε κοινοτικό επίπεδο.
57. Δεύτερον, τα χρέη πρέπει να συνδέονται άμεσα με τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών μεταφορών ή με δραστηριότητες διαχείρισης, κατασκευής ή χρήσης σιδηροδρομικών υποδομών. Τα χρέη που συνάπτονται για την υλοποίηση επενδύσεων οι οποίες δεν είναι άμεσα συνδεδεμένες με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ή και τις σιδηροδρομικές υποδομές δεν είναι επιλέξιμα.
58. Τρίτον, η διαγραφή χρεών πρέπει να γίνεται προς όφελος επιχειρήσεων με υπερβολικό επίπεδο χρέους, το οποίο παρεμποδίζει την υγιή οικονομική διαχείρισή τους. Η ενίσχυση πρέπει να είναι απαραίτητη για την επανόρθωση αυτής της κατάστασης, υπό την έννοια ότι η αναμενόμενη εξέλιξη του ανταγωνισμού στην αγορά δεν θα επέτρεπε στην επιχείρηση την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής της στο προβλεπόμενο μέλλον. Για την αξιολόγηση αυτού του κριτηρίου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα κέρδη παραγωγικότητας που η επιχείρηση αναμένεται να επιτύχει.
59. Τέταρτον, η ενίσχυση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Στο σημείο αυτό πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη η μελλοντική εξέλιξη του ανταγωνισμού. Σε κάθε περίπτωση, η ενίσχυση δεν πρέπει να θέτει βραχυπρόθεσμα την επιχείρηση σε ευνοϊκότερη κατάσταση από εκείνη στην οποία βρίσκεται μια μέση επιχείρηση με καλή διαχείριση με το ίδιο προφίλ δραστηριότητας.
60. Πέμπτον, η διαγραφή των χρεών δεν πρέπει να παρέχει στην επιχείρηση ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που θα εμποδίζει την ανάπτυξη ενός πραγματικού ανταγωνισμού στην αγορά, παρεμποδίζοντας, για παράδειγμα, την εισοδο ξένων επιχειρήσεων ή νέων επιχειρηματιών σε ορισμένες εθνικές ή περιφερειακές αγορές. Ειδικότερα, οι ενισχύσεις για την παραγραφή των χρεών δεν μπορούν να χρηματοδοτούνται με εισφορές που επιβάλλονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>(3)</sup>.
61. Εφόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, τα μέτρα διαγραφής των χρεών συμβάλλουν στο στόχο που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, χωρίς να στρεβλώνουν δυσανάλογα τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Μπορούν συνεπώς να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

## 5. ΟΙ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ — ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 5.1. Στόχος

62. Εκτός από την περίπτωση ειδικής διάταξης, η Επιτροπή αξιολογεί το συμβιβάσιμο των κρατικών ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων στο σιδηροδρομικό τομέα βάσει των ισχυουσών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης του 2004. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν προβλέπουν παρέκκλιση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

<sup>(1)</sup> Η Επιτροπή εφαρμόζει, κατ' αναλογία, ορισμένους όρους που προβλέπονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2001, σχετικά με τη μέθοδο ανάλυσης των κρατικών ενισχύσεων που σχετίζονται με λανθάνον κόστος, SEC(2001) 1238.

<sup>(2)</sup> Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 και (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69.

<sup>(3)</sup> Με την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.



63. Γενικά, ένας κλάδος επιχείρησης, δηλαδή μια οικονομική μονάδα χωρίς ίδια νομική προσωπικότητα, δεν μπορεί να λάβει ενισχύσεις αναδιάρθρωσης. Οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης του 2004 ισχύουν μόνο για τις «προβληματικές επιχειρήσεις». Στο σημείο 13 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών διευκρινίζεται, εξάλλου, ότι μία εταιρεία «που ανήκει ή έχει εξαγοραστεί από ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενισχύσεις ... αναδιάρθρωσης, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η εταιρεία έχει εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου και ότι οι δυσχέρειες αυτές είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο». Κατά μείζονα λόγο, πρέπει να αποφεύγεται η χρηματοδότηση με δημόσιους πόρους, μέσω τεχνητής τμηματοποίησης των δραστηριοτήτων, μιας ζημιολόγου δραστηριότητας στο εσωτερικό συγκεκριμένης επιχείρησης.
64. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο τομέας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη βρίσκεται σήμερα σε μία εντελώς ιδιαίτερη κατάσταση, κατά την οποία, προς το κοινό συμφέρον, οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε σιδηροδρομική επιχείρηση για την επανόρθωση προβληματικής κατάστασης όσον αφορά τις δραστηριότητες των εμπορευματικών μεταφορών της εν λόγω επιχείρησης, μπορούν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.
65. Πράγματι, στο σιδηροδρομικό τομέα η ανταγωνιστική κατάσταση των δραστηριοτήτων των εμπορευματικών μεταφορών είναι σήμερα πολύ διαφορετική από εκείνη των επιβατικών μεταφορών. Οι εθνικές αγορές εμπορευματικών μεταφορών είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό, ενώ οι αγορές των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών δεν θα ανοίξουν στον ανταγωνισμό πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010.
66. Η κατάσταση αυτή έχει οικονομικό αντίκτυπο στο μέτρο που η δραστηριότητα σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές διέπεται καταρχήν μόνο από τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των αποστολέων φορτίου και των μεταφορέων. Αντίθετα, η οικονομική ισορροπία της δραστηριότητας της μεταφοράς επιβατών μπορεί επίσης να εξαρτάται από την παρέμβαση των δημοσίων αρχών μέσω αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.
67. Οι περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ωστόσο, δεν έχουν διαχωρίσει νομικά τις δραστηριότητες των επιβατικών από εκείνες των εμπορευματικών μεταφορών ή η διάκριση αυτή έχει γίνει πρόσφατα. Η ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία δεν προβλέπει, εξάλλου, την υποχρέωση τέτοιας νομικής διάκρισης.
68. Εξάλλου, η αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί επί πολλά έτη μία από τις βασικές προτεραιότητες της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Οι σχετικοί λόγοι υπενθυμίζονται στο κεφάλαιο 1 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.
69. Από αυτή την ιδιαιτερότητα των εν λόγω δραστηριοτήτων προκύπτει η ανάγκη μιας κατάλληλης προσέγγισης, η οποία έχει γίνει αποδεκτή στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής<sup>(1)</sup> βάσει των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στη διάσωση και την αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων<sup>(2)</sup> του 1999.
70. Στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι να επισημάνει, βάσει της εν λόγω πρακτικής λήψης αποφάσεων της Επιτροπής και λαμβανομένων υπόψη των τροποποιήσεων που επέφεραν στις αντίστοιχες κατευθυντήριες γραμμές του 1999 οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 όσον αφορά τις ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση, τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή σκοπεύει να εφαρμόσει την προσέγγιση αυτή στο μέλλον.
71. Ενόψει των κινδύνων που υπογραμμίζονται ανωτέρω, η προσέγγιση αυτή είναι περιστασιακή και ισχύει μόνο για τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και για μεταβατική περίοδο, συγκεκριμένα για τις αναδιρθώσεις που κοινοποιήθηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2010, ημερομηνία για το άνοιγμα των αγορών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό.
72. Εξάλλου, η Επιτροπή επιθυμεί να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι σ' έναν αυξανόμενο αριθμό κρατών μελών οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν προσαρμόσει την οργάνωσή τους στις ειδικές εξελίξεις των δραστηριοτήτων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, προβαίνοντας σε νομικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών. Η Επιτροπή θα απαιτεί συνεπώς, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης και πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης, το νομικό διαχωρισμό του σχετικού κλάδου εμπορευματικών μεταφορών με τη μετατροπή του σε εμπορική εταιρεία κοινού εμπορικού δικαίου. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ένας τέτοιος διαχωρισμός συμβάλλει σημαντικά, μαζί με άλλα κατάλληλα μέτρα, στην υλοποίηση ενός διττού στόχου: αποκλείει κάθε διασταυρούμενη επιδότηση μεταξύ του διαρθρωμένου κλάδου και του υπόλοιπου της επιχείρησης και διασφαλίζει ότι όλες οι χρηματοδοτικές σχέσεις μεταξύ των δύο αυτών δραστηριοτήτων διαμορφώνονται διαρκώς σε εμπορική βάση.

(<sup>1</sup>) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 2ας Μαρτίου 2005, Ν 386/04, ενίσχυση αναδιάρθρωσης στην Fret SNCF — Γαλλία (ΕΕ C 172 της 12.7.2005, σ. 3).

(<sup>2</sup>) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.

73. Για την αποφυγή κάθε αμφιβολίας, οι ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση του 2004 εξακολουθούν να εφαρμόζονται πλήρως κατά την εξέταση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο, εκτός από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται ρητά κατωτέρω.

### 5.2. Επιλεξιμότητα

74. Το κριτήριο της επιλεξιμότητας πρέπει να προσαρμοστεί προκειμένου να συμπεριληφθεί η κατάσταση κατά την οποία κλάδος εμπορευματικών μεταφορών μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης συνιστά ορθολογικά συγκροτημένη και βιώσιμη οικονομική μονάδα, η οποία θα χωριστεί νομικά από το υπόλοιπο της επιχείρησης κατά την αναδιάρθρωση και πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης και η οποία αντιμετωπίζει δυσχέρειες τέτοιες που αν αυτός ο κλάδος εμπορευματικών μεταφορών είχε χωριστεί από τη σιδηροδρομική επιχείρηση θα συνιστούσε «προβληματική επιχείρηση» κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις του 2004 για την αναδιάρθρωση.
75. Αυτό συνεπάγεται ιδίως ότι ο σχετικός κλάδος της επιχείρησης αντιμετωπίζει σοβαρές εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν είναι το αποτέλεσμα αυθαίρετης κατανομής των δαπανών στο εσωτερικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης.
76. Προκειμένου ο κλάδος που χρήζει αναδιάρθρωσης να αποτελεί ορθολογικά συγκροτημένη και βιώσιμη οικονομική μονάδα πρέπει να συγκεντρώνει το σύνολο των δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, από βιομηχανική, εμπορική, λογιστική και οικονομική άποψη. Πρέπει να είναι δυνατό να του κατανεμηθεί ένα επίπεδο ζημιών και ένα επίπεδο ιδίων πόρων ή κεφαλαίου που αντικατοπτρίζουν ικανοποιητικά την οικονομική πραγματικότητα της κατάστασης την οποία αντιμετωπίζει ο εν λόγω κλάδος για να εκτιμηθεί συνεκτικότερα το κριτήριο που καθορίζεται στο σημείο 10 των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση του 2004 <sup>(1)</sup>.
77. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ένας κλάδος είναι προβληματικός κατά την έννοια που αναφέρεται ανωτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την ικανότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά τα λοιπά για να διασφαλίσει την ανάκαμψη του προς αναδιάρθρωση κλάδου.
78. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, παρότι η κατάσταση που περιγράφεται ανωτέρω δεν καλύπτεται άμεσα από τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση του 2004, οι οποίες, στο σημείο 12, αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής τους τις νεοϊδρυθείσες επιχειρήσεις, μπορούν να χορηγούνται στο πλαίσιο αυτό ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, έτσι ώστε η θυγατρική που ιδρύθηκε με το νομικό διαχωρισμό να μπορεί να δραστηριοποιηθεί με όρους βιωσιμότητας στην αγορά. Εν προκειμένω, προβλέπεται μόνο οι καταστάσεις κατά τις οποίες η θυγατρική που πρόκειται να ιδρυθεί μετά από το νομικό διαχωρισμό συγκεντρώνει το σύνολο του κλάδου εμπορευματικών μεταφορών, όπως περιγράφεται από το λογιστικό διαχωρισμό που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, και περιλαμβάνει το σύνολο του ενεργητικού, του παθητικού, του κεφαλαίου, των εκτός ισολογισμού υποχρεώσεων και του εργατικού δυναμικού του κλάδου.
79. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για τους ίδιους λόγους, όταν μια σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία έχει πρόσφατα χωρίσει νομικά τον κλάδο εμπορευματικών μεταφορών της, ενώ ο εν λόγω κλάδος πληρούσε τα κριτήρια που καθορίζονται ανωτέρω, η σχετική θυγατρική δεν πρέπει να θεωρείται νεοϊδρυθείσα επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 12 των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση του 2004, και συνεπώς δεν αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

### 5.3. Επιστροφή στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα

80. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει όχι μόνο ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις επιστροφής στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα που τίθενται από τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση του 2004 <sup>(2)</sup>, αλλά ακόμη ότι η αναδιάρθρωση θα επιτρέψει να διασφαλιστεί η μετατροπή της δραστηριότητας εμπορευματικών μεταφορών μιας προστατευόμενης δραστηριότητας που απολαύει

<sup>(1)</sup> Το σημείο 10 των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις αναδιάρθρωσης αναφέρει: «Συγκεκριμένα, μια επιχείρηση θεωρείται καταρχήν και ανεξαρτήτως μεγέθους προβληματική, κατά την έννοια των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών στις ακόλουθες περιπτώσεις:

— εάν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών, ή

— εάν πρόκειται για εταιρεία στην οποία τουλάχιστον ορισμένα μέλη έχουν απεριόριστη ευθύνη για τα χρέη της εταιρείας, εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του κεφαλαίου της, όπως εμφανίζεται στους λογαριασμούς της εταιρείας, και πάνω από το ένα τέταρτο του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών, ή

— ανεξάρτητα από τη μορφή της εταιρείας, εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου που τη διέπει όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία».

<sup>(2)</sup> Βλέπε ιδίως τα σημεία 34 έως 37 των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

αποκλειστικών δικαιωμάτων σε μία ανταγωνιστική δραστηριότητα στο πλαίσιο μιας ανοικτής αγοράς. Η αναδιάρθρωση αυτή θα πρέπει επομένως να αφορά το σύνολο των πτυχών της δραστηριότητας εμπορευματικών μεταφορών, από βιομηχανική, εμπορική και οικονομική άποψη. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης<sup>(1)</sup> θα πρέπει να διασφαλίζει ένα σύμφωνο προς τις απαιτήσεις των πελατών επίπεδο ποιότητας, αξιοπιστίας και παροχής υπηρεσιών.

#### 5.4. Αποφυγή κάθε υπερβολικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού

81. Ενόψει της απαιτούμενης αποφυγής κάθε υπερβολικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού, όπως προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θα βασίζεται επίσης στα ακόλουθα στοιχεία:
- στη διαφορά των οικονομικών μοντέλων μεταξύ των σιδηροδρομικών μεταφορών και των άλλων τρόπων μεταφοράς·
  - στον κοινοτικό στόχο να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς·
  - στην ανταγωνιστική κατάσταση στην αγορά τη στιγμή της αναδιάρθρωσης (βαθμός ολοκλήρωσης, δυναμικό ανάπτυξης, παρουσία ανταγωνιστών, προοπτικές εξέλιξης).

#### 5.5. Ενίσχυση μειωμένη στο ελάχιστο

82. Για τον έλεγχο της τήρησης αυτού του κριτηρίου εφαρμόζονται οι διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση του 2004. Προς το σκοπό αυτό, η ίδια συνεισφορά της επιχείρησης θα συμπεριλάβει την συνεισφορά του κλάδου εμπορευματικών μεταφορών, ο οποίος θα χωριστεί νομικά από τη σιδηροδρομική επιχείρηση. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εντελώς ιδιαίτερη κατάσταση που γνωρίζει ο τομέας των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και που υπενθυμίζεται ανωτέρω μπορεί να αποτελέσει εξαιρετική περίπτωση κατά την έννοια του σημείου 44 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών. Θα μπορεί συνεπώς να δεχτεί χαμηλότερες ίδιες συνεισφορές από εκείνες που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις του 2004, υπό την προϋπόθεση ότι η ίδια συνεισφορά του κλάδου εμπορευματικών μεταφορών είναι όσο το δυνατό υψηλότερη χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της δραστηριότητας.

#### 5.6. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

83. Όσον αφορά την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, αυτή εφαρμόζεται στη θυγατρική η οποία έχει χωριστεί νομικά, λαμβανομένης υπόψη της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που κοινοποιείται ως πρώτη ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς την εν λόγω επιχείρηση. Αντίθετα, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης που επιτρέπεται να χορηγείται υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο δεν επηρεάζει την εφαρμογή της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης στο υπόλοιπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης.
84. Για την αποφυγή κάθε αμφιβολίας, εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση στο σύνολό της έχει ήδη λάβει ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης αντιτάσσεται στη χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης του κλάδου εμπορευματικών μεταφορών, όπως προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο.

### 6. ΟΙ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

#### 6.1. Στόχος

85. Όπως επισημάνθηκε ήδη, το άρθρο 73 της συνθήκης εφαρμόστηκε μέσω του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, οι οποίοι θα καταργηθούν με τον κανονισμό ΥΔΥ. Ο κανονισμός ΥΔΥ θα εφαρμόζεται, ωστόσο, μόνο στις χερσαίες μεταφορές επιβατών. Δεν θα καλύπτει τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, για τις οποίες οι ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών θα συνεχίσουν να υπόκεινται μόνο στο άρθρο 73 της συνθήκης.
86. Εξάλλου, οι διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού ΥΔΥ σχετικά με τις ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών και τις ενισχύσεις έρευνας και ανάπτυξης προβλέπονται ρητά με την επιφύλαξη του άρθρου 73 της συνθήκης, το οποίο θα μπορούσε επομένως να χρησιμοποιηθεί άμεσα για να δικαιολογήσει το συμβιβασμό των ενισχύσεων για το συντονισμό των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών.
87. Στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι να καθοριστούν τα κριτήρια που θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξετάσει το συμβιβασμό, βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης, των ενισχύσεων για το συντονισμό των μεταφορών, γενικά (τμήμα 6.2) και όσον αφορά ορισμένα συγκεκριμένα είδη ενισχύσεων (τμήμα 6.3). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, παρότι οι γενικές αρχές εφαρμογής για το άρθρο 73 της συνθήκης είναι αναμφισβήτητες σημαντικές κατά την εκτίμηση των κρατικών ενισχύσεων υπό το πρίσμα του κανονισμού ΥΔΥ, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εξετάζουν τους λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής του σχετικού κανονισμού.

(<sup>1</sup>) Βλέπε ιδίως το τμήμα 3.2 των ισχυουσών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

## 6.2. Γενικές εκτιμήσεις

88. Το άρθρο 73 της συνθήκης προβλέπει το συμβιβασμό των ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Το Δικαστήριο απεφάνθη ότι το εν λόγω άρθρο «δέχεται ότι οι ενισχύσεις στις μεταφορές συμβιβάζονται μόνο σε περιπτώσεις σαφώς καθορισμένες και μη συνεπαγόμενες βλάβη των γενικών συμφερόντων της Κοινότητας»<sup>(1)</sup>.
89. Η έννοια του «συντονισμού των μεταφορών» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 73 της συνθήκης περιλαμβάνει σημασία η οποία υπερβαίνει την απλή διευκόλυνση της ανάπτυξης μιας οικονομικής δραστηριότητας. Συνεπάγεται παρέμβαση των δημόσιων αρχών η οποία αποσκοπεί να προσανατολίσει την εξέλιξη του τομέα των μεταφορών προς το κοινό συμφέρον.
90. Η πρόοδος της ελευθέρωσης στον τομέα των χερσαίων μεταφορών έχει μειώσει σημαντικά, από ορισμένες απόψεις, τις ανάγκες συντονισμού. Καταρχήν, σε έναν αποτελεσματικό ελευθερωμένο κλάδο, ο συντονισμός μπορεί να απορρέει από τη δράση των δυνάμεων της αγοράς. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, παραμένει γεγονός ότι η επένδυση στην ανάπτυξη υποδομών εξακολουθεί να πραγματοποιείται, σε πολλές περιπτώσεις, από τις δημόσιες αρχές. Επιπλέον, ακόμη και μετά την ελευθέρωση του τομέα μπορεί να εξακολουθήσουν να υφίστανται διάφορες ανεπάρκειες της αγοράς. Αυτές κυρίως οι ανεπάρκειες δικαιολογούν την παρέμβαση των δημόσιων αρχών στον εν λόγω κλάδο.
91. Πρώτον, ο τομέας των μεταφορών συνεπάγεται σημαντικά αρνητικά εξωτερικά επακόλουθα, για παράδειγμα για τους ίδιους τους χρήστες (συμφόρηση) ή για το σύνολο της κοινωνίας (ρύπανση). Τα εξωτερικά αυτά επακόλουθα είναι δύσκολο να ληφθούν υπόψη, ιδίως λόγω των περιορισμένων δυνατοτήτων να συμπεριληφθούν τα εξωτερικά στοιχεία κόστους, ή ακόμη απλώς το άμεσο κόστος χρήσης, στην τιμολόγηση πρόσβασης στις υποδομές μεταφορών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ανισότητες μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, οι οποίες πρέπει να διορθωθούν με τη στήριξη των δημόσιων αρχών στους τρόπους μεταφοράς με το χαμηλότερο εξωτερικό κόστος.
92. Δεύτερον, ο τομέας των μεταφορών μπορεί να αντιμετωπίζει δυσκολίες «συντονισμού» κατά την οικονομική έννοια του όρου, για παράδειγμα στην έγκριση ενός κοινού προτύπου διαλειτουργικότητας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ή στις συνδέσεις μεταξύ διαφόρων δικτύων μεταφορών.
93. Τρίτον, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να μην είναι σε θέση να αποκομίζουν όλα τα οφέλη των προσπαθειών τους σε θέματα έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας (θετικά εξωτερικά επακόλουθα), γεγονός που συνιστά επίσης ανεπάρκεια της αγοράς.
94. Η ύπαρξη μιας ειδικής διάταξης στη συνθήκη η οποία επιτρέπει να χορηγούνται ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών καταδεικνύει τη σημασία αυτών των κινδύνων ανεπάρκειας της αγοράς, και τον αρνητικό αντίκτυπο που έχουν στην ανάπτυξη της Κοινότητας.
95. Καταρχήν, οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών πρέπει να θεωρούνται συμβιβασίμες με τη συνθήκη.
96. Ωστόσο για να μπορεί συγκεκριμένη ενίσχυση να θεωρηθεί ότι «ανταποκρίνεται στις ανάγκες» του συντονισμού των μεταφορών, πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Επιπλέον, η εγγενής στην ενίσχυση στρέβλωση του ανταγωνισμού δεν πρέπει να θίγει τα γενικά συμφέροντα της Κοινότητας. Για παράδειγμα, ενίσχυση που θα μετέστρεφε την κίνηση από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρής απόστασης στις σιδηροδρομικές μεταφορές δεν θα κάλυπτε τα κριτήρια αυτά.
97. Τέλος, ενόψει της ραγδαίας εξέλιξης του τομέα των μεταφορών, και συνεπώς των αναγκών συντονισμού που τον αφορούν, κάθε ενίσχυση η οποία κοινοποιείται στην Επιτροπή για να την κηρύξει συμβιβασίμη με τη συνθήκη, βάσει του άρθρου της 73, πρέπει να περιορίζεται<sup>(2)</sup> σε 5 έτη κατ' ανώτατο όριο, έτσι ώστε να μπορεί η Επιτροπή να την επανεξετάζει βάσει των αποτελεσμάτων που έχουν επιτευχθεί και, ενδεχομένως, να επιτρέψει την ανανέωσή της<sup>(3)</sup>.

(1) Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Οκτωβρίου 1978 στην υπόθεση 156/77, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 1978, σ. 1881, σκέψη 10.

(2) ό.π.

(3) Η περίοδος αυτή παρατείνεται σε 10 έτη για τα μέτρα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003 σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/75/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 30.4.2004, σ. 100). Βλέπε ιδίως την απόφαση της Επιτροπής της 2ας Απριλίου 2008, ΝΝ 46/Β/06, Σλοβακία — Απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και μειώσεις που προβλέπονται από την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου (τομέας μεταφορών), δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί.

98. Όσον αφορά πιο συγκεκριμένα το σιδηροδρομικό κλάδο, οι ενισχύσεις για τις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές:
- α) ενισχύσεις για τη χρήση της υποδομής, δηλαδή οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες επιβαρύνονται με έξοδα που αφορούν την υποδομή που χρησιμοποιούν, ενώ οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών βασιζόμενες σε άλλους τρόπους μεταφοράς δεν έχουν τέτοιες επιβαρύνσεις·
  - β) ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, οι οποίες αποσκοπούν στην προώθηση της μεταστροφής του τρόπου μεταφοράς προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, διότι παράγουν λιγότερο εξωτερικό κόστος από ό,τι οι άλλοι τρόποι μεταφοράς, όπως οι οδικές μεταφορές·
  - γ) ενισχύσεις για την προώθηση της διαλειτουργικότητας και, στο βαθμό που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, τις ενισχύσεις που ευνοούν την ενίσχυση της ασφάλειας, την εξάλειψη των τεχνικών εμποδίων και τη μείωση του θορύβου, εφεξής «οι ενισχύσεις για τη διαλειτουργικότητα»·
  - δ) ενισχύσεις έρευνας και ανάπτυξης που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών.
99. Στα επόμενα τμήματα, η Επιτροπή θα διευκρινίσει τους όρους οι οποίοι, ενόψει της πρακτικής της για τη λήψη αποφάσεων, διασφαλίζουν ότι τα διάφορα είδη ενισχύσεων για το συντονισμό των μεταφορών πληρούν τους όρους του συμβιβάσιμου βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης. Λόγω της ειδικής φύσης των ενισχύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη, τα κριτήρια που εφαρμόζονται στο είδος αυτό των μέτρων εξετάζονται χωριστά.

### 6.3. Κριτήρια που εφαρμόζονται στις ενισχύσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, τη μείωση του εξωτερικού κόστους και τη διαλειτουργικότητα

100. Η εκτίμηση κατά πόσο συμβιβάζονται οι ενισχύσεις για τη χρήση της υποδομής, τη μείωση του εξωτερικού κόστους και τη διαλειτουργικότητα με το άρθρο 73 της συνθήκης αντιστοιχεί στην πρακτική λήψη αποφάσεων της Επιτροπής σε σχέση με την εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Οι λεπτομερείς όροι που παρατίθενται κατωτέρω φαίνονται, με βάση την εν λόγω πρακτική, επαρκείς προκειμένου να συναχθεί συμπέρασμα σχετικά με το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης.

#### 6.3.1. Επιλέξιμες δαπάνες

101. Οι επιλέξιμες δαπάνες καθορίζονται βάσει των ακόλουθων στοιχείων.
102. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών, επιλέξιμες δαπάνες είναι οι πρόσθετες δαπάνες για τη χρήση των υποδομών οι οποίες βαρύνουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές αλλά όχι τους άλλους περισσότερο ρυπογόνους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς.
103. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, επιλέξιμες δαπάνες είναι εκείνες που αφορούν το μέρος του εξωτερικού κόστους το οποίο οι σιδηροδρομικές μεταφορές βοηθούν να αποφευχθεί σε σχέση με τους άλλους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς.
104. Ως προς το θέμα αυτό, είναι σκόπιμο να υπενθυμιστεί ότι το άρθρο 10 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ παρέχει ρητά τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να καθιερώσουν σύστημα αντιστάθμισης για το περιβαλλοντικό κόστος, το κόστος ατυχημάτων και το κόστος υποδομής σε σχέση με τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό αποδεικνύεται ότι υπερβαίνει το αντίστοιχο κόστος των σιδηροδρόμων. Εάν δεν υπάρχει ακόμη κοινοτική νομοθεσία η οποία να εναρμονίζει τις μεθόδους υπολογισμού των τελών πρόσβασης στην υποδομή μεταξύ των διαφόρων τρόπων χερσαίων μεταφορών, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη της για την εφαρμογή των παρουσών κατευθυντηρίων γραμμών την εξέλιξη των κανόνων που εφαρμόζονται στον καταλογισμό του κόστους υποδομής και του εξωτερικού κόστους (<sup>1</sup>).

(<sup>1</sup>) Ως προς αυτό, το άρθρο 11 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344), ορίζει ότι «Το αργότερο στις 10 Ιουνίου 2008 η Επιτροπή, αφού εξετάσει όλες τις επιλογές, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που συνδέονται με το περιβάλλον, το θόρυβο, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την υγεία, παρουσιάζει ένα γενικό φάρμακο, διαφανές και συνεκτικό πρότυπο για την αξιολόγηση όλων των εξωτερικών δαπανών, το οποίο χρησιμοποιείται ως βάση για μελλοντικούς υπολογισμούς τελών χρήσης υποδομής. Το πρότυπο αυτό πρέπει να συνοδεύεται από ανάλυση των επιπτώσεων από τον εσωτερικό καταλογισμό των εξωτερικών δαπανών για όλα τα μέσα μεταφοράς και μια στρατηγική για τη σταδιακή εφαρμογή του προτύπου αυτού σε όλα τα μέσα μεταφοράς». Στο πλαίσιο της προετοιμασίας ανακοίνωσης για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε στις 16 Ιανουαρίου 2008 ένα εγχειρίδιο όπου περιλαμβάνονται μελέτες που πραγματοποιήθηκαν μέχρι σήμερα για το εξωτερικό κόστος του τομέα των μεταφορών ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). Το εγχειρίδιο αυτό, που εκπονήθηκε από κοινού από αρκετά ιδρύματα έρευνας στον τομέα των μεταφορών, μπορεί να χρησιμοποιηθεί, μεταξύ άλλων στοιχείων, για τον προσδιορισμό των επιλέξιμων δαπανών. Εξάλλου, η Επιτροπή δημοσίευσε το έγγραφο COM(1998) 466, Λευκή Βίβλο με τίτλο «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής — Μία σταδιακή θεώρηση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (Δελτίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Συμπλήρωμα αριθ. 3/98).

105. Τόσο όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής όσο και τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, το κράτος μέλος πρέπει να παρέχει συγκριτική, διαφανή, αιτιολογημένη και ποσοτικοποιημένη ανάλυση του κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με το κόστος εναλλακτικών επιλογών που βασίζονται σε άλλους τρόπους μεταφοράς <sup>(1)</sup>. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε και οι υπολογισμοί που πραγματοποιήθηκαν πρέπει να δημοσιοποιούνται <sup>(2)</sup>.
106. Όσον αφορά τις **ενισχύσεις διαλειτουργικότητας**, οι επιλέξιμες δαπάνες καλύπτουν, στο βαθμό που συμβάλλουν στο στόχο του συντονισμού των μεταφορών, όλες τις επενδύσεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας <sup>(3)</sup>, ή με τη μείωση του θορύβου, τόσο στις σιδηροδρομικές υποδομές όσο και στο τροχαίο υλικό. Ειδικότερα, καλύπτονται οι επενδύσεις που συνδέονται με την καθιέρωση του ERTMS (European Rail Traffic Management System — Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) και κάθε άλλο παρόμοιο μέτρο που μπορεί να συμβάλει στην κατάργηση των τεχνικών εμποδίων στην ευρωπαϊκή αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών <sup>(4)</sup>.

### 6.3.2. Ανάγκη και αναλογικότητα της ενίσχυσης

107. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι αναγκαία και ανάλογη όταν η έντασή της παραμένει κατώτερη από τις ακόλουθες τιμές:
- α) όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη χρήση της υποδομής, 30 % του συνολικού κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών, εντός του ορίου του 100 % των επιλέξιμων δαπανών <sup>(5)</sup>.
  - β) όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, 30 % <sup>(6)</sup> του συνολικού κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών και εντός του ορίου του 50 % των επιλέξιμων δαπανών <sup>(7)</sup>.
  - γ) στην περίπτωση ενισχύσεων διαλειτουργικότητας, 50 % των επιλέξιμων δαπανών.
108. Για όσες ενισχύσεις που υπερβαίνουν τα όρια αυτά, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποδείξουν την ανάγκη και την αναλογικότητα των σχετικών μέτρων <sup>(8)</sup>.
109. Τόσο όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών όσο και τις ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, η ενίσχυση πρέπει να είναι αυστηρά περιορισμένη στην αντιστάθμιση των ευκαιριακών δαπανών που συνδέονται με τη χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών αντί άλλων πιο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς. Όταν υπάρχουν διάφορες ανταγωνιστικές εναλλακτικές λύσεις που ρυπαίνουν περισσότερο το περιβάλλον από ό,τι οι σιδηροδρομικές μεταφορές, το όριο που επιλέγεται αντιστοιχεί στη διαφορά του υψηλότερου κόστους μεταξύ των διαφόρων αυτών λύσεων. Όταν τηρούνται τα όρια έντασης που αναφέρονται ανωτέρω, μπορεί να θεωρηθεί ότι πληροίται το κριτήριο της αποφυγής της υπεραντιστάθμισης.

<sup>(1)</sup> Τα κράτη μέλη θα μπορούν να βρουν στοιχεία για τις διάφορες μεθόδους εκτίμησης του εξωτερικού κόστους στο παράρτημα II της Πράσινης Βίβλου της Επιτροπής «Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές — Πολιτικές επιλογές για την εσωτερικευση των εξωτερικών στοιχείων κόστους των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση» [Δελτίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Συμπλήρωμα αριθ. 2/96· έγγραφο COM(1995) 691 τελικό] και στη μελέτη που δημοσίευσε η Επιτροπή στις 16 Ιανουαρίου 2008 (βλέπε άρθρο 11 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ).

<sup>(2)</sup> Άρθρο 10 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

<sup>(3)</sup> Βλέπε ιδίως την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6) όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2007/32/ΕΚ (ΕΕ L 141 της 25.6.2007, σ. 63) και την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1), όπως τροποποιήθηκαν τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ.

<sup>(4)</sup> Στον υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών θα ληφθούν υπόψη οι ενδεχόμενες διαμορφώσεις των τελών χρήσης της υποδομής ανάλογα με τις επιδόσεις του τροχαίου υλικού (κυρίως ηχητικές επιδόσεις).

<sup>(5)</sup> Βλέπε, ενδεικτικά, την απόφαση της Επιτροπής της 27ης Δεκεμβρίου 2006, Ν 574/06, παράταση του ισχύοντος καθεστώτος ενισχύσεων Ν 335/03, Ιταλία — Friulia Venezia Giulia — Ενίσχυση για τη δημιουργία δρομολογίων κυλιόμενου αυτοκινητόδρομου (ΕΕ C 133 της 15.6.2007, σ. 6)· απόφαση της Επιτροπής της 12ης Οκτωβρίου 2006, Ν 427/06, Ηνωμένο Βασίλειο — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (ΕΕ C 283 της 21.11.2006, σ. 10).

<sup>(6)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (Marco Polo II), και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 (ΕΕ L 328 της 24.11.2006, σ. 1) προβλέπει στο παράρτημα 1 ότι η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις μετατόπισης προς άλλους τρόπους μεταφοράς περιορίζεται στο 35 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι της δράσης και θα προκύψουν από αυτή. Στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις συντονισμού των μεταφορών το κριτήριο είναι 30 % του συνολικού κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών.

<sup>(7)</sup> Βλέπε, ενδεικτικά, την απόφαση της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 2006, Ν 552/06, Δανία — Παράταση του καθεστώτος περιβαλλοντικών ενισχύσεων για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές (ΕΕ C 133 της 15.6.2007, σ. 5) και την απόφαση της Επιτροπής της 12ης Οκτωβρίου 2006, Ν 427/06, Ηνωμένο Βασίλειο — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) ό.π.

<sup>(8)</sup> Αυτό θα μπορούσε να ισχύει για τα μέτρα υπέρ τη διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών όπως ορίστηκε τελευταία με την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1).

110. Σε κάθε περίπτωση, όταν ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, πρέπει να αποδειχθεί ότι η ενίσχυση οδήγησε πράγματι σε μετατόπιση του τρόπου μεταφοράς προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Καταρχήν, αυτό θα επιβάλλει η ενίσχυση να αντανακλάται στην τιμή που απαιτείται από τον επιβάτη ή από τον αποστολέα φορτίου, δεδομένου ότι σ' αυτό το επίπεδο πραγματοποιείται η επιλογή μεταξύ της σιδηροδρομικής μεταφοράς και των πιο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς, όπως των οδικών μεταφορών<sup>(1)</sup>.
111. Τέλος, όσον αφορά συγκεκριμένα τις ενισχύσεις για τη χρήση της υποδομής και τη μείωση του εξωτερικού κόστους, πρέπει να υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές διατήρησης της κυκλοφορίας που μετατοπίστηκε προς τη σιδηροδρομική μεταφορά προκειμένου η ενίσχυση να οδηγήσει σε διατηρήσιμη μετατόπιση της κυκλοφορίας.

### 6.3.3. Συμπέρασμα

112. Οι ενισχύσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, τη μείωση του εξωτερικού κόστους και τη διαλειτουργικότητα, οι οποίες είναι αναγκαίες και ανάλογες και συνεπώς δεν στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό κατά τρόπο που αντιβαίνει προς το κοινό συμφέρον, πρέπει να θεωρηθούν συμβιβάσιμες βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης.

## 6.4. Συμβιβασίμο των ενισχύσεων έρευνας και ανάπτυξης

113. Στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, το άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, που εκδόθηκε βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης, προβλέπει τη δυνατότητα χορήγησης ενισχύσεων έρευνας και ανάπτυξης. Η Επιτροπή ανέπτυξε πρόσφατα μία πρακτική για την εφαρμογή αυτής της διάταξης<sup>(2)</sup>.
114. Το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού ΥΔΥ επαναλαμβάνει το κείμενο του άρθρου 3 παράγραφος 1 σημείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Δυνάμει της εν λόγω διάταξης, οι ενισχύσεις οι οποίες έχουν ως σκοπό να διευκολύνουν την έρευνα ή την ανάπτυξη μορφών και τεχνικών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών οικονομικότερων για το κοινωνικό σύνολο, περιορίζονται στο πειραματικό στάδιο και δεν αφορούν τη φάση της εμπορικής εκμετάλλευσης των εν λόγω μορφών και τεχνικών, πρέπει να θεωρείται ότι ανταποκρίνονται στις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών.
115. Το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού ΥΔΥ εφαρμόζεται, εξάλλου, ότι η διάταξη αυτή ισχύει με την επιφύλαξη του άρθρου 87 της συνθήκης. Οι ενισχύσεις για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία στον τομέα των επιβατικών μεταφορών, εφόσον δεν καλύπτονται από το άρθρο 9 του κανονισμού ΥΔΥ καθώς και οι ενισχύσεις που αφορούν μόνο τις εμπορευματικές μεταφορές, θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης.
116. Ως προς το θέμα αυτό, η Επιτροπή καθόρισε στο κοινοτικό πλαίσιο ενισχύσεων για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία<sup>(3)</sup> (εφεξής «το κοινοτικό πλαίσιο») τους όρους υπό τους οποίους θα κηρύττει συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης, τις ενισχύσεις αυτού του είδους. Το πλαίσιο αυτό εφαρμόζεται «στις ενισχύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη και την καινοτομία σε όλους τους τομείς που διέπονται από τη συνθήκη. Εφαρμόζεται επίσης και στους τομείς που υπόκεινται σε ειδικούς κοινοτικούς κανόνες κρατικών ενισχύσεων, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από τους κανόνες αυτούς»<sup>(4)</sup>. Το κοινοτικό πλαίσιο εφαρμόζεται επομένως στις ενισχύσεις για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 παράγραφος 1 σημείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 ή του άρθρου 9 του κανονισμού ΥΔΥ (μετά την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού).
117. Δεν αποκλείεται το συμβιβασίμο των ενισχύσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη να μπορεί να αναλυθεί άμεσα βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης, όταν η ενίσχυση αποσκοπεί στην επίτευξη στόχου που ανταποκρίνεται στην ανάγκη συντονισμού των μεταφορών. Στην περίπτωση αυτή είναι σκόπιμο να ελέγχεται ότι πληρούνται οι όροι που αναφέρονται ανωτέρω, ιδίως το ότι η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία και

<sup>(1)</sup> Προκειμένου για τα μέτρα που εμπίπτουν στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, πρέπει να θεωρείται δεδομένος ο αντίκτυπος στην τιμή της μεταφοράς, πλην αποδείξεως του εναντίου. Βλέπε ιδίως την απόφαση της Επιτροπής της 2ας Απριλίου 2008, NN 46/Β/06, Σλοβακία — Απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και μειώσεις που προβλέπονται από την οδηγία 2003/96/ΕΚ, δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί.

<sup>(2)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Μαΐου 2007, N 780/06, Κάτω Χώρες — Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; het «ComproCaNord» project (ΕΕ C 227 της 27.9.2007, σ 5)· απόφαση της Επιτροπής της 19ης Ιουλίου 2006, N 556/05, Κάτω Χώρες — Ενίσχυση για την προστασία του περιβάλλοντος και καινοτομίες στις δημόσιες μεταφορές στην επαρχία Gelderland (ΕΕ C 207 της 30.8.2006)· απόφαση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2005, N 63/2005, Τσεχική Δημοκρατία — Πρόγραμμα εξοικονόμησης ενέργειας και χρήσης βιοκαυσίμων στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ C 83 της 6.4.2006).

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 323 της 30.12.2006, σ. 1.

<sup>(4)</sup> όπ.π., σημείο 2.1.

ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο, και να μη θίγει τα γενικά συμφέροντα της Κοινότητας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γενικές αρχές που διατυπώνονται στο κοινοτικό πλαίσιο είναι πρόσφορες για την ανάλυση των διαφόρων αυτών κριτηρίων.

## 7. ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

118. Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ορίζει το νομικό καθεστώς που εφαρμόζεται στις κρατικές ενισχύσεις, συμπεριλαμβανομένου και του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών <sup>(1)</sup>.
119. Η εν λόγω ανακοίνωση αναφέρει στο σημείο 2.1.3 ότι η Επιτροπή θεωρεί «ως ενίσχυση με τη μορφή εγγυήσης τους ευνοϊκότερους όρους χρηματοδότησης που εξασφαλίζουν επιχειρήσεις των οποίων το νομικό καθεστώς αποκλείει την πτώχευση ή άλλες διαδικασίες αφερεγγυότητας ή προβλέπει ρητώς την παροχή κρατικής εγγυήσης ή την κάλυψη ζημιών από το κράτος».
120. Πάγια τακτική της Επιτροπής είναι να θεωρεί ότι οι απεριόριστες εγγυήσεις σε έναν τομέα ανοικτό στον ανταγωνισμό είναι ασυμβίβαστες με τη συνθήκη. Δυνάμει της αρχής της αναλογικότητας, δεν μπορούν κυρίως να δικαιολογηθούν από καθήκοντα γενικού συμφέροντος. Πράγματι, στην περίπτωση μιας απεριόριστης εγγυήσης καθίσταται αδύνατο να ελεγχθεί εάν το ποσό της ενίσχυσης υπερβαίνει τα καθαρά έξοδα παροχής δημόσιας υπηρεσίας <sup>(2)</sup>.
121. Όταν οι κρατικές εγγυήσεις χορηγούνται σε επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται τόσο σε ανταγωνιστικές όσο και σε μη ανταγωνιστικές αγορές, είναι πρακτική της Επιτροπής να απαιτεί την πλήρη κατάργηση της απεριόριστης εγγυήσης που χορηγήθηκε στην επιχείρηση ως σύνολο <sup>(3)</sup>.
122. Πολλές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λαμβάνουν απεριόριστες εγγυήσεις. Οι εγγυήσεις αυτές είναι εν γένει κληρονομιά ειδικών μονοπωλιακών καθεστώτων τα οποία είχαν καθιερωθεί για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πριν από την έναρξη ισχύος της συνθήκης ή πριν από το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό.
123. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, οι εγγυήσεις αυτές συνιστούν σε μεγάλο βαθμό υφιστάμενες ενισχύσεις. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη καλούνται να ενημερώσουν την Επιτροπή για τους όρους εφαρμογής των εν λόγω υφιστάμενων καθεστώτων ενισχύσεων, καθώς και για τα μέτρα που προβλέπονται για την κατάργησή τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο τμήμα 8.3.

## 8. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### 8.1. Κανόνες σώρευσης των ενισχύσεων

124. Τα ανώτατα όρια των ενισχύσεων που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν ανεξάρτητα από το αν η εν λόγω ενίσχυση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από κρατικούς ή από κοινοτικούς πόρους. Οι ενισχύσεις που εγκρίνονται κατ' εφαρμογή των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών δεν μπορούν να σωρευθούν με άλλες κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ούτε με άλλες κοινοτικές χρηματοδοτήσεις, εάν από τη σύρευση αυτή προκύπτει ποσό ενίσχυσης που υπερβαίνει το ποσό που προβλέπεται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.
125. Σε περίπτωση ενισχύσεων για διαφορετικούς σκοπούς που αφορούν τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, ισχύει το ευνοϊκότερο ανώτατο όριο ενίσχυσης.

### 8.2. Ημερομηνία εφαρμογής

126. Η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές από την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις κοινοποιηθείσες ή μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις για τις οποίες θα λάβει απόφαση μετά την ημερομηνία της δημοσίευσής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 71 της 11.3.2000, σ. 14.

<sup>(2)</sup> Απόφαση 2005/145/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2003, για τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Γαλλία στην EDF και στον τομέα των επιχειρήσεων ηλεκτρισμού και αερίου (ΕΕ L 49 της 22.2.2005, σ. 9)· απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Απριλίου 2007, E-12/05, Πολωνία — Απεριόριστη εγγύηση υπέρ της Poczta Polska (ΕΕ C 284 της 27.11.2007, σ. 2)· απόφαση της Επιτροπής της 27ης Μαρτίου 2002, E-10/00, Γερμανία — Κρατικές εγγυήσεις υπέρ δημόσιων πιστωτικών ιδρυμάτων στη Γερμανία (ΕΕ C 150 της 22.6.2002, σ. 7).

<sup>(3)</sup> όπ.π.



### 8.3. Κατάλληλα μέτρα

127. Σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη να τροποποιήσουν τα ισχύοντα καθεστώτα ενισχύσεων που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις που καλύπτονται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ώστε να συμμορφωθούν προς αυτές το αργότερο δύο έτη μετά τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, και με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων που προβλέπονται στο κεφάλαιο σχετικά με τις κρατικές εγγυήσεις. Τα κράτη μέλη καλούνται να επιβεβαιώσουν γραπτώς ότι αποδέχονται τις εν λόγω προτάσεις για τη λήψη κατάλληλων μέτρων το αργότερο ένα έτος μετά την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
128. Σε περίπτωση που κράτος μέλος δεν επιβεβαιώσει την αποδοχή του γραπτώς μέχρι την ημερομηνία αυτή, η Επιτροπή θα εφαρμόσει το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ <sup>(1)</sup> και, εφόσον είναι αναγκαίο, θα κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο.

### 8.4. Περίοδος ισχύος και υποβολή έκθεσης

129. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να τροποποιήσει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ανά πάσα στιγμή. Θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή τους πριν από κάθε τροποποίηση και, το αργότερο, πέντε έτη μετά την ημερομηνία της δημοσίευσής τους.

---

<sup>(1)</sup> EEL 83 της 27.3.1999, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006.

## V

(Γνωστοποιήσεις)

## ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ — ΕΑΣΕΑ/21/08

Για την εφαρμογή του Erasmus Mundus — Παράθυρο εξωτερικής συνεργασίας περιοχή Ασίας για το ακαδημαϊκό έτος 2008/2009

Κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και την ανταλλαγή φοιτητών, ερευνητών και ακαδημαϊκού προσωπικού από χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτες χώρες

(2008/C 184/08)

## 1. Στόχοι και περιγραφή

Το Erasmus Mundus παράθυρο εξωτερικής συνεργασίας αποσκοπεί στον αμοιβαίο εμπλουτισμό και την καλύτερη κατανόηση μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών. Έχει σχεδιασθεί για να ενισχύσει τη συνεργασία φορέων του τομέα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών, μέσω ενός μηχανισμού μετακινήσεων για ανταλλαγή φοιτητών και ακαδημαϊκού προσωπικού με σκοπό σπουδές, διδασκαλία, πρακτική άσκηση και έρευνα.

Το πρόγραμμα καλύπτει τις ακόλουθες δραστηριότητες και αντίστοιχες δαπάνες.

Δημιουργία **συνεργασιών** θεσμικού τύπου μεταξύ ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης από την Ευρώπη και τρίτες χώρες για ανάληψη των κάτωθι κατηγοριών δραστηριοτήτων:

- **διοργάνωση κινητικότητας προσώπων** και συγκεκριμένα φοιτητών, ερευνητών και ακαδημαϊκού προσωπικού τριτοβάθμιας εκπαίδευσης,
- **υλοποίηση της κινητικότητας προσώπων**. Οι μορφές κινητικότητας και εκπαίδευσης που θα χρηματοδοτηθούν στα πλαίσια της παρούσας πρόσκλησης είναι:
  - για φοιτητές: μετακινήσεις για σπουδές προπτυχιακές, μεταπτυχιακές, διδακτορικές και μεταδιδακτορικές,
  - για ακαδημαϊκό προσωπικό: ανταλλαγές με σκοπό διδασκαλία, πρακτική άσκηση και έρευνα.

## 2. Επιλέξιμοι υποψήφιοι και δικαιούχοι

Οι υποψήφιοι φορείς πρέπει να είναι ευρωπαϊκά πανεπιστήμια ή ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που προτείνουν σχήματα συνεργασίας 20 το πολύ ιδρυμάτων.

Τα σχήματα συνεργασίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν ευρωπαϊκά ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που είναι ήδη κάτοχοι «πιστοποιητικού αποδοχής Erasmus» (Erasmus Charter) κατά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας πρόσκλησης και ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης τρίτων χωρών εγκεκριμένα και αναγνωρισμένα από τις αντίστοιχες κρατικές αρχές.

### 3. Επιλέξιμες χώρες

Οι επιλέξιμες χώρες για τις δραστηριότητες της παρούσας πρόσκλησης είναι:

- τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- οι υποψήφιες για ένταξη χώρες Κροατία, Τουρκία και οι χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία),
- οι ακόλουθες ασιατικές χώρες: Αφγανιστάν, Μπουτάν, Νεπάλ, Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Καμπούτζη, Σρι Λάνκα, Ινδία, Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Ταϊλάνδη, Κίνα, Βόρεια Κορέα, Μυανμάρ/Βιρμανία και Μαλδίβες.

### 4. Διαθέσιμος προϋπολογισμός

Ο ενδεικτικός συνολικός προϋπολογισμός που εγκρίθηκε για την περιοχή της Ασίας στα πλαίσια της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προτάσεων είναι **11 085 700 EUR**.

Γεωγραφική περιοχή	Αριθμός συνεργασιών που αναμένεται να λάβουν χρηματοδότηση	Μέγιστη εκτιμώμενη επιδότηση ανά συνεργασία
Περιοχή Ασίας	2	5 542 850 EUR

### 5. Προθεσμίες

Οι αιτήσεις πρέπει να υποβληθούν το αργότερο μέχρι τις **31 Οκτωβρίου 2008**.

### 6. Περαιτέρω πληροφορίες

Το πλήρες κείμενο της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων και το σχετικό έντυπο αίτησης είναι διαθέσιμα στην ακόλουθη ιστοσελίδα:

<http://eacea.ec.europa.eu/extcoop/call/index.htm>

Οι αιτήσεις πρέπει να πληρούν τους όρους που καθορίζονται στο πλήρες κείμενο της πρόσκλησης και να υποβληθούν με χρήση του προβλεπόμενου εντύπου.

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### ΕΠΙΤΡΟΠΗ

#### ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΙΤΑΛΙΑ

Κρατική ενίσχυση C 26/08 (πρώην NN 31/08) — Δάνειο ύψους 300 εκατομμυρίων EUR στην εταιρεία  
Alitalia

**Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 184/09)

Με επιστολή της 11ης Ιουνίου 2008 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με το προαναφερθέν μέτρο.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί στην εξής διεύθυνση:

Commission européenne  
Direction générale de l'Énergie et des Transports  
Direction A — Unité 2  
B-1049 Bruxelles  
Φαξ (32-2) 296 41 04

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Ιταλία. Το ενδιαφερόμενο μέρος που υποβάλλει παρατηρήσεις δύναται να ζητήσει γραπτώς, με μνεία των λόγων του αιτήματός του, την τήρηση εμπιστευτικότητας όσον αφορά την ταυτότητά του.

#### ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

#### ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης που πραγματοποιήθηκε στις 23 Απριλίου 2008, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι το ιταλικό συμβούλιο υπουργών είχε εγκρίνει στις 22 Απριλίου 2008 τη χορήγηση δανείου ύψους 300 εκατομμυρίων EUR στην εταιρεία Alitalia με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 80 της 23ης Απριλίου 2008 <sup>(1)</sup>.
2. Με επιστολή της 24ης Απριλίου 2008 η Επιτροπή ζήτησε ιδίως από τις ιταλικές αρχές να επιβεβαιώσουν την ύπαρξη αυτού του δανείου και να χορηγήσουν για το θέμα αυτό κάθε πρόσφορη πληροφορία που θα καθιστούσε δυνατή την αξιολόγηση του μέτρου βάσει των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης.
3. Οι ιταλικές αρχές απάντησαν με την επιστολή της 30ής Μαΐου 2008 στην επιστολή της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2008 μετά από την παραχώρηση πρόσθετης παράτασης από την

Επιτροπή. Με την εν λόγω επιστολή τους, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν ιδίως την Επιτροπή για την έγκριση στις 27 Μαΐου 2008 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 93 <sup>(2)</sup>, οι διατάξεις του οποίου δίνουν στην Alitalia την ευχέρεια να καταλογίσει το ποσό του προαναφερθέντος δανείου στα ίδια κεφάλαιά της, προκειμένου να καλύψει τις απώλειές της. Σκοπός της ευχέρειας αυτής είναι να επιτραπεί στην εταιρεία να διαφυλάξει την αξία του κεφαλαίου της, έτσι ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι απώλειες να οδηγήσουν σε μείωση του μετοχικού της κεφαλαίου και των αποδεματικών κάτω από το νόμιμο όριο και να κινηθεί, λόγω της εφαρμογής των πρακτικών αυτών, η διαδικασία κήρυξης της αφερεγγυότητας («procedura concorsuale»). Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ότι η προοπτική της ιδιωτικοποίησης παραμένει ανοικτή και αξιόπιστη.

4. Η Επιτροπή έλαβε παράλληλα πολυάριθμες καταγγελίες, οι οποίες στρέφονταν κατά της παραχώρησης από την ιταλική κυβέρνηση του δανείου ύψους 300 εκατομμυρίων EUR στην εταιρεία Alitalia.

<sup>(1)</sup> Decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 97 del 24 aprile 2008).

<sup>(2)</sup> Decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 127 del 28 maggio 2008).

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

5. Σε ό,τι αφορά το θέμα εάν το εξεταζόμενο μέτρο δύναται να χαρακτηριστεί ενίσχυση, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες κατά πόσο το ιταλικό κράτος, θεωρίζοντας το εν λόγω μέτρο υπέρ της Alitalia, έχει ενεργήσει όπως ένας συνετός μέτοχος που ακολουθεί διαρθρωτική, συνολική ή κλαδική πολιτική καθοδηγούμενος από προοπτικές πιο μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας των επενδυμένων κεφαλαίων σε σύγκριση με έναν κοινό επενδυτή.
6. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή είναι ιδίως της γνώμης, με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της, ότι το επίμαχο μέτρο, ανεξάρτητα από το ποια θα είναι η χρήση των αντίστοιχων πόρων, παρέχει στην Alitalia ένα οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Αυτή η αξιολόγηση στηρίζεται στην οικονομική κατάσταση της επιχείρησης και στους όρους και περιστάσεις υπό τους οποίους θεσπίστηκε το εξεταζόμενο μέτρο.
7. Η Επιτροπή τρέφει επίσης αμφιβολίες κατά πόσο το εν λόγω μέτρο συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Εν προκειμένω, ιδίως, κρίνει, βασισμένη στα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της στην παρούσα φάση, ότι το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης δεν είναι δυνατό να κηρυχθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογήν των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων<sup>(3)</sup>. Στην ουσία υπενθυμίζει ότι η Alitalia έχει ήδη επωφεληθεί από ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

## ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Con la presente, ho l'onore di informarLa che la Commissione, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

## 1. PROCEDURA

- (1) Nel corso di una riunione svoltasi il 23 aprile 2008, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il Consiglio dei ministri italiano aveva approvato il 22 aprile 2008 la concessione di un prestito di 300 Mio EUR alla compagnia aerea Alitalia con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80<sup>(4)</sup>.
- (2) Non avendo ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità italiane prima della decisione di concessione del suddetto prestito, la Commissione ha chiesto a tali autorità, con lettera del 24 aprile 2008, di confermare l'esistenza di detto prestito, di fornire in proposito qual-

siasi informazione utile per esaminare tale misura alla luce degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

- (3) In questa lettera la Commissione ha inoltre ricordato alle autorità italiane l'obbligo loro incombente di procedere alla notifica di qualunque progetto volto ad istituire o a modificare aiuti e di non dare esecuzione alla misura progettata prima che la procedura di esame della Commissione abbia condotto ad una decisione finale.
- (4) Infine la Commissione ha precisato in questa lettera che, in mancanza di risposta da parte delle autorità italiane entro il termine di 10 giorni lavorativi, sarebbe stata eventualmente tenuta ad avviare la procedura formale di esame prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato sulla base delle informazioni disponibili e ad ingiungere la sospensione della misura in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, relativo alle modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE<sup>(5)</sup>.
- (5) Con lettera del 7 maggio 2008 le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine loro prescritto per rispondere alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008, richiesta che la Commissione ha accolto con lettera dell'8 maggio 2008 rinviando tale termine al 30 maggio 2008.
- (6) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008. In questa lettera le autorità italiane hanno segnatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93<sup>(6)</sup> che concede all'Alitalia la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.
- (7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.

## 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

<sup>(3)</sup> EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

<sup>(4)</sup> Decreto-legge n. 80. Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).

<sup>(5)</sup> GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(6)</sup> Decreto-legge n. 93. Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

(9) I considerando di questo decreto-legge recitano:

“Vista la situazione finanziaria, manifestata nelle informazioni rese al mercato, dell’Alitalia [...] e considerato il ruolo di quest’ultima quale vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i paesi non appartenenti all’Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali.

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, detto servizio pubblico di trasporto aereo mediante la concessione da parte dello Stato ad Alitalia [...] di un prestito di breve termine, a condizioni di mercato, della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell’insediamento del nuovo governo, ponendolo in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.”.

(10) L’articolo 1 di questo decreto-legge autorizza a concedere ad Alitalia un prestito di 300 Mio EUR per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità e stabilisce che tale prestito debba essere rimborsato nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione del capitale sociale di Alitalia e il 31 dicembre 2008. Il predetto articolo prevede inoltre che il prestito in questione sia gravato da un tasso d’interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 <sup>(7)</sup> e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(8)</sup>.

(11) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione che con decreto-legge n. 93 il governo italiano ha concesso ad Alitalia la facoltà di imputare l’importo del prestito in conto capitale per coprire le proprie perdite (cfr. articolo 4, paragrafo 3, del suddetto decreto-legge). Questa facoltà è finalizzata a preservare il valore del capitale della compagnia per evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l’attivazione della procedura concorsuale, nonché a far sì che le prospettive di privatizzazione restino aperte e credibili.

(12) Le modalità di rimborso del prestito indicate nel decreto-legge n. 80 permangono valide nel contesto del decreto-legge n. 93, ad eccezione del tasso di interesse applicato al prestito che è maggiorato dell’1 % (cfr. articolo 4, paragrafi 1 e 2, del decreto-legge n. 93) e del fatto che, nell’ipotesi di una liquidazione della compagnia, l’importo

in oggetto sarà rimborsato solo dopo che saranno stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).

### 3. VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA MISURA ALLA LUCE DELL’ARTICOLO 87, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO

#### 3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

(13) Secondo l’articolo 87, paragrafo 1, del trattato, sono “incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.

(14) Per definire una misura nazionale come aiuto di Stato si presuppone che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, ossia che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio mediante risorse statali; 2) il vantaggio sia selettivo e 3) la misura in causa falsi o minacci di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra Stati membri <sup>(9)</sup>.

(15) Esponiamo nel seguito le ragioni che inducono la Commissione a ritenere a questo stadio che la misura in oggetto soddisfi tali condizioni cumulative.

#### 3.1.1. In merito all’esistenza di un vantaggio conferito mediante risorse statali

(16) Da una parte occorre rilevare che la misura in oggetto (nel seguito “la misura”) è un prestito, il cui importo può essere imputato sui fondi propri di Alitalia <sup>(10)</sup>, che è stato direttamente concesso a quest’ultima dallo Stato italiano e comporta pertanto il trasferimento di risorse statali. Inoltre, la misura è imputabile allo Stato italiano, giacché la decisione di concessione del suddetto prestito è stata adottata dal Consiglio dei ministri italiano il 22 aprile 2008 e completata dal decreto-legge n. 93, del 27 maggio 2008.

(17) Per quanto riguarda, d’altra parte, l’esistenza di un vantaggio economico, la Commissione ritiene, a questo stadio e sulla base delle informazioni di cui dispone, che la misura, qualunque sia l’uso dei fondi corrispondenti, conferisca ad Alitalia un vantaggio economico di cui essa non avrebbe beneficiato in condizioni normali di mercato <sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006, ministero dell’Economia e delle finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Racc. pag. I-289, punto 129).

<sup>(10)</sup> La misura si basa sui decreti-legge n. 80 e n. 93 summenzionati.

<sup>(11)</sup> Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte dell’11 luglio 1996, SFEL, C-39/94, Racc. pag. 3547, punto 60.

<sup>(7)</sup> GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

<sup>(8)</sup> GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

- (18) Sotto questo profilo occorre in primo luogo osservare che la situazione finanziaria di Alitalia era gravemente compromessa al momento della concessione del prestito in oggetto <sup>(12)</sup> e dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (19) Alitalia ha infatti registrato perdite consolidate pari a 626 Mio EUR nell'esercizio 2006 e a 495 Mio EUR nell'esercizio 2007 <sup>(13)</sup>.
- (20) Inoltre, sulla base delle informazioni finanziarie pubblicate dall'impresa, Alitalia ha registrato una perdita, prima delle imposte, di 214,8 Mio EUR nel primo trimestre del 2008, il che equivale ad un peggioramento del 41 % rispetto allo stesso periodo del 2007. D'altra parte, il debito netto di Alitalia ha raggiunto 1,36 Mrd EUR al 30 aprile 2008, facendo registrare un aumento del 13 % rispetto al dicembre 2007. Parallelamente la tesoreria dell'impresa, compresi i crediti finanziari a breve termine, è scesa al 30 aprile 2008 a 174 Mio EUR, in calo del 53 % rispetto a fine dicembre 2007 <sup>(14)</sup>.
- (21) Tale circostanza emerge inoltre chiaramente dal decreto-legge n. 80, nel quale è indicato segnatamente che la concessione del prestito in oggetto deve rendere possibile il risanamento della compagnia e consentirle di far fronte al suo fabbisogno di liquidità immediato (cfr. considerando 9 e 10 supra).
- (22) Le autorità italiane argomentano inoltre nella loro risposta alla Commissione del 30 maggio 2008 che l'adozione del decreto-legge n. 93 è motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia ed è destinata a consentirle di salvaguardare il proprio valore e di assicurarne la continuità operativa. Esse indicano, in questo contesto, che le misure adottate mirano ad evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l'attivazione della procedura concorsuale e la messa in liquidazione della compagnia.
- (23) Il 3 giugno 2008 le autorità italiane hanno adottato il decreto-legge n. 97 <sup>(15)</sup> che fa riferimento alla situazione finanziaria di Alitalia descritta in precedenza.
- (24) L'insieme di questi elementi consente di ritenere che la situazione finanziaria di Alitalia fosse gravemente compromessa sia al momento della concessione del prestito di 300 Mio EUR con decreto-legge n. 80, sia al momento dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (25) In secondo luogo, per quanto riguarda le condizioni di concessione della misura, la Commissione constatata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(16)</sup>. Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 <sup>(17)</sup>.
- (26) Ebbene occorre osservare che, per quanto riguarda la comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 <sup>(18)</sup>, i tassi che vi figurano sono stati fissati in modo da riflettere il livello medio dei tassi di interesse in vigore nei diversi Stati membri per i prestiti a medio e lungo termine (da cinque a dieci anni) accompagnati da garanzie normali. La Commissione dubita che tali tassi, per quanto maggiorati dell'1 %, possano essere considerati appropriati nel caso di un'impresa la cui situazione finanziaria è gravemente compromessa. D'altro canto, questa comunicazione si basa sulla comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 1997 <sup>(19)</sup>, ai termini della quale "il tasso di riferimento così determinato è un tasso minimo che può essere aumentato in situazioni di rischio particolare (per esempio imprese in difficoltà, mancanza delle garanzie normalmente richieste dalle banche, ecc.). In tali casi il premio potrà raggiungere i 400 punti base ed essere anche superiore, nell'ipotesi in cui nessuna banca privata avrebbe accettato di concedere il prestito". A questo stadio la Commissione nutre dei dubbi sul fatto che una maggiorazione di 100 punti base del tasso di riferimento, quale prevista dal decreto-legge n. 93, sia sufficiente per tenere conto della situazione particolarmente compromessa nella quale Alitalia versava al momento della concessione della misura.
- (27) Per quanto riguarda la comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(20)</sup>, è sufficiente constatare che, anche qualora fosse applicabile visto che il prestito è stato concesso prima della sua entrata in vigore e la qualifica di una misura come aiuto si valuta al momento della sua concessione, le autorità italiane non hanno precisato in che modo intendevano applicarla.

<sup>(12)</sup> Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, sia l'esistenza che la consistenza di un aiuto devono essere valutate tenendo conto della situazione al momento della sua concessione (cfr., ad esempio, la sentenza del Tribunale di primo grado del 19 ottobre 2005, Freistaat Thüringen/Commissione, T-318/00, Racc. pag. II-4179, punto 125).

<sup>(13)</sup> Dati trasmessi dalle autorità italiane nella loro lettera alla Commissione del 30 maggio 2008.

<sup>(14)</sup> Cfr. i risultati finanziari disponibili sul sito Internet di Alitalia (<http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx>). Cfr. inoltre, per quanto riguarda la situazione finanziaria di Alitalia dal 2001, la decisione della Commissione, del 20 luglio 2004, N 279/04 — Misure urgenti a favore della ristrutturazione e del rilancio di Alitalia (GU C 125 del 24.5.2005) e la decisione della Commissione, del 7 giugno 2005, C 2/05 — Alitalia — Piano di ristrutturazione industriale (GU L 69 dell'8.3.2006, pag. 1).

<sup>(15)</sup> Decreto-legge n. 97. Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini (GU n. 128 del 3.6.2008).

<sup>(16)</sup> Cfr. supra, considerando 10.

<sup>(17)</sup> Cfr. supra, considerando 12.

<sup>(18)</sup> Cfr. nota n. 4.

<sup>(19)</sup> GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

<sup>(20)</sup> Cfr. nota n. 5.

- (28) A questo stadio appare pertanto poco probabile che un investitore privato che si fosse trovato in una situazione comparabile a quella dello Stato italiano nel caso in oggetto, ammesso che avesse acconsentito a concedere il prestito ad Alitalia, avrebbe accettato di praticare il tasso di interesse applicabile ad un'impresa in condizioni finanziarie normali, per quanto maggiorato di 100 punti base. La Commissione dubita d'altronde che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di Alitalia, un tale investitore privato avrebbe accettato di concederle qualsiasi prestito e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che pertanto, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).
- (29) Ciò appare tanto più plausibile se si considera che la decisione del governo italiano di concedere il prestito in oggetto è intervenuta il 22 aprile 2008, a seguito del ritiro il giorno stesso di un'offerta di acquisto di Alitalia <sup>(21)</sup> e che l'adozione del decreto-legge n. 93 è stata motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia.
- (30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalorano la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.
- (31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo <sup>(22)</sup>.
- (32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale,

globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività dei capitali investiti che sono a più lungo termine rispetto a quelle di un investitore comune <sup>(23)</sup>.

### 3.1.2. *In merito al carattere selettivo della misura*

- (33) La concessione di questo prestito conferisce alla compagnia Alitalia un vantaggio economico di cui essa è l'unica beneficiaria. La misura presenta pertanto un carattere selettivo.

### 3.1.3. *In merito alle condizioni di incidenza della misura sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza*

- (34) La Commissione ritiene che la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1° gennaio 1993 <sup>(24)</sup>.
- (35) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura pari ad un importo di 300 Mio EUR concessa dallo Stato italiano ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

## 3.2. **Qualifica della misura come aiuto illegittimo**

- (36) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto volto ad istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (37) La decisione del governo italiano di concedere il prestito di 300 Mio EUR è intervenuta il 22 aprile 2008 con decreto-legge n. 80. I fondi sono stati pertanto messi a disposizione di Alitalia in tale data, come confermato d'altra parte dalle autorità italiane nella loro riunione con la Commissione del 23 aprile 2008. Quanto al decreto-legge n. 93, che prevede la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale della compagnia, è stato adottato il 27 maggio 2008.

<sup>(21)</sup> Un'offerta pubblica di scambio di azioni era stata presentata ad Alitalia il 14 marzo 2008 ed approvata il 16 marzo dal suo consiglio di amministrazione.

<sup>(22)</sup> Nel comunicato stampa di Alitalia del 13 maggio 2008 si legge: "Il Consiglio di amministrazione ha apprezzato con favore la comunicazione pervenuta da parte del Cav. Bruno Ermolli e resta in attesa di una circostanziata manifestazione di intenti che si mostri coerente con le citate indicazioni di contesto per convenire l'avvio della richiesta due diligence" (<http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx>).

<sup>(23)</sup> Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale di primo grado, del 15 settembre 1998, Breda Fucine Meridionali/Commissione, T-126/96 e T-127/96, Racc., pag. II-3437, punto 79.

<sup>(24)</sup> Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci — GUL 240 del 24.8.1992, pag. 1.



- (38) Ebbene, la Commissione constata che l'Italia non ha notificato le misure in oggetto né al momento dell'adozione del decreto-legge n. 80 né a quello dell'adozione del decreto-legge n. 93. La Commissione ritiene pertanto in questa fase che l'Italia abbia agito in modo illegittimo concedendo l'aiuto in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

### 3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

- (39) Giacché la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, occorre innanzitutto esaminare l'eventuale compatibilità alla luce delle deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 di tale articolo. È opportuno ricordare in proposito che il beneficiario della misura appartiene al settore del trasporto aereo.
- (40) Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato relative agli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, agli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali nonché agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania, la Commissione constata, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che sono prive di qualunque pertinenza nel presente contesto.
- (41) Quanto alla deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, è sufficiente constatare che la misura non costituisce un progetto importante di comune interesse europeo e non mira a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia italiana. L'aiuto, inoltre, non è destinato a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi della deroga dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato.
- (42) Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che autorizza gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione ritiene che nulla consenta di considerare che l'aiuto in questione sia compatibile con il mercato comune. In effetti non sembra essere applicabile nel caso in oggetto alcuna delle deroghe previste sotto questo profilo dagli orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione<sup>(25)</sup>, completati dalla comunicazione della Commissione relativa agli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali<sup>(26)</sup>.
- (43) D'altra parte, per quanto la Commissione abbia autorizzato, in maniera eccezionale, taluni aiuti al funzionamento nel trasporto aereo sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità

regionale del 1998, modificati nel 2000<sup>(27)</sup>, per linee aeree operate a partire dal territorio delle regioni ultraperiferiche e per compensare i sovraccosti derivanti dagli svantaggi permanenti di tali regioni, identificati all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, anche questa eccezione sembra in questa fase priva di pertinenza nel presente contesto.

- (44) Quanto all'argomento delle autorità italiane relativo alla necessità di garantire, per ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale, il servizio pubblico assicurato da Alitalia, la Commissione constata in questa fase che questa affermazione di per sé non è di natura tale da consentirle di considerare che la misura sia compatibile con il mercato comune.
- (45) Infine la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura non possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune in applicazione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà<sup>(28)</sup>. Per quanto Alitalia possa essere qualificata come impresa in difficoltà ai sensi di questi orientamenti, le condizioni cumulative che consentono di considerare che il prestito in oggetto sia un aiuto al salvataggio non sono in linea di massima soddisfatte nel caso in oggetto. La Commissione rileva infatti che lo Stato non si è impegnato a fornire entro un termine di sei mesi a decorrere dall'attuazione della misura un piano di ristrutturazione o un piano di liquidazione o la prova del rimborso integrale del predetto prestito<sup>(29)</sup>.
- (46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto *un tantum*<sup>(30)</sup>, valido sia per gli aiuti al salvataggio che per gli aiuti alla ristrutturazione. Occorre infatti ricordare che Alitalia ha già beneficiato di un aiuto alla ristrutturazione approvato dalla Commissione con decisione del 18 luglio 2001<sup>(31)</sup>, nonché di un aiuto al salvataggio sotto forma di garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 Mio EUR approvato dalla Commissione con decisione del 20 luglio 2004<sup>(32)</sup>.
- (47) La Commissione tiene infine ad aggiungere che le eccezioni alla regola dell'aiuto *un tantum* collegate in particolare all'esistenza di circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa interessata non le sembrano applicabili nelle circostanze in oggetto<sup>(33)</sup>.

### 3.4. Conclusione

- (48) Tenuto conto dell'insieme delle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato e nutre dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune.

<sup>(27)</sup> GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

<sup>(28)</sup> GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

<sup>(29)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

<sup>(30)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera e), e sezione 3.3 degli orientamenti predetti.

<sup>(31)</sup> Decisione 2001/723/CE della Commissione, del 18 luglio 2001, relativa alla ricapitalizzazione della società Alitalia (GU L 271 del 12.10.2001, pag. 28).

<sup>(32)</sup> Decisione della Commissione del 20 luglio 2004 citata nella nota n. 11.

<sup>(33)</sup> Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

<sup>(25)</sup> GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

<sup>(26)</sup> GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(49) La Commissione tiene in questo contesto a richiamare l'attenzione dell'Italia sull'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, sugli articoli 11 e 12 del regolamento (CE) n. 659/1999 citato in precedenza, nonché sull'articolo 14 di detto regolamento che prevede che qualsiasi aiuto illegittimo e incompatibile con il mercato comune potrà essere oggetto di recupero presso il suo beneficiario.

#### 4. DECISIONE

(50) Conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, la Commissione invita l'Italia, nel quadro della procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, a presentare le proprie osservazioni e a fornire qualunque informazione utile per la valutazione della misura concessa ad

Alitalia entro il termine di un mese a decorrere dalla data di ricezione della presente. L'Italia fornirà in particolare qualsiasi informazione utile quanto all'uso da parte di Alitalia della facoltà offertale di imputare il prestito in conto capitale, in modo da consentire alla Commissione di analizzare la natura esatta della misura.

(51) La Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale* e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.»

**Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης  
(Υπόθεση COMP/M.5141 — KLM/Martinair)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 184/10)

1. Στις 17 Ιουλίου 2008, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup> με την οποία η επιχείρηση KLM Royal Dutch Airlines NV («KLM», Κάτω Χώρες), που ελέγχεται από την Air France — KLM Holding SA («Air France-KLM», Γαλλία), αποκτά με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού του Συμβουλίου έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης Martinair Holland NV («Martinair», Κάτω Χώρες) με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την KLM: διεθνής αερομεταφορέας με δραστηριότητες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων και επιβατών σε ολόκληρο τον κόσμο,

— για την Martinair: αερομεταφορέας που προσφέρει υπηρεσίες τόσο ναυλωμένων πτήσεων (τσάρτερ) όσο και τακτικών αεροπορικών γραμμών, εξυπηρετεί αποκλειστικά και μόνο διηπειρωτικούς προορισμούς και μεταφέρει τόσο φορτία όσο και επιβάτες.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα συναλλαγή θα μπορούσε να εμπέσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν οποιοσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση στην Επιτροπή.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά COMP/M.5141 — KLM/Martinair. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ [αριθμός (32-2) 296 43 01 ή 296 72 44] ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
ΓΔ Ανταγωνισμού  
Μητρώο Συγχωνεύσεων  
J-70  
B-1049 Bruxelles/Brussel

<sup>(1)</sup> EEL 24 της 29.1.2004, σ. 1.

## ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Δημοσίευση αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων**

(2008/C 184/11)

Η παρούσα δημοσίευση παρέχει το δικαίωμα ένστασης κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>. Η δήλωση ένστασης υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός εξαμήνου από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης.

## ΣΥΝΟΨΗ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 510/2006 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

## «OVOS MOLES DE AVEIRO»

Αριθ. ΕΚ: PT-PGI-005-0518-03.01.2006

ΠΟΠ ( ) ΠΓΕ ( X )

Στην παρούσα σύνοψη παρατίθενται τα κύρια στοιχεία των προδιαγραφών του προϊόντος για ενημερωτικούς σκοπούς.

1. **Αρμόδια υπηρεσία του κράτους μέλους:**

Όνομα: Gabinete de Planeamento e Políticas  
Διεύθυνση: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º  
P-11099-073 Lisboa  
Τηλ.: (351) 213 81 93 00  
Φαξ: (351) 213 87 66 35  
Ηλ. ταχυδρομείο: gpp@gpp.pt

2. **Ομάδα:**

Όνομα: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro  
Διεύθυνση: Mercado Municipal Santiago  
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB  
P-3800 Aveiro  
Τηλ.: (351) 234 42 88 29  
Φαξ: (351) 234 42 30 76  
Ηλ. ταχυδρομείο: aroma@sapo.pt  
Σύνθεση: Παραγωγοί/μεταποιητές ( X ) λοιποί ( )

3. **Τύπος προϊόντος:**

Κλάση 2.4. — Προϊόντα αρτοποιίας, ζαχαροπλαστικής, ζαχαρώδη παρασκευάσματα ή προϊόντα μπισκοτοποιίας

(<sup>1</sup>) EEL 93 της 31.3.2006, σ. 12.

#### 4. Προδιαγραφές:

[σύνοψη των απαιτήσεων του άρθρου 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006]

##### 4.1. Ονομασία: «Ovos Moles de Aveiro»

4.2. Περιγραφή: Τα «Ovos Moles de Aveiro» (μαλακά αυγά του Aveiro) είναι προϊόν της ανάμιξης κρόκων ωμών αυγών με σιρόπι ζάχαρης. Παρουσιάζονται ως έχουν, κλεισμένα σε ειδική κάψα (όστια) ή συσκευασμένα σε ξύλινα ή πορσελάνινα δοχεία. Έχουν ομοιόμορφο χρώμα, με απόχρωση μεταξύ κίτρινου και πορτοκαλί και με ελαφρά και ομοιόμορφη στιλπνότητα· το άρωμα είναι σύνθετο, ξεκινώντας από το τυπικό άρωμα του κρόκου και εξελισσόμενο προς μια χαρακτηριστική ποικιλία αρωμάτων, όπως καραμέλας, κανέλας και ξηρών καρπών. Τα αρώματα αυτά δημιουργούνται από τις χημικές αντιδράσεις που συντελούνται κατά το ψήσιμο του μείγματος μεταξύ της ζάχαρης και των ενώσεων που συνθέτουν τον κρόκο του αυγού. Η γεύση του προϊόντος είναι γλυκειά, με τη γεύση του κρόκου και της ζάχαρης να έχουν αμβλυυνθεί από τη διαδικασία ψήσιματος, ενώ η σύσταση είναι κρεμώδης, αν και πυκνή. Η υφή είναι ομοιόμορφη, χωρίς κόκκους κρόκου ή ζάχαρης (που είναι όμως αποδεκτοί πολλές ημέρες μετά την παραγωγή, εφόσον οφείλονται στην κρυστάλλωση του προϊόντος). Η κάψα που χρησιμοποιείται για έναν από τους τύπους εμπορικής παρουσίασης έχει ομοιόμορφο χρώμα, από λευκό έως υπόλευκο, είναι αδιαφανής, άοσμη ή με ελαφρά οσμή αλευριού. Έχει γεύση ιδιαίτερη, σύσταση ελαστική και τραγανή και υφή στεγνή, λεία και ομοιόμορφη.

4.3. Γεωγραφική περιοχή: Δεδομένου ότι ισχύουν ιδιαίτεροι κανόνες για τον κρόκο των αυγών, ιδίως όσον αφορά το χρώμα και τη νωπότητα, η γεωγραφική περιοχή παραγωγής των αυγών περιορίζεται στις κοινότητες που γειτνιάζουν με την Ria de Aveiro και τις παρακείμενες περιοχές λιμνοθάλασσας, καθώς και στις κοινότητες του ποταμού Vouga, στο τμήμα του Médio Vouga. Στο διοικητικό επίπεδο, αυτή η περιοχή περιλαμβάνει τις κοινότητες Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos και Vouzela.

Δεδομένων των εδαφοκλιματικών συνθηκών και χαρακτηριστικών που απαιτούνται για την παρασκευή των καψών και των Ovos Moles, ιδίως όσον αφορά την υγρασία και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος, καθώς και της απαραίτητης ειδικής τεχνολογίας, η γεωγραφική περιοχή παρασκευής και συσκευασίας περιορίζεται στις κοινότητες που γειτνιάζουν με την Ria de Aveiro και τις παρακείμενες περιοχές λιμνοθάλασσας. Στο διοικητικό επίπεδο, αυτή η περιοχή περιλαμβάνει τις κοινότητες Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Ovar, Sever do Vouga και Vagos.

4.4. Απόδειξη προέλευσης: Παράγοντες που πιστοποιούν τη σύνδεση του προϊόντος με την περιοχή προέλευσης είναι τα χαρακτηριστικά του προϊόντος —ιδίως οι φυσικές και οργανοληπτικές ιδιότητές του—, οι πρώτες ύλες —που είναι ιδιαίτερης ποιότητας και προέρχονται από την περιοχή—, η τεχνολογία των παραγωγών —που επιδίδονται σε αυτή τη δραστηριότητα εδώ και αιώνες, σύμφωνα με μια ιστορική παράδοση που μεταβιβάζεται από γενιά σε γενιά—, οι διάφορες μορφές διάθεσης του προϊόντος στο εμπόριο —σε ξύλινα και πορσελάνινα δοχεία, ζωγραφισμένα με σχέδια που παραπέμπουν στην περιοχή του Aveiro ή κλεισμένα σε κάψες διαμορφωμένες σε χαρακτηριστικά σχήματα που παραπέμπουν στη λιμνοθάλασσα (ψάρια, καβούρια, μύδια, κοχύλια, βούκινα, ξύλινα βαρελάκια, σημαδούρες, βάρκες, βαρέλια και αχιβάδες) ή σε σχήματα ξηρών καρπών (καρύδια και κάστανα). Επίσης, η ύπαρξη ενός συστήματος ελέγχου της γραμμής παραγωγής στο σύνολό της, που συμπεριλαμβάνει τις εκμεταλλεύσεις παραγωγής των αυγών, τις μονάδες παραγωγής των καψών και τους παραγωγούς του προϊόντος, διασφαλίζει ότι μόνο οι παραγωγοί που τηρούν τις προδιαγραφές και τους κανόνες μπορούν να χρησιμοποιήσουν την ΠΠΕ για τα τελικά τους προϊόντα. Το σήμα πιστοποίησης που τοποθετείται σε κάθε συσκευασία και εμφανίζεται στα τιμολόγια των παραγωγών/πωλητών είναι αριθμημένο, γεγονός που επιτρέπει την πλήρη ιχνηλασιμότητα έως τους παραγωγούς των αυγών. Η προέλευση μπορεί να αποδειχθεί οποιαδήποτε χρονική στιγμή και σε κάθε σημείο της αλυσίδας παραγωγής.

4.5. Μέθοδος παραγωγής: Σύμφωνα με τις τοπικές μεθόδους παραγωγής, που είναι σταθερές και σύμφωνες με τα συναλλακτικά ήθη, οι κρόκοι αυγών διαχωρίζονται προσεκτικά από το ασπράδι, χειρωνακτικά ή με κατάλληλο εργαλείο. Χωριστά και ταυτοχρόνως, παρασκευάζεται σιρόπι με ζάχαρη, θερμαίνοντας τη ζάχαρη μέχρι ενός σημείου που βρίσκεται μεταξύ της στιγμής κατά την οποία, ενόσω το μίγμα αναδεύεται, διακρίνεται ο πυθμένας του δοχείου και της στιγμής κατά την οποία η ζάχαρη αρχίζει να σχηματίζει παχιές κλωστές. Αφού ψυχθεί το σιρόπι ζάχαρης, ενσωματώνονται σε αυτό οι κρόκοι και το μίγμα θερμαίνεται σε θερμοκρασία 110 °C. Η τεχνολογία που συνδέεται με αυτή την εργασία είναι καθοριστική. Στη συνέχεια, η ζύμη αφήνεται σε ηρεμία για να ψυχθεί επί 24 ώρες, σε ξηραντήρια ή σε κατάλληλους χώρους των «εργαστηρίων ζαχαροπλαστικής», επειδή, κατά το στάδιο αυτό, η ζύμη των «Ovos Moles de Aveiro» είναι πολύ ευαίσθητη στις απότομες αλλαγές θερμοκρασίας και απορροφά εύκολα τις εξωτερικές οσμές.

Από το στάδιο αυτό, και αναλόγως της επιθυμητής τελικής μορφής, η κρύα ζύμη μπορεί να χρησιμοποιηθεί για:

— την πλήρωση των δοχείων, τα οποία στη συνέχεια πωματίζονται και καλύπτονται με πλαστική μεμβράνη ώστε να εξασφαλίζεται μόνωση και προστασία του περιεχομένου,

- τη διαμόρφωση των καψών, οι οποίες στη συνέχεια πιέζονται χειρωνακτικά αφού κολληθούν. Δεν επιτρέπεται η κόλληση με μη παστεριωμένο ασπράδι αυγού. Οι κάψες διαχωρίζονται με ψαλίδι και διαμορφώνονται σε διάφορα σχήματα με το ψαλίδι σε ορθή γωνία. Στη συνέχεια τοποθετούνται σε επίπεδους δίσκους και ξηραίνονται σε ξηραντήριο (εάν είναι αναγκαίο). Τέλος, ορισμένες φορές επικαλύπτονται με σιρόπι ζάχαρης, που τους προσφέρει πρόσθετη προστασία από την αλλοίωση,
- την τοποθέτηση σε δοχεία για πώληση χύμα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του προϊόντος, προκειμένου να αποφευχθεί κάθε μόλυνση και να προληφθεί η αλλοίωση της ζύμης ή της κάψας, τα «Ovos Moles de Aveiro» διατίθενται στο εμπόριο συσκευασμένα εντός της περιοχής προέλευσης σε δοχεία που συμμορφώνονται με τα επιτρεπτά σχήματα, υλικά και σχέδια, ή σε συσκευασίες από χαρτόνι ή υπό ελεγχόμενη ατμόσφαιρα, σύμφωνα με εγκεκριμένα από την αιτούσα ομάδα πρότυπα. Η εμπορία των «Ovos Moles de Aveiro» χύμα, με ή χωρίς κάψα, επιτρέπεται μόνο στα εργαστήρια ζαχαροπλαστικής και πάντοτε με συνοδεία εγγράφων που πιστοποιούν την προέλευση, την παρτίδα και την ημερομηνία παραγωγής.

Η μεταφορά, η διατήρηση και η παρουσίαση των «Ovos Moles de Aveiro» πρέπει να γίνονται πάντοτε σε θερμοκρασία μεταξύ 8 και 25 °C. Υπό τις συνθήκες αυτές, η κανονική διάρκεια ζωής του προϊόντος είναι 15 ημέρες.

#### 4.6. Δεσμός:

##### Ιστορικός:

Η παραγωγή των «Ovos Moles de Aveiro» ξεκίνησε πριν πολλούς αιώνες. Μοναστηριακής προέλευσης, η παράδοση της παραγωγής τους διατηρήθηκε χάρη στις γυναίκες που ανατρέφονταν στα μοναστήρια και μεταβίβασαν το μυστικό της παραγωγής από γενιά σε γενιά. Ορισμένα έγγραφα πιστοποιούν ότι ο βασιλιάς Εμμανουήλ 1ος, το 1502, χορηγούσε ετησίως 10 arrobas ζάχαρη της νήσου Μαδέρας στη μονή του Ιησού, στο Aveiro, για την παραγωγή των γλυκισμάτων της μονής, που χρησιμοποιούνταν την εποχή εκείνη σαν φάρμακο για τους ασθενείς σε ανάρρωση. Αναφέρεται ότι τα «Ovos Moles de Aveiro» προσφέρονταν ως επιδόρπιο στα βασιλικά δείπνα το 1908. Τα αναφέρει ρητά ο μεγάλος πορτογάλος συγγραφέας Eça de Queiroz στα έργα του Os Maias και A Capital, του 1888, καθώς και ο μεγάλος βραζιλιάνος συγγραφέας Erico Veríssimo, στο Solo de Clarineta-Memórias του 1973. Τα τυπικά δοχεία των «Ovos Moles de Aveiro» και τα σχεδόν αποκλειστικά θαλασσιά σχήματα των καψών καθώς και οι πωλήτριές τους, αποτελούν θέματα που επαναλαμβάνονται συχνά στα πλακίδια azulejos, σε λιθογραφίες, λαϊκά ποιήματα, θεατρικά έργα και τοπικά τραγούδια. Ήδη το 1856, υπήρχαν καταχωρισμένοι και φημισμένοι παραγωγοί.

##### Φυσικός:

Από φυτοκλιματική άποψη, η περιοχή κυριαρχείται από την υδρογραφική λεκάνη του ποταμού Vouga, από την οποία ξεκινά ένα άλλο σημαντικό γεωγραφικό φαινόμενο, η Ria de Aveiro. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί ιδιαίτερες συνθήκες για τη γεωργία, ιδίως την καλλιέργεια αραβοσίτου και την πτηνοτροφία, που αναπτύχθηκε και πήρε σημαντικές διαστάσεις στις όχθες της ria.

Η περιοχή του Baixo Vouga και της λιμνοθάλασσας του Médio Vouga υπήρξε πάντοτε γόνιμη περιοχή παραγωγής εξαιρετικού αραβοσίτου, τόσο σε ποσότητα όσο και σε ποιότητα. Επί αιώνες, επρόκειτο για καλλιέργεια αυτοκατανάλωσης, αλλά κατά τα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ού αιώνα, προσέλαβε εμπορική διάσταση με τη δημιουργία, στις κοινότητες που διασχίζει ο ποταμός Vouga, εκμεταλλεύσεων ικανών να αποδώσουν μεγάλες ποσότητες αραβοσίτου φημισμένου για την ποιότητά του.

Αναμφίβολα ο εξαιρετικός παραδοσιακός αραβόσιτος που χρησιμοποιείται για τη διατροφή των πουλερικών συμβάλλει στην αναγνωρίσιμη ποιότητα των προϊόντων που λαμβάνονται από τα πουλερικά αυτά.

Ομοίως, η θερμοκρασία και η υγρασία της Ria ευνοούν την παραγωγή των «Ovos Moles de Aveiro» και των καψών, στις οποίες προσδίδουν την κατάλληλη, μόνιμη ελαστικότητα, που δεν μπορεί να αναπαραχθεί εκτός της περιοχής αυτής.

##### Πολιτιστικός:

Τόσο η χρήση των ξύλινων ή πορσελάνινων δοχείων όσο και οι μήτρες που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή των καψών πιστοποιούν αδιαμφισβήτητα το δεσμό με τη Ria de Aveiro και τα χαρακτηριστικά σχήματά της που εμπνέονται από τη λιμνοθάλασσα, όπως ιδίως η χρήση του φάρου της Ria ή του «moliceiro» (παραδοσιακή βάρκα) σαν χαρακτηριστικού σήματος, καθώς και των καψών που παριστάνουν ψάρια, όστρακα, βαρέλια και σημαδούρες, όπως αυτές που χρησιμοποιούνται για σήμανση των διχτύων αλίευσης, άλλης τυπικής δραστηριότητας της περιοχής. Επιπλέον, τα δοχεία από ξύλο λεύκας και από πορσελάνη παράγονται χάρη στα υλικά και τη βιοτεχνική παράδοση που είναι τυπικά και παραδοσιακά της περιοχής.

## 4.7. Οργανισμός ελέγχου:

Όνομα: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

Διεύθυνση: R. Aníbal Cunha, n.º 84 Loja 5  
P-4050-046 Porto

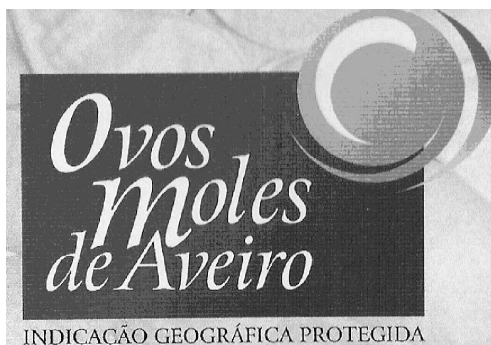
Τηλ.: (351) 223 39 01 62

Φαξ: (351) 272 339 01 64

Ηλ. ταχυδρομείο: info@sagilab.com

Το εργαστήριο αναλύσεων Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda, έχει λάβει αναγνώριση ότι πληρεί τις προδιαγραφές του προτύπου 45011:2001.

4.8. *Επισήμανση:* Η συσκευασία πρέπει υποχρεωτικά να φέρει την ένδειξη «Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida», το σήμα πιστοποίησης, τον κοινοτικό λογότυπο (μετά την απόφαση για καταχώριση της ονομασίας) και τον ακόλουθο λογότυπο των «Ovos Moles de Aveiro»:



Το σήμα πιστοποίησης (συνδεδεμένο από τυπωμένο ολόγραμμα) πρέπει υποχρεωτικά να περιλαμβάνει την ονομασία του προϊόντος, το όνομα του ιδιωτικού οργανισμού ελέγχου και πιστοποίησης και τον αύξοντα αριθμό που επιτρέπει την ιχνηλασιμότητα του προϊόντος.

---