

Euroopa Liidu Teataja

C 184

51. aastakäik

Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

22. juuli 2008

<u>Teatis nr</u>	<u>Sisukord</u>	<u>Lehekülg</u>
II	<i>Teatised</i>	
	EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE JA ORGANITE TEATISED	
	Komisjon	
2008/C 184/01	Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 raames antava riigiabi lubamine — Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 raames antava riigiabi lubamine — Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid ⁽¹⁾	3
IV	<i>Teave</i>	
	TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT JA ORGANITELT	
	Komisjon	
2008/C 184/03	Euro vahetuskurss	7
2008/C 184/04	Arvamus esitatud ettevõtjate koondumistega tegeleva Nõuandekomitee 28. veebruari 2008. aasta koosolekul juhtumit nr COMP/M.4731 — Google/DoubleClick käsitleva otsuse eelnõu kohta — Ettekandja: Belgia	8
2008/C 184/05	Ärakuulamise eest vastutava ametniku lõpparuanne juhtumi nr COMP/M.4731 — Google/DoubleClick kohta (Vastavalt komisjoni 23. mai 2001. aasta otsuse 2001/462/EÜ, ESTÜ (ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta teatavates konkurentsimenetlustes) artiklitele 15 ja 16 — EÜT L 162, 19.6.2001, lk 21)	9

<u>Teatis nr</u>	Sisukord (jätkub)	Lehekülg
2008/C 184/06	Kokkuvõtte komisjoni otsusest, 11. märts 2008, millega tunnistatakse koondumine ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobivaks (Juhtum nr COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Komisjoni teatis — Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta	13

V Teated

HALDUSMENETLUSED

Komisjon

2008/C 184/08	Konkursikutse — EACEA/21/08 — Programmi Erasmus Mundus väliskoostöö rakendamiseks Aasia piirkonnas õppeaastal 2008/2009 — Ühenduse tegevuskava kõrgkoolide vahelise koostöö ning Euroopa Liidu liikmesriikide ja kolmandate riikide üliõpilaste, teadustöötajate ja akadeemilise personali vahetuse edendamiseks	32
---------------	--	----

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

Komisjon

2008/C 184/09	Riigiabi — Itaalia — Riigiabi C 26/08 (ex NN 31/08) — 300 miljonit EUR ettevõttele Alitalia — Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohaselt ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Eelteatis koondumise kohta (Juhtum nr COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

MUUD AKTID

Komisjon

2008/C 184/11	Nõukogu määruse (EÜ) nr 510/2006 (põllumajandustoodete ja toidu geograafiliste tähiste ja päritolunimetuste kaitse kohta) artikli 6 lõike 2 kohase taotluse avaldamine	42
---------------	--	----



⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Teatiseid)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE JA ORGANITE TEATISED

KOMISJON

Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 raames antava riigiabi lubamine**Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid**

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 184/01)

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	10.6.2008
Abi nr	N 61/08
Liikmesriik	Hispaania
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Õiguslik alus	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
Meetme liik	Abiskeem
Eesmärk	Uurimis- ja arendustegevus
Abi vorm	Otsene toetus, sooduslaen
Eelarve	Kavandatud aastased kulutused: 356 miljonit EUR Kavandatud abi kogusumma: 1 600 miljonit EUR
Abi osatähtsus	80 %
Kestus	Kuni 31.12.2011
Majandusharud	Kõik sektorid
Abi andva asutuse nimi ja aadress	—
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	1.7.2008
Abi nr	N 101/08
Liikmesriik	Itaalia
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	R&D aid in the aeronautic sector
Õiguslik alus	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Meetme liik	Abiskeem
Eesmärk	Uurimis- ja arendustegevus
Abi vorm	Sooduslaen, hüvitatav abi
Eelarve	Kavandatud abi kogusumma: 720 miljonit EUR
Abi osatähtsus	80 %
Kestus	Kuni 31.12.2013
Majandusharud	Tööstus
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 raames antava riigiabi lubamine**Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid**

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 184/02)

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	30.4.2008
Abi nr	N 251/07
Liikmesriik	Saksamaa
Piirkond	Kogu riiki hõlmav kava
Pealkiri	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Õiguslik alus	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Meetme liik	Abikava
Eesmärk	Teadus- ja arendustegevus
Abi vorm	Toetus
Eelarve	9 750 000 EUR
Abi osatähtsus	50 % rakendusuuringute jaoks; 25 % arendustegevuse jaoks; 10 % lisatoetus keskmise suurusega ettevõtjatele; 20 % lisatoetus väikestele ettevõtjatele; 15 % lisatoetus projektidele, mis hõlmavad ettevõtete ja teadusorganisatsioonide vahelist koostööd; kõikidel juhtudel piirdub üldine osatähtsus 80 %-ga
Kestus	2008-2009
Majandusharud	Peamiselt transpordisektor
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	1.7.2008
Abi nr	N 304/07
Liikmesriik	Itaalia
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Õiguslik alus	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
Meetme liik	Abiskeem
Eesmärk	Riskikapital, väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted
Abi vorm	Kapitalisüstid
Eelarve	Kavandatud aastased kulutused: 400 miljonit EUR Kavandatud abi kogusumma: 2 000 miljonit EUR
Abi osatähtsus	100 %
Kestus	1.9.2007-31.12.2013
Majandusharud	—
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Ministero dello Sviluppo economico
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	5.6.2008
Abi nr	N 670/07
Liikmesriik	Tšehhi Vabariik
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Õiguslik alus	Programový dokument OP ZP
Meetme liik	Abiskeem
Eesmärk	Keskkonnakaitse
Abi vorm	Otsene toetus
Eelarve	Kavandatud aastased kulutused: 188 miljonit CZK Kavandatud abi kogusumma: 1 130 miljonit CZK
Abi osatähtsus	50 %
Kestus	1.10.2007-31.12.2013
Majandusharud	Tööstus

Abi andva asutuse nimi ja aadress	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	22.4.2008
Abi nr	N 726b/07
Liikmesriik	Madalmaad
Piirkond	—
Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Õiguslik alus	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Meetme liik	Abiskeem
Eesmärk	Risikakapital
Abi vorm	Kapitalisüstid
Eelarve	Kavandatud aastased kulutused: 468 miljonit EUR Kavandatud abi kogusumma: 3 745 miljonit EUR
Abi osatähtsus	—
Kestus	Kuni 31.12.2015
Majandusharud	Kõik sektorid
Abi andva asutuse nimi ja aadress	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

Otsuse vastuvõtmise kuupäev	13.5.2008
Abi nr	N 22/08
Liikmesriik	Rootsi
Piirkond	—

Nimetus (ja/või abisaaja nimi)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Õiguslik alus	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Meetme liik	Abikava
Abi eesmärk	Keskkonnakaitse
Abi vorm	—
Eelarve	Kavandatud abi kogusumma: 170 miljonit EUR
Abi osatähtsus	Ligikaudu 70 %
Kestus	1.7.2008-31.12.2017
Sektorid	Toiduainete ja jookide tootmine, tekstiilitööstus, puidu, puittoodete ja korgi (v.a mööbel) tootmine, õlgesemete tootmine, paberimassi, paberi ja pabertoodete tootmine, kemikaalide ja keemiatoodete tootmine, kumm- ja plasttoodete tootmine, mootorsõidukite tootmine ning elektri-, gaasi- ja veevarustus
Abi andva ametiasutuse nimi ja aadress	Skatteverket
Muu teave	—

Otsuse autentne tekst, millest on eemaldatud kogu konfidentsiaalne teave, on kättesaadav aadressil:

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

IV

(Teave)

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT JA
ORGANITELT

KOMISJON

Euro vahetuskurss ⁽¹⁾

21. juuli 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

Valuuta		Kurss	Valuuta		Kurss
USD	USA dollar	1,5858	TRY	Türgi liir	1,8907
JPY	Jaapani jeen	169,65	AUD	Austraalia dollar	1,6260
DKK	Taani kroon	7,4614	CAD	Kanada dollar	1,5921
GBP	Inglise nael	0,79460	HKD	Hong Kongi dollar	12,3665
SEK	Rootsi kroon	9,4539	NZD	Uus-Meremaa dollar	2,0830
CHF	Šveitsi frank	1,6220	SGD	Singapuri dollar	2,1441
ISK	Islandi kroon	124,27	KRW	Korea won	1 603,64
NOK	Norra kroon	8,0585	ZAR	Lõuna-Aafrika rand	12,0414
BGN	Bulgaaria lev	1,9558	CNY	Hiina jüaan	10,8310
CZK	Tšehhi kroon	22,968	HRK	Horvaatia kuna	7,2178
EEK	Eesti kroon	15,6466	IDR	Indoneesia ruupia	14 513,24
HUF	Ungari forint	229,36	MYR	Malaisia ringit	5,1348
LTL	Leedu litt	3,4528	PHP	Filipiini peeso	70,140
LVL	Läti latt	0,7032	RUB	Vene rubla	36,8495
PLN	Poola zlott	3,2212	THB	Tai baht	52,863
RON	Rumeenia leu	3,5480	BRL	Brasiilia reaal	2,5122
SKK	Slovakkia kroon	30,330	MXN	Mehhiko peeso	16,1220

⁽¹⁾ Allikas: EKP avaldatud viitekurss.

Arvamus esitatud ettevõtjate koondumistega tegeleva Nõuandekomitee 28. veebruari 2008. aasta koosolekul juhtumit nr COMP/M.4731 — Google/DoubleClick käsitleva otsuse eelnõu kohta

Ettekandja: Belgia

(2008/C 184/04)

1. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et teatatud tehing on ettevõtjate koondumine EÜ ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses.
 2. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et teatatud tehing on käsitletav ühenduse seisukohalt olulise koondumisena vastavalt EÜ ühinemismääruse artikli 4 lõikele 5.
 3. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et asjaomased turud on järgmised:
 - Internetireklaamipinna pakkumise turg, mille võib ilmselt omakorda jaotada otsingureklaami- ja muu reklaami turuks;
 - Internetireklaami vahendamise turg, mille võib ilmselt omakorda jaotada otsingureklaami ja muu reklaami vahendamise turuks;
 - Internetireklaami edastamise tehnoloogia turg, mille võib ilmselt omakorda jaotada asjaomaste teenuste pakkumise turuks reklaamijatele või reklaamiavaldajatele.
 4. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga järgmises:
 - Internetireklaamipinna pakkumise turgu nii otsingureklaami kui muu reklaami puhul tuleb vaadelda koos EMP riigi- ja keelepiiridega;
 - Internetireklaami vahendamise turg nii otsingureklaami kui muu reklaami puhul hõlmab vähemalt tervet EMPd;
 - Internetireklaami edastamise tehnoloogia turg, mille võib omakorda jaotada asjaomaste teenuste pakkumise turuks reklaamijatele või reklaamiavaldajatele, hõlmab vähemalt tervet EMPd.
 5. Nõuandekomitee nõustub komisjoni hinnanguga, et teatatud tehing ei takista märkimisväärselt tõhusat konkurentsi tegeliku konkurentsi kõrvaldamise seisukohast tehingu poolte vahel.
 6. Nõuandekomitee nõustub komisjoni hinnanguga, et teatatud tehing ei takista märkimisväärselt tõhusat konkurentsi tehingu poolte kõrvaldamise seisukohast üksteise konkurentidena.
 7. Nõuandekomitee nõustub komisjoni hinnanguga, et teatatud tehing ei takista märkimisväärselt tõhusat konkurentsi selle mittehorisontaalsete mõjude seisukohast.
 8. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et teatatud koondumine tuleks kuulutada ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobivaks vastavalt ühinemismääruse artikli 8 lõikele 1 ning EMP lepingu artiklile 57.
-

Ärakuulamise eest vastutava ametniku lõpparuanne juhtumi nr COMP/M.4731 — Google/DoubleClick kohta

(Vastavalt komisjoni 23. mai 2001. aasta otsuse 2001/462/EÜ, ESTÜ (ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta teatavates konkurentsimenetlustes) artiklitele 15 ja 16 — EÜT L 162, 19.6.2001, lk 21)

(2008/C 184/05)

21. septembril 2007 sai komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ⁽¹⁾ (edaspidi „ühinemismäärus“) artiklile 4 vastava ja artikli 4 lõike 5 kohaselt tehtud ettepanekule järgnenud teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja Google Inc. (edaspidi „Google“, Ameerika Ühendriigid) omandab täieliku kontrolli ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja DoubleClick Inc. (edaspidi „DoubleClick“, Ameerika Ühendriigid) üle aktsiate ostu teel.

Teatise läbivaatamise järel leidis komisjon, et teatatud tehing tekitab Internetireklaamituru seisukohast tõsisid kahtlusi teatatud omandamise kokkusobivuses ühisturu ja EMP lepinguga. Komisjon leidis ka, et 19. oktoobril 2007 teatise esitaja pakutud kohustused ei olnud piisavad, et kindlalt kõrvaldada tõsised kahtlused, mis komisjonil uurimise I etapis tekkisid. Seetõttu otsustas komisjon 13. novembril 2007 algatada menetluse vastavalt ühinemismääruse artikli 6 lõike 1 punktile c.

Vastavalt konkurentsi peadirektoraadi EÜ ühinemiste kontrollimismenetluste läbiviimise hea tava punktile 45 võimaldati teatise esitajal 16., 19. ja 20. novembril 2007 tutvuda oluliste dokumentidega.

Uurimise II etapis kogutud täiendavate tõendite põhjal jõudis komisjon järeldusele, et kavandatav tehing ei takista märkimisväärselt konkurentsi ühisturul või selle olulises osas ning on seetõttu ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobiv. Seepärast ei saadetud teatise esitajale vastuväiteid.

Minule ei ole esitatud poolte ega kolmandate isikute päringuid ega taotlusi. Juhtum ei nõua erilisi märkusi seoses õigusega olla ära kuulatud.

Brüssel, 3. märts 2008

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

Kokkuvõtte komisjoni otsusest,
11. märts 2008,
millega tunnistatakse koondumine ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobivaks
(Juhtum nr COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick)
(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)
(EMPs kohaldatav tekst)
(2008/C 184/06)

Komisjon võttis 11. märtsil 2008 vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle ⁽¹⁾ ja eriti selle artikli 8 lõikele 1 vastu otsuse ühinemist käsitlevas juhtumis. Otsuse mittekonfidentsiaalne versioon on kättesaadav juhtumi autentse keeles konkurentsi peadirektoraadi veebilehel aadressil:

http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. SISSEJUHATUS

1. 21. septembril 2007 sai komisjon määruse (EÜ) nr 139/2004 (edaspidi „ühinemismäärus“) artiklile 4 vastava ja artikli 4 lõike 5 kohaselt toimunud üleandmise järel teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja Google Inc. (edaspidi „Google“, Ameerika Ühendriigid) omandab täieliku kontrolli ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja DoubleClick Inc. (edaspidi „DoubleClick“, Ameerika Ühendriigid) üle aktsiate ostu teel.

II. POOLED

2. Google kasutab Interneti otsimootorit ja pakub Interneti-reklaamipinda nii enda kui ka partnerveebisaitidel (mis on liitunud Google „AdSense“ võrgustikuga). Viimasel ajal, ning eriti seoses YouTube'i omandamisega, on Google hakanud pakkuma ka sisuteenuseid. Google saab peaaegu kogu oma tulu Internetireklaamist.
3. DoubleClick tegeleb peamiselt Internetireklaami edastamise, haldamise ja aruandluse tehnoloogia ülemaailmse müügiga veebisaitide avaldajatele, reklaamijatele ja reklaamiagentuuridele. Ettevõtja on käivitamas ka vahendus- (reklaamipanga) platvormi.

III. ARTIKLI 4 LÕIKE 5 KOHANE ÜLEANDMINE

4. Ühinemismääruse artikli 1 lõigete 2 ja 3 tähenduses ei ole kavandatav tehing ühenduse seisukohast oluline. Ühinemismääruse artikli 4 lõike 5 kohase üleandmistootluse järel tuleb koondumist pidada aga ühenduse seisukohast oluliseks.

IV. ASJAOMASED TOOTETURUD

5. Google tegeleb peamiselt Internetireklaamipinna pakkumise-ga. Otsuses käsitletakse kõige laiemal võimaliku asjaomase tooteturuna Internetireklaami koguturgu. Komisjon hindas, kas nimetatud turu peab omakorda jaotama Interneti-reklaami eri vormide põhjal (tekstilised vs. mittetekstilised reklaamid ja/või otsingu- vs. muud reklaamid) või erinevate müügikanalite põhjal (otsemüük vs. vahendatud müük reklaamivõrgustike ja reklaamipankade kaudu). Asjaomase tooteturu täpne määratlus on aga jätud otsuses lahtiseks, kuna tehing ei tekitaks konkurentsiprobleeme mitte ühegi võimaliku tooteturu määratluse kontekstis.

6. DoubleClick tegeleb mittetekstilise reklaami edastamisega. Turu-uuring on näidanud, et mittetekstilise reklaami edastamise tehnoloogia moodustab tekstireklaami edastamise tehnoloogiast eraldiseisva turu. Mittetekstilise reklaami edastamise tehnoloogia turu sees tuleb eristada selliste teenuste pakkumist ühelt poolt reklaamijatele ja teiselt poolt avaldajatele.

V. ASJAOMASED GEOGRAAFILISED TURUD

7. Otsuse kohaselt jaotub Internetireklaami koguturg geograafilisel määral EMP-siseseid riigi- või keelepiire. Vahenduse osas jõutakse otsuses järeldusele, et nimetatud hüpoteetiline turg on oma ulatuselt vähemalt üle-EMPline.
8. Lõpuks määratletakse otsuses, et mittetekstilise reklaami edastamise tehnoloogia reklaamijatele ja avaldajatele pakkumise turud hõlmavad vähemalt kogu Euroopa Majanduspiirkonda.

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

VI. KONKURENTSIMÕJU HINDAMINE

6.2. Horisontaalne mõju

6.1. Osapoolte positsioon asjaomastel turgudel

9. Google tegutseb Internetireklaami turul praegu i) avaldajana, pakkudes oma otsimootorit veebileheküljel Google.com (ja selle riiklikel veebilehekülgedel nagu google.fr, google.it jne), ja ii) oma reklaamivõrgustiku (AdSense) vahendajana. Nende otseste ja kaudsete kanalite kaudu on Google Internetireklaami juhtiv pakkuja, seda eriti EMP otsingureklaami pinna osas, kus ta turuosa on (25–35) % kuni (60–70) % sõltuvalt turu täpsest määratlusest.
10. Google'i peamised konkurendid otsingureklaami turul on Yahoo! ja Microsoft, kusjuures Yahoo! turuosa moodustab maailma tasemel kuni (10–20) % ja EMPs vähemalt (0–10) % ning Microsofti oma umbes (0–10) % nii maailma kui ka kogu EMPd hõlmaval tasemel. EMPs tegelevad muu reklaami vahendamisega muuhulgas TradeDoubler, Zanox (mis kuulub Axel Springer'ile), AdLink, Interactive Media (mis kuulub Deutsche Telekom'ile), Advertising.com ja Lightningcast (mõlemad on AOL/TimeWarner'i omanduses) ning Tomorrow Focus (TradeDoubler'il on umbes (10–20) % suurune turuosa, Zanox'il (0–10) % suurune ja ülejäänutel igaljuhul umbes (0–10) % suurune turuosa).
11. DoubleClick on reklaami edastamise tehnoloogia pakkuja. Reklaamija poolel on DoubleClick ja aQuantive/Atlas (mille omandas hiljuti Microsoft) EMP reklaamiedastamise turu põhitegijad. Nende kummagi turuosa on EMPs umbes (30–40) %. Avaldaja poolel osutab turu-uuring DoubleClick'ile kui EMP turu liidriks umbes (40–50) % suuruse turuosaga, talle järgneb 24/7 Real Media/OpenAdStream (mille omandas hiljuti reklaamiasentuur WPP) vähem kui (20–30) % suuruse turuosaga ja AdTech/AOL (vähem kui (10–20) % suuruse turuosaga).
12. Hoolimata nimetatud suhteliselt suurest turuosast, on DoubleClick'i turujõud piiratud, sest ettevõtja seisab silmitsi märkimisväärse konkurentsiga konkureerivate reklaamiedastamise toodete pakkujate poolt, kelle toodetele võivad kliendid hinnatõusu korral üle minna. Ehkki turu-uuring andis platvormi vahetamise kulude teoreetilise taseme kohta vastuolulisi andmeid, on tõendeid, et suur hulk avaldajaid ja reklaamijaid on viimastel aastatel DoubleClick'ilt tõepoolest teistele teenusepakkujatele (ja vastupidi) üle läinud. Reklaamiedastamise turu praegust kõrget konkurentsi tõendab ka DoubleClick'i poolt reklaamijatele ja avaldajatele pakutavate toodete hinna märkimisväärne alandamine kasvava nõudluse perioodil.
13. DoubleClick käivitab ka uue reklaamipanga. Selle beetatestimine algas 2007. aasta juunis. Selle kaudu teostatud tehingute arv on siiani veel tühi ning kindlalt võib öelda, et panka pole veel täielikult turule viidud.
14. DoubleClick Internetireklaamipinna pakkimise turul praegu ei tegutse ja Google reklaamiedastamise vahendeid eraldi ei paku. Seega tegelikku konkurentsi kahe ettevõtja vahel ei ole.
15. Ka järeldatakse otsuses, et kavandatav tehing ei tekita probleeme seoses konkurentsiga, võttes arvesse Google'i ja DoubleClick'i vahelise potentsiaalse konkurentsi võimalikku kaotamist. DoubleClick'i reklaamipank ei ole veel saavutanud märkimisväärset turupositsiooni, kuid ei ole võimalik välistada, et DoubleClick, kui ta jääb iseseisvaks, võib kujuneda reklaamivahenduse turu tähtsaks osaliseks. On aga tõenäoline, et jääb alles piisav arv konkurente, kes säilitaksid pärast ühinemist piisava konkurentsivõime, nii et konkurentsi ei kahjustataks märkimisväärselt. Iseäranis teiste nimetatud turul tegutsevate osapooltega võrreldes ei näi DoubleClick'il olevat Google'iga reklaamivahenduse turul konkureerides ühtegi märkimisväärset eelist.
16. Seoses Google'i poolt reklaamiedastamise turul pakutava võimaliku konkurentsiga pööratakse otsuses tähelepanu asjaolule, et Google on praegu välja töötamas uut reklaamiedastamise toodet nii reklaamija- kui ka avaldajapoolseks mittekstilise reklaami edastamiseks, kuid hajutatakse kõik kahtlused seoses potentsiaalse konkurentsi võimaliku kaotamisega, sest puuduvad märgid, et Google'i uued tooted oleksid olnud DoubleClick'i vastavate toodetega konkureerimiseks paremini positsioneeritud kui turul juba tegutsevate mitmete konkurentide tooted.

6.3. Mittehorisontaalne mõju

6.3.1. Piiramine seoses DoubleClick'i turupositsiooniga reklaami edastamises

17. Komisjon uuris seoses DoubleClick'i turupositsiooniga reklaami edastamises mitmeid välistavaid strateegiaid, mida ühinemisel tekkiv üksus võiks kasutama hakata. Need strateegiad on järgmised: a) DoubleClick'i toodete hinna tõstmine neile avaldajatele või reklaamijatele, kes kasutavad konkureerivaid reklaamivõrgustikke; või DoubleClick'i toodete hinna valikuline tõstmine neile klientidele, kelle üleminek teiste pakkujate reklaamiedastamise toodetele on vähem tõenäoline, b) konkureerivate reklaamivõrgustikega kasutatavate DoubleClick'i toodete kvaliteedi alandamine, c) DoubleClick'i toodete ja Google'i vahendusteenuste pakettmüük (tavapakettmüük või segapakettmüük), d) reklaamivahenduse mehhanismi „kohendamine”, et edastada reklaame AdSense'i huvides, ning e) juurdepääsu piiramine (st müügist keeldumine või konkurentide kulude tõstmine) reklaamiedastamise toodete konkureerivatele reklaamivõrgustikele müümise korral.

18. Otsuses hajutatakse kõik nimetatud kahtlused. Esiteks ilmnes turu-uuringust, et ühinemisel tekkiv üksus ei suudaks tulemuslikult piirata juurdepääsu oma reklaamiedastamise turu konkurentidele, sest DoubleClick on silmitsi mitmete konkurentsipiirangutega ega ole tõenäoline, et ta suudaks avaldada mingit märkimisväärset turujõudu.
19. Teiseks näivad olevat piiratud ka ühinemisel tekkiva üksuse stiimulid hakata kirjeldatud strateegiaid kasutama. Reklaamiedastamise toodete (isegi märkimisväärsed) hinnaerinevused ei kutsu tõenäoliselt esile olulisi üleminekuid reklaamivõrgustike vahel, sest reklaamiedastamise kulud moodustavad vaid väikese osa Internetireklaami kuludest/reklaamijate ja avaldajate tuludest. Tõenäoliselt vähendab see stiimuleid pakkuda DoubleClick'i mittetekstilise reklaami edastamise tehnoloogiat avaldajatele madalama hinnaga (või isegi tasuta), kui seda kasutatakse koos AdSense'iga (st segapakettmüügi korral). Tavapakettmüük (st DoubleClick'i mittetekstilise reklaami edastamise tehnoloogia sidumine vahendusega AdSense'i kaudu) on tõenäoliselt kahjumlik, võttes arvesse üleminekuid, mida see võib kaasa tuua. „Kohendamisstrateegia” kujutaks endast ühinemisel tekkiva üksuse poolset klientidega sõlmitud lepinguliste kohustuste rikkumist, mis vähegi suurema mastaabi korral tõenäoliselt avastataks.
20. Lõpuks: isegi kui rakendataks edukalt kõiki neid strateegiaid või neist mõnda, ei avaldaks tehing tõenäoliselt negatiivset mõju konkurentsile, sest ühinemisel tekkiv üksus konkureeriks jätkuvalt mitmete rahaliselt tugevate ja vertikaalselt integreeritud konkurentidega (sealhulgas Microsoft'i, Yahoo!, AOL'i ja WPP'ga), mis pakuvad sama tootekombinatsiooni.
- 6.3.2. *Piiramine seoses Google'i turupositsiooniga otsingu-reklaamis ja reklaamivahendusteenuses*
21. Võttes arvesse Google'i tugevat positsiooni otsingureklaami pakumisel, võib ettevõtja püüda laiendada seda positsiooni ka mittetekstilise reklaami edastamise turule, nõudes oma otsingureklaami (vahendus-) teenuste kasutajatelt kõigi või osa nende reklaamide edastamiseks DoubleClick'i toodete kasutamist. Otsuses hajutatakse ka sellised kahtlused.
22. Juba võimegi piirata konkurentide juurdepääsu, kasutades sellist strateegiat, näib piiratuna, sest äärmiselt piiratud on nende ühiste klientide hulk, kes kasutavad nii otsingureklaami- või selle vahendamise teenuseid kui ka mittetekstilise reklaami edastamise tehnoloogiat. Lisaks võib reklaa-

mija poolel esineda praktilisi raskusi, kuna paketi kaht asjast omast osa ei müüda ning nende hinda ei määrata samaaegselt.

23. Lisaks näitas turu-uuring, et ühinemisel tekkival üksusel puuduks stiimul sellise strateegia kasuks otsustamiseks, sest see ei oleks tõenäoliselt kasumlik.
24. Siiski: isegi kui rakendataks edukalt kõiki neid strateegiaid või neist mõnda, ei avaldaks tehing tõenäoliselt negatiivset mõju konkurentsile, sest ühinemisel tekkiv üksus konkureeriks jätkuvalt mitmete rahaliselt tugevate ja vertikaalselt integreeritud konkurentidega (sealhulgas Microsoft'i, Yahoo!, AOL'i ja WPP'ga), millede juurdepääsu tõenäoliselt ei piirata.

6.3.3. *Piiramine seoses Google'i ja DoubleClick'i varade ühendamise*

25. Lõpuks võib üksnes DoubleClick'i varade ühendamine Google'i varadega, eriti klientide Internetikäitumist käsitlevate andmebaaside osas, mida mõlemad ettevõtjad omavad ja võivad välja töötada, võimaldada ühinemisel tekkival üksusel saavutada positsioon, mida selle konkurendid ei suudaks saavutada. Selle kombinatsiooni tulemusena Google'i konkurendid järk-järgult marginaliseeritaks, mis võimaldaks Google'il lõpuks tõsta oma vahendusteenuste hindu.
26. Turu-uuring aga osutas, et sellised kahtlused ei ole põhjendatud. DoubleClick'i ning reklaamijate ja avaldajate vahelised lepingud võimaldavad DoubleClick'il praegu kasutada seoses reklaamiedastustehnoloogia kasutamisega tekkinud andmeid ainult vastava kliendi huvides. Miski ei viita sellele, et ühinemisel tekkiv üksus suudaks oma klientidele peale sundida lepingumuudatusi, mis võimaldaks tulevikus nende andmete ristkasutamist. Lisaks on andmekogum otsingute ja kasutajate Internetikasutuse harjumuste kohta kättesaadav mitmetele Google'i konkurentidele (nt Microsoft'ile ja Yahoo'le) juba täna.

VII. JÄRELDUSED

27. Seega järeldub otsusest, et kavandatud koondumine ei põhjusta konkurentsiprobleeme, mis märkimisväärselt takistaks tõhusat konkurentsi ühisturul või selle olulises osas. Sellest tulenevalt tunnistas komisjon tehingu kokkusobivaks ühisturuga ja EMP lepinguga vastavalt ühinemismääruse artikli 8 lõikele 1 ning EMP lepingu artiklile 57.

Komisjoni teatis**Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta**

(2008/C 184/07)

1. SISSEJUHATUS**1.1. Üldine taust: raudteesektor**

1. Raudteedel on ainulaadseid eeliseid — see on turvaline ja keskkonnasäästlik transpordiliik. Raudtee-transport võib seega anda suure panuse säästva transpordi arengusse Euroopas.
2. Valge raamat „Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada” ⁽¹⁾, ja selle vahekokkuvõte ⁽²⁾ rõhutavad dünaamilise raudteesektori vajalikkust tõhusa, turvalise ja puhta kauba- ja reisijateveo süsteemi loomiseks, mis annab panuse püsivalt eduka Euroopa ühtse turu väljakujundamiseks. Liiklusummikud, mille all kannatavad Euroopa Ühenduse linnad ja teatavad piirkonnad, vajadus lahendada kliimamuutustest tingitud probleeme ning naftatoodete hinna kallinemine näitavad, kuivõrd vajalik on raudteetranspordi arengu edendamine. Sellega seoses tuleb meenutada, et asutamislepingus püstitatud keskkonnanäesmärke tuleb järgida ka ühises transpordipoliitikas ⁽³⁾.
3. Siiski kannatab Euroopa raudteetranspordi sektor vähesel määral atraktiivsuse all. Alates 1960. aastatest kuni 20. sajandi lõpuni on raudteetranspordi sektoris toimunud pidev langus. Nii kauba- kui ka reisijateveo puhul on raudteeveo osakaal teiste transpordiliikidega võrreldes vähenenud. Kaubavedu raudteel on vähenenud isegi absoluutarvudes: 1970. aastal transporditi raudteel rohkem kaupu kui aastal 2000. Traditsioonilised raudtee-ettevõtjad ei olnud võimelised tagama sellist usaldusväärsust ja tähtaegadeid kinnipidamist, mida nende kliendid nõudsid, ning seetõttu suunati kaubavedu raudteelt muudesse transpordiliikidesse, peamiselt maanteetransporti ⁽⁴⁾. Kuigi reisijatevedu raudteel kasvab jätkuvalt absoluutarvudes, tundub see kasv maanteetranspordi ja lennutranspordi kasvuga võrreldes olevat väga piiratud ⁽⁵⁾.
4. Kuigi tundub, et selles suundumuses on hiljuti toimunud pööre ⁽⁶⁾, on raudteetranspordi tugevaks ja konkurentsivõimeliseks muutmiseks vaja veel palju ära teha. Raudtee-kaubaveo sektoris on avaliku sektori sekkumist nõudvaid olulisi kitsaskohti ⁽⁷⁾.
5. Euroopa raudteesektori suhteline kahanemine tuleneb suuresti tõsiasiast, et transporditeenuste pakku-mist on varem korraldatud peamiselt vastavalt siseriiklikele ja monopoolsetele kavadele.
6. Esiteks ei soodustanud riiklikes raudteevõrkudes puuduv konkurents raudtee-ettevõtjaid tegevuskulusid vähendama ja uusi teenuseid välja töötama. Nende tegevus ei taganud kõigi kulude ja vajalike investeeringute katmiseks piisavat sissetulekut. Vajalikke investeeringuid ei tehtud. Mõnikord sundisid liikmesriigid riiklikke raudtee-ettevõtjaid neid tegema, ent ettevõtjad ei olnud võimelised neid piisaval määral

⁽¹⁾ KOM(2001) 370, 12. september 2001, lk 18.

⁽²⁾ Komisjoni teatis „Liikumisvõimeline Euroopa — jätkusuutlik liikuvus meie mandril — Transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte” (KOM(2006) 314, 22. juuni 2006, lk 21).

⁽³⁾ EÜ asutamislepingu artiklis 2 on sätestatud ühenduse peamiste ülesannete hulgas „majandustegevuse harmoonilise, tasakaalustatud ja säästva arengu” edendamine. Neid sätteid täiendavad artiklis 174 kindlaksmääratud konkreetsed eesmärgid, kus on sätestatud, et ühenduse keskkonnapoliitika aitab kaasa keskkonna säilitamisele, kaitsmisele ning selle kvaliteedi parandamisele. Asutamislepingu artiklis 6 on sätestatud: „Artiklis 3 osutatud ühenduse poliitika ja tegevuse määratlemisse ja rakendamisse peab integreerima keskkonnakaitse nõuded, eelkõige pidades silmas säästva arengu edendamist”.

⁽⁴⁾ Aastatel 1995–2005 suurenes raudtee-kaubavedu (väljendatuna tonnkilomeetrites) keskmiselt 0,9 % aastas, maanteekaubaveo puhul oli keskmine aastane kasv samal perioodil 3,3 % (allikas Eurostat).

⁽⁵⁾ Aastatel 1995–2004 suurenes reisijatevedu raudteel (väljendatuna reisijakilomeetrites) keskmiselt 0,9 % aastas, erasõidukite puhul oli keskmine aastane kasv samal perioodil 1,8 % (allikas Eurostat).

⁽⁶⁾ Alates 2002. aastast, eelkõige nendes riikides, mis on avanud oma turud konkurentidele. 2006. aastal võime täheldada, et raudtee-kaubaveo aastane kasv on olnud 3,7 % ja reisijateveo kasv 3 %. See paranemine peaks kinnitust leidma 2007. aastal.

⁽⁷⁾ Komisjoni teatis „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas”, (SEK(2007) 1322, SEK(2007) 1324 ja SEK(2007) 1325, 18. oktoober 2007).

omavahenditest rahastama. Selle tulemuseks oli nende ettevõtjate suur võlakoores, mis iseenesest omas negatiivset mõju ettevõtete arengule.

7. Lisaks sellele on raudteetranspordi areng Euroopas olnud piiratud standardimise ja võrkude koostalitlusvõime puudumise tõttu, sel ajal kui maantee- ja lennustranspordi ettevõtted arendasid välja mitmeid rahvusvahelisi teenuseid. Euroopa Ühendus päris riiklike raudteevõrkude mosaiigi, mida iseloomustasid erinevad rööpmelaiused ning kokkusobimatud signaalimis- ja ohutussüsteemid, mis ei võimaldanud raudtee-ettevõtjatel saada kasu mastaabisäästu efektist, mis tuleneks infrastruktuuri ja veeremi orienteeritusest ühele suurele turule 25 ⁽¹⁾ riikliku turu asemel.
8. Euroopa Ühenduse poliitika on suunatud raudteesektori dünaamilisemaks muutmisele, mille kolm põhisuunda on:
 - a) luua järjest rohkem tingimusi, mis võimaldavad konkurentsi tekkimist raudteeveoteenuste turgudel;
 - b) edendada standardimist ja tehnilist harmoneerimist Euroopa raudteevõrkudes, mille eesmärk on täieliku koostalitlusvõime saavutamine Euroopa tasandil;
 - c) anda rahalisi toetusi ühenduse tasandil (TEN-T programmi ja struktuurifondide raames).
9. Euroopa Ühendus on seetõttu järk-järgult avanud raudteetranspordi turge konkrentsile. 2001. aastal vastu võetud esimene liberaliseerimispakett koosnes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivist 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽²⁾, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivist 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ⁽³⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivist 2001/14/EÜ, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta ⁽⁴⁾. 2004. aastal järgnenud teise paketi põhiinstrumentid olid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur ⁽⁵⁾, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta ⁽⁶⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/50/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ⁽⁷⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁸⁾. 2007. aastal vastu võetud kolmas pakett koosnes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrusest (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 ⁽⁹⁾, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrusest (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta ⁽¹⁰⁾, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiivist 2007/58/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ⁽¹¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta ⁽¹²⁾. Selle tulemusena avati

⁽¹⁾ Maltal ja Kyprosel ei ole raudteevõrku.

⁽²⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

⁽⁴⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/58/EÜ (EÜT L 315, 3.12.2007, lk 44).

⁽⁵⁾ EÜT L 164, 30.4.2004, lk 1.

⁽⁶⁾ EÜT L 164, 30.4.2004, lk 44.

⁽⁷⁾ EÜT L 164, 30.4.2004, lk 114.

⁽⁸⁾ EÜT L 164, 30.4.2004, lk 164.

⁽⁹⁾ EÜT L 315, 3.12.2007, lk 1.

⁽¹⁰⁾ EÜT L 315, 3.12.2007, lk 14.

⁽¹¹⁾ EÜT L 315, 3.12.2007, lk 44.

⁽¹²⁾ EÜT L 315, 3.12.2007, lk 51.

raudtee-kaubaveo turg konkurentsile 15. märtsil 2003 üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus, seejärel 1. jaanuaril 2006 rahvusvahelisele kaubaveole ja lõpuks alates 1. jaanuarist 2007 kabotaažile. Kolmas raudteepakett näeb ette rahvusvahelise reisijateveo avamist konkurentsile 1. jaanuaril 2010. Mõned liikmesriigid nagu Ühendkuningriik, Saksamaa, Madalmaad ja Itaalia on juba osaliselt avanud oma reisijateveo turud.

10. Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ, ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽¹⁾, lõi raudteesektori osalejate uue institutsioonilise ja organisatoorse raamistiku, mis hõlmab:
 - a) raudtee-ettevõtjate ⁽²⁾ raamatupidamislikku ja organisatoorset eraldamist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatest ⁽³⁾;
 - b) raudtee-ettevõtjate sõltumatust;
 - c) raudtee-ettevõtete juhtimist vastavalt äriühingute suhtes kohaldatavatele põhimõtetele;
 - d) raudtee-ettevõtjate finantstasakaalu vastavalt usaldusväärsele äriplaanile;
 - e) liikmesriikide rahaliste meetmete kokkusobivust riigiabi eeskirjadega ⁽⁴⁾.
11. Paralleelselt selle liberaliseerimisprotsessiga on komisjon teisel tasandil alustanud Euroopa raudteevõrkude koostalitlusvõime edendamist. Selle sammuga käivad kaasas ühenduse algatused raudteetranspordi ohutustaseme parandamiseks ⁽⁵⁾.
12. Avaliku sekkumise kolmas tasand raudteesektori edendamiseks hõlmab rahalisi toetusi. Komisjoni arvates võivad need toetused teatavatel asjaoludel olla õigustatud, arvestades raudteesektori suuri kohandamiskulusid.
13. Komisjon märgib lisaks sellele, et riiklike vahendite panustamine raudteetranspordi sektoris on alati olnud suur. Alates 2004. aastast kulutasid 25 Euroopa Liidu riiki kokku umbes 17 miljardit EUR raudteeinfrastruktuuri rajamiseks ja hooldamiseks ⁽⁶⁾. Mittekasumlike reisijateveoteenuste osutamise hüvitamiseks maksavad liikmesriigid raudtee-ettevõtjatele aastas 15 miljardit EUR ⁽⁶⁾.
14. Riigiabi andmist raudteesektoris võib lubada juhul, kui see aitab kaasa integreeritud, konkurentsile avatud ja koostalitlusvõimelise Euroopa turu loomisele ning ühenduse eesmärkidele seoses jätkusuutliku liikuvusega. Sellega seoses peab komisjon tagama, et riigi eraldatud rahaline toetus ei tooks endaga kaasa ühise huviga vastuolus olevaid konkurentsimoonutusi. Komisjon võib teatavatel juhtudel nõuda liikmesriikidelt ühenduse eesmärkidele vastavate ja abi andmisega kaasnevate kohustuste võtmist.

1.2. Käesolevate suuniste eesmärk ja reguleerimisala

15. Käesolevate suuniste eesmärk on anda juhiseid raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kokkusobivuse kohta asutamislepinguga, nagu seda on määratletud direktiivis 91/440/EMÜ ja eespool kirjeldatud kontekstis. Lisaks kohaldatakse käesolevate suuniste peatükki 3 linnatranspordi, linnalähise või piirkondliku reisijateveoga tegelevate ettevõtete suhtes. Suunised tuginevad esmajoones ühenduse seadusandja poolt kolmes järjestikuses raudteepakettis kehtestatud põhimõtetele. Käesolevate suuniste

⁽¹⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/58/EÜ.

⁽²⁾ Direktiivi 91/440/EMÜ artikli 3 kohaselt on raudtee-ettevõtja: „kõik vastavalt kohaldatavatele ühenduse õigusaktidele litsentseeritud riigi osalusega äriühingud või eraõiguslikud ettevõtjad, kelle peamine tegevusala on osutada kaupade ja/või reisijate raudteeveo teenuseid ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse; mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid”.

⁽³⁾ Direktiivi 91/440/EMÜ artikli 3 kohaselt on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja: „organ või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri rajamise ja hooldamise eest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesannete hulka võib kuuluda ka infrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide majandamine. Need raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesanded, mis on seotud võrguga või võrgu osaga, võib delegeerida erinevatele organitele või ettevõtjatele”.

⁽⁴⁾ Eespool nimetatud direktiivi 91/440/EMÜ artikli 9 lõige 3: „Abi, mida liikmesriigid eraldavad käesolevas artiklis nimetatud võlgade kustutamiseks, antakse kooskõlas asutamislepingu artiklitega 73, 87 ja 88”.

⁽⁵⁾ Eelkõige direktiiv 2004/49/EÜ.

⁽⁶⁾ Allikas: Euroopa Komisjon liikmesriikide poolt iga-aastaselt edastatavate andmete põhjal. Need summad peaksid olema isegi suuremad, kuna kõigi rahaliste toetuste kohta, eriti kaasrahastamiste kohta struktuurifondide või Ühtekuuluvusfondi raames, ei ole andmeid esitatud.

eesmärk on parandada riigipoolse rahastamise läbipaistvust ja õiguskindlust asutamislepingu reeglite suhtes turgude avamise kontekstis. Nendes ei käsitleta raudteefrastruktuuri-ettevõtjate riiklikku rahastamist.

16. EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikes 1 on sätestatud, et põhimõtteliselt on liikmesriigi antav abi, mis ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtteid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kui võrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust. Siiski võib selline riigiabi olla teatavates olukordades õigustatud ühenduse ühise huvi seisukohast lähtudes. Mõnele neist olukordadest on osutatud asutamislepingu artikli 87 lõikes 3 ning need käsitlevad nii transpordisektorit kui ka muid majandussektoreid.
17. Lisaks sellele on asutamislepingu artiklis 73 sätestatud, et toetused on kooskõlas ühisturuga, „kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist”. Kõnealust artiklit käsitatakse erisättena asutamislepingu üldises raamistikus. Selle artikli alusel on ühenduse seadusandja võtnud vastu kaks transpordisektorit käsitlevat õigusakti: nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69, raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta ⁽¹⁾ ja nõukogu 4. juuni 1970. aasta määrus (EMÜ) nr 1107/70, toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile ⁽²⁾. Samuti on nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrusega (EMÜ) nr 1192/69, raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta ⁽³⁾ ette nähtud, et liikmesriigid võivad anda raudtee-ettevõtjatele teatavaid hüvitisi.
18. Määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikliga 3 on ette nähtud, et liikmesriigid võivad võtta kooskõlastusmeetmeid ja kehtestada selliseid avalike teenuste hulka kuuluvaid kohustusi, millega kaasneb asutamislepingu artiklis 73 nimetatud toetuste andmine, ainult kõnealuse määrusega ettenähtud juhtudel ja asjaoludel, ilma et see piiraks määruste (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1192/69 kohaldamist. Vastavalt Euroopa Kohtu otsusele „Altmark” ⁽⁴⁾ juhtumi kohta ei saa riigiabi, mida ei lubata kooskõlas määrustega (EMÜ) nr 1107/70, (EMÜ) nr 1191/69 või (EMÜ) nr 1192/69, kuulutada ühisturuga kokkusobivaks asutamislepingu artikli 73 alusel ⁽⁵⁾. Lisaks sellele tuleb märkida, et avalike teenuste eest makstavat hüvitist, mis ei järgi EÜ asutamislepingu artikli 73 sätteid, ei saa kuulutada ühisturuga kokkusobivaks ei artikli 86 lõike 2 ega ühegi muu asutamislepingu sätte alusel ⁽⁶⁾.
19. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 („avaliku reisijateveoteenuse määrus”) jõustumine 3. detsembril 2009 ning määruste (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 kehtetuks tunnistamine loob uue õigusliku raamistiku. Seepärast ei ole käesolevates suunistes käsitletud avaliku teenuse hüvitistega seotud aspekte.
20. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumise järel võib asutamislepingu artiklit 73 kohaldada otse õigusliku alusena, et teha kindlaks, kas avaliku reisijateveoteenuse määrusega hõlmamata abi, eelkõige kaubavedude koordineerimiseks antav abi, on ühisturuga kokkusobiv. Seepärast tuleks välja töötada üldine käsitlus, kuidas kontrollida koordineerimise vajadusest lähtuva abi kokkusobivust asutamislepingu artikliga 73. Eelkõige on käesolevates suuniste eesmärk kehtestada kõnealuse kontrolli ja osatähtsuse piiride kriteeriumid. Võttes arvesse artikli 73 ümbersõnastust peab komisjon siiski andma liikmesriikidele võimaluse vajaduse korral tõendada kehtestatud piire ületavate meetmete vajalikkust ja proportsionaalsust.
21. Käesolevates suunistes käsitletakse asutamislepingu artiklite 73 ja 87 kohaldamist ning nende rakendamist direktiivi 91/440/EMÜ tähenduses raudtee-ettevõtjatele antava riikliku abi suhtes. Käsitletakse järgmisi aspekte: raudtee-ettevõtjate riiklik toetamine infrastruktuuride rahastamise kaudu (peatükk 2),

⁽¹⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1).

⁽²⁾ EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 8. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

⁽⁴⁾ Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00. Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark („Altmark”) (EKL 2003, lk I-7747).

⁽⁵⁾ Vt eespool Altmarki otsus, punkt 107.

⁽⁶⁾ Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuse (EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitise antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67)) põhjendus 17.

abi veeremi ostmiseks ja uuendamiseks (peatükk 3), riigipoolne võlgade kustutamine raudtee-ettevõtjate finantsolukorra parandamiseks (peatükk 4), ümberkorraldamisabi raudtee-ettevõtjatele (peatükk 5), abi, mis vastab transpordi koordineerimise vajadusele (peatükk 6) ja riigigarantiisid raudtee-ettevõtjatele (peatükk 7). Käesolevates suunistes ei käsitleta avaliku reisijateveoteenuse määrase rakenduseeskirju, mille kohta ei ole komisjon veel otsuste tegemise praktikat välja arendanud ⁽¹⁾.

2. RAUDTEE-ETTEVÕTJATE RIIKLIK TOETAMINE RAUDTEEINFRASTRUKTUURIDE RAHASTAMISE KAUDU

22. Raudteeinfrastruktuuril on suur tähtsus raudteesektori arendamisele Euroopas. Nii koostalitlusvõime, ohutuse kui ka kiirrongiliinide arendamise vallas on suurte investeeringute tegemine kõnealusesse infrastruktuuri vältimatu ⁽²⁾.
23. Käesolevaid suuniseid kohaldatakse üksnes raudtee-ettevõtjate suhtes. Seepärast ei ole käesolevate suuniste eesmärk määratleda õiguslikku raamistikku, mida kohaldada seoses riigiabi eeskirjadega infrastruktuuride riikliku rahastamise suhtes. Käesolevas peatükis käsitletakse üksnes infrastruktuuride riikliku rahastamise mõju raudtee-ettevõtjatele.
24. Lisaks võib infrastruktuuri arendamise riiklik rahastamine anda kaudselt raudtee-ettevõtjatele eelise ja olla seetõttu abi. Vastavalt Euroopa Kohtu lahenditele tuleks hinnata, kas infrastruktuuri toetava meetme majanduslikuks tulemuseks on nende kohustuste kergendamine, mis tavaliselt koormavad raudtee-ettevõtjate eelarvet ⁽³⁾. Selleks on vaja, et kõnealustele ettevõtjatele antaks valikuline eelis ja et see eelis tuleneks kõnealusest infrastruktuuri rahastamisest ⁽⁴⁾.
25. Kui infrastruktuuri kasutamine on võrdselt ja mittediskrimineerivalt võimalik kõigil potentsiaalsetel kasutajatel ja kui juurdepääsu sellele infrastruktuurile maksustatakse vastavalt ühenduse õigusaktidele (direktiiv 2001/14/EMÜ), leiab komisjon tavaliselt, et infrastruktuuri riigipoolne rahastamine ei ole raudtee-ettevõtjatele antav riigiabi ⁽⁵⁾.
26. Komisjon tuletab meelde, et kui raudteeinfrastruktuuri riiklik rahastamine on abi vähemalt ühele raudtee-ettevõtjale, võib seda lubada näiteks asutamislepingu artikli 73 alusel, kui kõnealune infrastruktuur vastab transpordi koordineerimise vajadusele. Sel juhul on käesolevate suuniste peatükk 6 asjakohane võrdluspunkt kokkusobivuse hindamiseks.

3. ABI VEEREMI OSTMISEKS JA UUENDAMISEKS

3.1. Eesmärk

27. Reisijateveoks kasutatav veduri- ja vagunipark on vana ja mõnel juhul kulunud, seda eriti uutes liikmesriikides. 2005. aastal oli ELi 25 liikmesriigi veduritest (diisel- ja elektrivedurid) 70 % ja vagunitest 65 % üle 20 aasta vanad ⁽⁶⁾. Võttes arvesse üksnes 2004. aastal Euroopa Liiduga ühinenud liikmesriike

⁽¹⁾ Käesolevad suunised ei käsitle ka määrase (EMÜ) nr 1192/69 rakendamist.

⁽²⁾ Komisjoni teatis „Liikumisvõimeline Euroopa — jätkusuutlik liikuvus meie mandril — Transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte“.

⁽³⁾ Euroopa Kohtu 13. juuni 2002. aasta otsus kohtuasjas C-382/99, Madalmaade Kuningriik vs. komisjon (EKL 2002, lk I-5163).

⁽⁴⁾ Euroopa Kohtu 19. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-156/98, Saksamaa Liitvabariik vs. komisjon (EKL 2000, lk I-6857).

⁽⁵⁾ Komisjoni 7. juuni 2006. aasta otsus N 478/04 Iirimaa — Riigigarantii Coras Iompair Eiranni (CIÉ) poolt infrastruktuuri investeeringuks võetud kapitalilaenuudele (ELT C 209, 31.8.2006, lk 8); 8. märtsi 2006. aasta otsus N 284/2005, Iirimaa — piirkondlik lairibaprogramm — linnapiirkonna võrgu (MAN) programmi II ja III faas (ELT C 207, 30.8.2006, lk 3), punkt 34; ja järgmised otsused: 2. augusti 2002. aasta otsus 2003/227/EÜ Terra Mitica SA (Benidorm, Alicante), rakendanud Hispaania (ELT L 91 8.4.2003, lk 23), punkt 64; 20. aprilli 2005. aasta otsus N 355/2004 Belgia — avaliku ja erasektori partnerlusest, Krijgsbaan tunneli Deurnes, Antwerpeni lennujaam (ELT C 176, 16.7.2005, lk 11), punkt 34; 11. detsembri 2001. aasta otsus N 550/2001 Belgia — Avaliku ja erasektori partnerlus peale- ja mahalaadimisseadmete rajamiseks (ELT C 24, 26.1.2002, lk 2), punkt 24; 20. detsembri 2001. aasta otsus N 649/2001 Ühendkuningriik — Freight Facilities Grant (EÜT C 45, 19.2.2002, lk 2), punkt 45; 17. juuli 2001. aasta otsus N 356/2002 Ühendkuningriik — Network Rail (EÜT C 232, 28.9.2002, lk 2), punkt 70; N 511/1995 Jaguar Cars Ltd. Vt ka 1994 Komisjoni suunised EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 rakendamise kohta ja EMP lepingu artikli 61 lennundussektori riigiabikohta (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5), punkt 12; infrastruktuuri maksustamise valge raamat (KOM(1998) 466 (lõplik)), punkt 43; komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Sadamate teenuste kvaliteedi parandamise kohta, oluline osa Euroopa transpordisüsteemis“ (KOM(2001) 35 (lõplik)), punkt 11.

⁽⁶⁾ Allikas: UIC Rolling stock fleet in EU-25 + Norway (2005).

oli 2005. aastal veduritest 82 % ja vagunitest 62 % üle 20 aasta vanad ⁽¹⁾. Komisjoni käsutuses oleva teabe kohaselt, uuendatakse komisjoni hinnangul aastas ainult ligikaudu 1 % kaubaveoveeremist.

28. See areng peegeldab loomulikult raudteesektori üldisi raskusi, mis vähendavad raudtee-ettevõtjate motivatsiooni ja võimet investeerida veeremi moderniseerimisse ja/või uuendamisse. Selline investee-ring on samas hädavajalik raudteetranspordi konkurentsivõime säilitamiseks võrreldes teiste rohkem saastavate või suuremaid väliskulusid põhjustavate transpordiliikidega. See on vajalik ka raudteetranspordi keskkonnamõju piiramiseks mürareostuse vähendamise kaudu ning ohutuse parandamiseks. Riiklike raudteevõrkude koostalitlusvõime parandamine tähendab ka olemasoleva veeremi kohandamist, et oleks võimalik säilitada süsteemi sidusust.
29. Eelnevat arvestades ilmneb, et abi veeremi ostmiseks ja uuendamiseks võib teatavatel tingimustel anda panuse erinevate ühist huvi teenivate eesmärkide saavutamiseks ning seega võidakse seda pidada ühisturuga kokkusobivaks.
30. Käesoleva peatüki eesmärk on täpsustada tingimusi, milles komisjon viib läbi ühisturuga kokkusobivuse analüüsi.

3.2. Ühisturuga kokkusobivus

31. Kokkusobivuse kontrollimise puhul tuleb arvesse võtta ühist huvi pakkuvat eesmärki, mille saavutamist abi toetab.
32. Komisjon arvab, et põhimõtteliselt võib veeremi moderniseerimise vajadusi piisavalt arvesse võtta kas riigiabi käsitlevaid üldeeskirju rakendades või asutamislepingu artiklit 73 kohaldades, kui selline abi on ette nähtud transpordi koordineerimiseks (vt peatükk 6).
33. Kontrollides veeremile antava abi kokkusobivust, rakendab komisjon seega üldjuhul iga järgneva abikategooria suhtes käesolevates suunistes või muus asjakohases dokumendis määratletud kriteeriume:
 - a) abi transpordi koordineerimiseks ⁽²⁾;
 - b) abi raudtee-ettevõtjate ümberkorraldamiseks ⁽³⁾;
 - c) abi väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele ⁽⁴⁾;
 - d) keskkonnakaitseabi ⁽⁵⁾;
 - e) abi avaliku teenindamise kohustusega ja avaliku teenindamise lepingutega seotud kulude hüvitamiseks ⁽⁶⁾;
 - f) regionaalabi ⁽⁷⁾.
34. Alginvesteeringuteks ettenähtud regionaalabi puhul on regionaalabi suunistes sätestatud, et: „kulutused transpordisektoris transpordivahendite (vallasvara) soetamiseks ei ole alginvesteeringuks ettenähtud abi kõlblikud” (punkt 50 märkus 48). Komisjon arvab, et sellest eeskirjast võib teha erandeid reisijate raudteeveo osas. Selle põhjuseks on antud transpordiliigi eripära, eriti tõsiasi, et selles sektoris võib veerem olla püsivalt seotud teatavate raudteeliinide või teenustega. Teatavatel alljärgnevalt kindlaks-määratud tingimustel käsitatakse raudtee reisijateveo sektoris (või muudes transpordiliikides nagu

⁽¹⁾ Allikas: CER (2005).

⁽²⁾ Vt peatükk 6.

⁽³⁾ Ühenduse suunistes raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (ELT C 244, 1.10.2004, lk 2) ja peatükk 5.

⁽⁴⁾ Komisjoni 12. jaanuari 2001. aasta määrus (EÜ) nr 70/2001, mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele antava riigiabi suhtes (EÜT L 10, 13.1.2001, lk 33). Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1976/2006 (ELT L 368, 23.12.2006, lk 85).

⁽⁵⁾ Keskkonnakaitseks antavat riigiabi käsitlevad ühenduse suunistes (ELT C 82, 1.4.2008, lk 1).

⁽⁶⁾ Määrus (EMÜ) nr 1191/69; avaliku reisijateveoteenuse määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et „kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames”.

⁽⁷⁾ Regionaalabi suunistes aastateks 2007–2013 (ELT C 54, 4.3.2006, lk 13, punkt 8).

kergraudtee, metroo või tramm) veeremi hankimise kulusid abikõlblike kuludena asjaomaste suuniste tähenduses ⁽¹⁾. Siiski ei ole abikõlblikud üksnes kaubaveoks kasutatava veeremi hankimiskulud.

35. Võttes arvesse punktides 28 ja 29 kirjeldatud olukorda kohaldatakse kõnealust erandit nii veeremisse tehtavate alg- kui ka asendusinvesteeringute suhtes, kui veerem on määratud raudteeliinile, mis teenindab regulaarselt piirkonda, mis võib saada asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti a kohaselt abi, või mis teenindab äärepoolseimat piirkonda või väikese rahvastikutihedusega piirkonda regionaalabi suuniste punktide 80 ja 81 tähenduses ⁽²⁾. Muudes piirkondades kohaldatakse kõnealust erandit üksnes alginvesteeringute suhtes ja asendusinvesteeringute suhtes, kui kogu uuendatud veerem on vanem kui 15 aastat.
36. Selleks et vältida ühise huviga vastuolus olevaid konkurentsimoonutusi, arvab komisjon siiski, et see erand peab sõltuma neljast tingimusest, mis peavad olema täidetud kumulatiivselt:
- a) asjaomane veerem peab jääma üksnes linna- ja linnalähiliinide või piirkondlike liinide reisijateveo teenistusse konkreetsetes piirkonnas või mitmeid piirkondi teenindaval raudteeliinil; seepärast tähendab käesolevate suuniste kohaldamisel „linna- ja linnalähitransport” veoteenuseid, mis vastavad linnakeskuse või linnastu, samuti kõnealuse keskuse või linnastu ja seda ümbritsevate piirkondade vahelise transpordi vajadustele ning „piirkondlik veoteenus” veoteenuseid, mis vastavad ühe või enama piirkonna transpordivajadustele. Reguleerimisalasse võib ühtlasi lisada mitmeid piirkondi teenindavad veoteenused ühes või enamas liikmesriigis, kui on tõendatud teenindatavate piirkondade regionaalarengule avaldatav mõju, eelkõige tänu teenuse regulaarsusele. Sel juhul kontrollib komisjon, et abi andmine ei seaks ohtu rahvusvahelise reisijateveo ja kabotaažveo turu tege-likku avamist seoses kolmanda raudteepaketi jõustumisega;
 - b) asjaomane veerem peab vähemalt kümneks aastaks jääma seotuks üksnes konkreetse piirkonnaga või mitmeid piirkondi läbiva raudteeliiniga, mille eest abi saadi;
 - c) uus veerem peab vastama uusimatele koostalitlus-, ohutus- ja keskkonnanõuetele ⁽³⁾, mida kohaldatakse asjaomase võrgu suhtes;
 - d) liikmesriik tõendab, et projekt toetab sidusa piirkondliku arengu strateegiat.
37. Komisjon jälgib, et vältitaks põhjendamatuid konkurentsimoonutusi, võttes eelkõige arvesse täiendavaid tulusid, mida veeremi asendamine asjaomasel raudteeliinil võiks abi saanud ettevõtjale kaasa tuua, näiteks müügi kaudu kolmandatele isikutele või muudel turgudel kasutamise kaudu. Seepärast võib komisjon allutada abi andmise abisaava ettevõtte kohustusele müüa tavalistel turutingimustel kogu veerem või osa sellest, mida ta enam ei kasuta, võimaldamaks selle kasutamise jätkamist teiste teenusepakkujate poolt; sel juhul lahutatakse veeremi müügist saadud tulu abikõlblikest kuludest.

⁽¹⁾ Komisjon märgib, et seda loogikat võib vastavalt konkreetse juhtumi erilistele asjaoludele kohaldada *mutatis mutandis* veeremi suhtes, mida kasutatakse reisijateveoks maanteedel, kui see vastab ühenduse uute sõidukite suhtes kohaldatavatele nõuetele. Sellisel juhul kohaldab komisjon võrdse kohtlemise põhimõttest lähtudes lähenemist, mida on siin kirjeldatud raudteeveeremi puhul. Komisjon julgustab liikmesriike, kes annavad sellist liiki abi, toetama vähem saastavaid tehnoloogiasid ja uurib, mil viisil kõrgeima osatähtsusega konkreetne rahaline toetus on asjakohane selliste tehnoloogiate soodustamiseks.

⁽²⁾ Hõredalt asustatud piirkonnad kuuluvad NUTS-II tasandi piirkondade hulka, mille rahvastikutihedus on maksimaalselt 8 inimest ruutkilomeetri kohta, ja mis piirnevad samasuguse rahvastikutihedusega väiksemate piirkondadega.

⁽³⁾ Abi andmine selliste uute transpordivahendite omandamiseks, mille keskkonnanõuded on ühenduse nõuetest rangemad või mille kasutamine parandaks keskkonnakaitset ühenduse nõuete puudumisel, on võimalik keskkonnakaitseks antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste raames.

38. Üldisemas plaanis jälgib komisjon, et ei oleks abi väärkasutamist. Kohaldada tuleb muid regionaalabi suunistega ettenähtud tingimusi, eriti osatähtsuse ülemmäärasid, regionaalabi kaarte ja abi kumuleerumist käsitlevaid eeskirju. Komisjon märgib, et vastavad raudteeliinid võivad mõnel juhul läbida piirkondi, mille suhtes kehtivad erinevad osatähtsuse ülemmäärad vastavalt regionaalabi kaardile. Sel juhul kohaldab komisjon selliste piirkondade, mida teenindab regulaarselt asjaomane raudteeliin, kõrgeimat osatähtsuse määra ja seda proportsionaalselt kõnealuse liini regulaarsusega ⁽¹⁾.
39. Suurte investeerimisprojektide korral, mille abikõlblikud kulud on suuremad kui 50 miljonit EUR, arvab komisjon, et reisijate raudteeveo eripära tõttu võib teha erandeid regionaalabi suuniste punktidest 60–70. Siiski kohaldatakse regionaalabi suuniste punkte 64 ja 67, kui investeerimisprojekt hõlmab veeremit, mis on määratud mitut piirkonda teenindavale konkreetsele raudteeliinile.
40. Kui abi saav ettevõtja osutab üldist majanduslikku huvi pakkuvaid teenuseid, mille puhul on vaja veeremit osta ja/või uuendada, ja ta on juba saanud selle jaoks abi, tuleks seda kõnealusele ettevõtjale regionaalabi andmisel arvesse võtta, et vältida liigsete hüvitiste maksmist.

4. VÕLGADE KUSTUTAMINE

4.1. Eesmärk

41. Nagu eespool märgitud (jaos 1.1) on raudtee-ettevõtjad varem kogenud sissetulekute ja kulude, eriti investeerimiskulude, vahelise tasakaalu puudumist. See on tekitanud suure võlakoorma, mille teenindamine on raudtee-ettevõtjatele väga suureks koormaks ja mis piirab nende võimet teha vajalikke investeeringuid nii infrastruktuuri kui ka veeremi uuendamiseks.
42. Direktiivis 91/440/EMÜ on seda olukorda sõnaselgelt arvesse võetud. Selle direktiivi seitsmendas põhjenduses sätestatakse tõepoolest, et liikmesriigid peavad „tagama olemasolevatele riigile või riigi kontrolli alla kuuluvatele raudteeveo-ettevõtjatele usaldusväärse finantsstruktuuri” ja nähakse ette, et selleks võivad olla vajalikud „rahanduslikud ümberkorraldused”. Direktiivi artiklis 9 on sätestatud, et liikmesriigid „peavad olemasolevate riigile või riigi kontrolli alla kuuluvate raudtee-ettevõtjatega looma asjakohase mehhanismi, et aidata vähendada selliste ettevõtjate võlgu tasemeni, mis ei takista usaldusväärset finantsjuhtimist, ja parandada nende finantsolukorda”. Sama artikli lõikega 3 nähakse ette riigiabi andmist „käesolevas artiklis nimetatud võlgade kustutamiseks” ning sätestatakse, et abi antakse kooskõlas asutamislepingu artiklitega 73, 87 ja 88.
43. 1990. aastate alguses, pärast direktiivi 91/440/EMÜ jõustumist vähendasid liikmesriigid märkimisväärselt raudtee-ettevõtjate võlgu. Raudtee-ettevõtjate võlgade ümberkorraldamine toimus eri vormides:
- a) kõigi või osa võlgade ülekandmine infrastruktuuri haldavale asutusele, mis võimaldas raudtee-ettevõtjal toimida tugevamale majanduslikule alusele tuginedes. Selline ülekandmine oli võimalik transporditeenuste osutamise infrastruktuuri haldamisest eraldamise ajal;
 - b) eraldi üksuste loomine infrastruktuuriprojektide (näiteks kiirrongiliinide) rahastamiseks, mis võimaldab kergendada raudtee-ettevõtjate olukorda tulevase finantskoorma võrra, milleks oleks olnud uute infrastruktuuride rahastamine;
 - c) raudtee-ettevõtjate finantsiline ümberkorraldamine, eriti kõigi või osa võlgade kustutamise kaudu.

⁽¹⁾ Kui konkreetne raudteeliin teenindab või konkreetset teenust pakutakse regulaarselt (s.o igal liinil) piirkonnas, mille suhtes kohaldatakse kõrgeimat osatähtsuse määra, kohaldatakse kõnealust määra kõigi abikõlblike kulude suhtes. Kui piirkonda, mille suhtes kohaldatakse kõrgeimat osatähtsuse määra, teenindatakse vaid teatavatel juhtudel, kohaldatakse kõnealust määra üksnes selliste abikõlblike kulude suhtes, mis on seotud asjaomase piirkonna teenindamisega.

44. Need kolm meetme tüüpi andsid panuse raudtee-ettevõtjate rahalise olukorra parandamiseks lühiajalises plaanis. Võlgade suhe kogupassivasse vähenes, samuti laenuintresside suhe tegevuskuludes. Üldiselt võimaldas võlakoori vähendamine raudtee-ettevõtjal parandada oma rahalist olukorda tänu laenu tagasimaksete ja intresside alanemisele. Lisaks sellele andsid sellised kergendused panuse intressimäärade alanemisse, mis avaldab võla teenindamisele olulist mõju.
45. Siiski märgib komisjon, et paljude raudtee-ettevõtjate võlgnevuste tase jääb murettekitavaks. Paljude ettevõtjate võlgnevuse tase on kõrgem äriühingu puhul aktsepteeritavast tasemest, nad ei ole alati võimelised ise end rahastama ega/või ei suuda rahastada oma investeerimisvajadusi praegustest ja tulevastest transporditoimingutest saadavate sissetulekutega. Lisaks sellele võib märkida, et pärast 1. maid 2004 liitunud riikides on raudteesektori ettevõtete võlgnevuse tase märkimisväärselt suurem kui ülejäänud ühenduses.
46. Selline olukord peegeldab ühenduse seadusandja valikut mitte muuta direktiivi 91/440/EMÜ direktiivide 2001/12/EÜ ja 2004/51/EÜ vastuvõtmisel. Need sätted on ka osa järjestikuste raudteepakettidega loodud terviklikust raamistikust.
47. Käesoleva peatüki eesmärk on täpsustada, kuidas komisjon kavatseb kõnealuste teiseste õigusaktidega ettenähtud nõuet arvestades kohaldada asutamislepingu riigiabi eeskirju raudtee-ettevõtjate võlgade vähendamise mehhanismide suhtes.

4.2. Riigiabi olemasolu

48. Kõigepealt tuleb komisjon meelde, et asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohast kokkusobimatuse põhimõtet kohaldatakse ainult sellise abi suhtes, mis „ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtteid või teatud kaupade tootmist” ja üksnes „niivõrd, kui võrd see kahjustab liikmesriiki-devahelist kaubandust”. Kui riigilt saadav finantsabi tugevdab ettevõtte seisundit võrreldes teiste ühendusesiseses kaubanduses konkureerivate ettevõtetega, tuleb seda väljakujunenud kohtupraktika kohaselt pidada kaubandust mõjutavaks ⁽¹⁾.
49. Kõik riiklikud meetmed võlgade täielikuks või osaliseks kustutamiseks konkreetset ühe või enama raudtee-ettevõtja kasuks ja riigi vahendite abil kuuluvad asutamislepingu artikli 87 lõike 1 reguleerimisalasse, kui asjaomane raudtee-ettevõtja tegutseb konkurentsile avatud turgudel ja kui võlgade kustutamine tugevdab tema positsiooni vähemalt ühel kõnealustest turgudest.
50. Komisjon tuleb meelde, et direktiiviga 2001/12/EÜ avati rahvusvaheliste raudteekaubavedude turg konkurentsile kogu üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus alates 15. märtsist 2003. Seetõttu arvab komisjon, et üldiselt avati turg konkurentsile hiljemalt 15. märtsil 2003.

4.3. Ühisturuga kokkusobivus

51. Kui raudtee-ettevõtja võlgade kustutamine kujutab endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt, tuleb sellest teatada komisjonile vastavalt asutamislepingu artiklile 88.
52. Üldiselt tuleks sellist abi kontrollida ühenduse 2004. aasta suuniste alusel raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (edaspidi „ümberkorraldamisabi 2004. aasta suunised”) ning vastavalt käesolevate suuniste peatükile 5.
53. Erijuhtudel, kui kustutatud võlad on seotud üksnes transpordi koordineerimisega, avaliku teenindamise hüvitistega või finantskohustuste ja soodustuste tasendamisega, kontrollitakse abi kokkusobivust asutamislepingu artikli 73 ja selle rakendamiseks vastuvõetud määruste ning finantskohustuste ja soodustuste tasendamise määruse alusel ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Euroopa Kohtu 17. septembri 1980. aasta otsus 730/79 „Philip Morris” (EKL 1980, lk 2671) punkt 11.

⁽²⁾ Määrus (EMÜ) nr 1192/69.

54. Võttes arvesse direktiivi 91/440/EMÜ artiklit 9, arwab komisjon, et lisaks võib teatavatel tingimustel sellist abi finantsilise ümberkorraldamiseta lubada, kui kustutakse vanu võlgu, mis on võetud enne sektori konkurentsile avamise tingimusi käsitleva direktiivi 2001/12/EÜ jõustumist.
55. Komisjon arwab, et seda tüüpi abi võib olla kokkusobiv, kui selle eesmärk on avatud raudteeturule ülemineku lihtsustamine, nagu on sätestatud direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 9 ⁽¹⁾. Seega leiab komisjon, et sellist abi võib pidada asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c ⁽²⁾ alusel ühisturuga kokkusobivaks, kui täidetud on alljärgnevad tingimused.
56. Esiteks tuleb abi kasutada kindlaks määratud ja kindlaks tehtud võlgade hüvitamiseks, mis on võetud enne 15. märtsi 2001, kui jõustus direktiiv 2001/12/EÜ. Abi ei tohi mitte mingil juhul ületada võlgade summat. Liikmesriikide puhul, kes liitusid ühendusega pärast 15. märtsi 2001, on asjakohane kuupäev ühendusega liitumise kuupäev. Direktiivi 91/440/EMÜ artikli 9 loogika, mis kordub ka järgnevates direktiivides, oli parandada võlgade kumuleerumise taset, mis oli tekkinud olukorras, kus turu avamine ühenduse tasandil ei olnud veel otsustatud.
57. Teiseks peavad kõnealused võlad olema otseselt seotud raudteetranspordiga või raudteeinfrastruktuuri haldamise, rajamise või kasutamisega. Abikõlblikud ei ole võlad, mis on võetud transpordiga ja/või raudteeinfrastruktuuriga otseselt mitteseotud investeeringute tarbeks.
58. Kolmandaks peab võlgade kustutamine toimuma ettevõtete puhul, kelle võlakoorem on liiga suur ning takistab nende usaldusväärset finantsjuhtimist. Abi peab olema vajalik selle olukorra parandamiseks selles mõttes, et turukonkurentsi ennustatav areng ei võimaldaks ettevõtetel oma finantsolukorda lähema aja jooksul parandada. Selle kriteeriumi hindamisel tuleb arvestada tootlikkuse kasvu, mida võib mõistlikkuse piires ettevõttelt oodata.
59. Neljandaks ei tohi abi olla suurem, kui selle eesmärgi saavutamiseks vaja. Ka selles punktis tuleb arvestada konkurentsi arengut tulevikus. Igal juhul ei tohi abi lühikeses perspektiivis asetada ettevõtet hästi juhitud sama tegevusprofiiliga keskmisest ettevõtetest soodsamasse olukorda.
60. Viiendaks ei tohi võlgade kustutamine anda ettevõtjale sellist konkurentsieelist, mis takistaks turul tõhusa konkurentsi arengut, näiteks heidutaks teistel turgudel tegutsevaid ettevõtteid või uusi ettevõtteid teatavatele riiklikele või piirkondlikele turgudele sisenemast. Iseäranis ei tohi võlgade kustutamiseks ettenähtud abi rahastada teiste raudteeoperaatoritele kohaldatavate maksude abil ⁽³⁾.
61. Kui kõik need tingimused on täidetud, aitavad võlgade kustutamise meetmed saavutada direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 9 kavandatud eesmärgi, ilma et nad moonutaksid eproportsionaalsel määral konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubavahetust. Neid võib seega pidada ühisturuga kokkusobivaks.

5. ABI RAUDTEE-ETTEVÕTJATE ÜMBERKORRALDAMISEKS — KAUBAVEOHARU ÜMBERKORRALDAMINE

5.1. Eesmärk

62. Kui ei ole sätestatud teisiti, hindab komisjon raudteesektori raskustes olevate ettevõtjate ümberkorraldamiseks antava riigiabi ühisturuga kokkusobivust 2004. aasta ümberkorraldamisabi suuniste alusel. Need suunised ei näe ette erandeid raudtee-ettevõtjatele.

⁽¹⁾ Komisjon kohaldab analoogia alusel teatavaid tingimusi, mis on sätestatud komisjoni 26. juuli 2001. aasta teatistes luhtunud kuludega seotud riigiabi analüüsimise meetodika kohta, SEK(2001) 1238.

⁽²⁾ See ei piira määruste (EMÜ) nr 1191/69, (EMÜ) nr 1107/70 ja (EMÜ) nr 1192/69 kohaldamist.

⁽³⁾ See ei piira direktiivi 2001/14/EÜ kohaldamist.

63. Üldjuhul ei ole ettevõtte harul ehk majandusüksusel, mis ei ole eraldi juriidiline isik, võimalik ümberkorraldamisabi saada. Ümberkorraldamisabi suuniseid kohaldatakse tõesti üksnes „raskustes olevatele äriühingute” suhtes. Suunistes täpsustatakse lisaks (punkt 13), et „suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav äriühing ei ole tavaliselt (...) ümberkorraldamisabikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on äriühingusisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle”. Eelkõige tuleb vältida kulude kunstlikku jaotust, mille puhul võib mõne äriühingu sisene kahjumlik tegevus riiklikest vahenditest toetust saada.
64. Komisjon arwab, et Euroopa raudteetranspordi kaubaveosektor on hetkel erilises olukorras, mistõttu ühist huvi silmas pidades võiks raudtee-ettevõtjatele antavat abi, mis võimaldaks leevendada kõnealuse ettevõtte kaubaveoharu rasket olukorda, pidada teatavatel tingimustel ühisturuga kokkuvõetavaks.
65. Raudteesektoris on kauba- ja reisijateveo konkurentsiolukorrad tänapäeval väga erinevad. Riikide kaubaveoturud on konkurentsile avatud, kuid reisijateveo turgude konkurentsile avamine ei toimu enne 1. jaanuari 2010.
66. Sel olukorral on finantsiline mõju, kuna kaubavedu juhivad põhimõtteliselt üksnes ärisuhted kauba- ja vedajate vahel. Reisijateveo finantstasakaal võib seevastu põhineda ka riigi sekkumisel avaliku teenindamise hüvitise kaudu.
67. Mitmed Euroopa raudtee-ettevõtjad ei ole reisijate- ja kaubavedu juriidiliselt eraldanud või on sellega algaust teinud hiljuti. Kehtivate ühenduse õigusaktide kohaselt ei ole kohustuslik asjaomaseid vedusid juriidiliselt eraldada.
68. Lisaks on raudteekaubaveo elustamine olnud mitu aastat Euroopa transpordipoliitika prioriteetide hulgas kesksel kohal. Selle põhjuseid on tuletatud meelde käesolevate suuniste peatükis 1.
69. Sellest raudteekaubaveo eripärast tuleneb vajadus kohandatud lähenemise järele, mida on tunnistanud komisjoni otsustuspraktikas ⁽¹⁾ „Ühenduse suunistes raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta” alusel ⁽²⁾.
70. Komisjoni sellist otsustuspraktikat ja ümberkorraldamiseks antava abi 1999. aasta suunistesse 2004. aasta ümberkorraldamisabi suunistega tehtud muudatusi arvesse võttes on käesoleva peatüki eesmärk on selgitada, kuidas komisjon kavatseb kõnealust lähenemist tulevikus rakendada.
71. Arvestades eespool osutatud riske, on selline lähenemine asjaoludest lähtuv ja seda kohaldatakse edaspidi üksnes raudtee-ettevõtte kaubaveoharu suhtes ning üleminekuperioodiks, s.t enne 1. jaanuari 2010 teatatud ümberkorralduste puhul, kui avatakse raudtee reisijateveo turg konkurentsile.
72. Komisjon soovib arvesse võtta asjaolu, et järjest rohkemates liikmesriikides on raudtee-ettevõtjad kohandanud oma ettevõtte haldust vastavalt kauba- ja reisijateveo eriarengule, alustades kaubaveo juriidilist eraldamist ettevõtte muust tegevusest. Seepärast nõuab komisjon ümberkorraldamise raames ja eeltingimusena abi andmiseks asjaomase kaubaveoharu juriidilist eraldamist, muutes selle ühenduse õigusele vastavaks äriühinguks. Komisjon leiab, et selline eraldamine aitab koos muude asjakohaste meetmetega oluliselt kaasa kahe eesmärgi saavutamisele — välistada ristsubsideerimist ümberkorraldatava haru ja ülejäänud ettevõtte vahel ning tagada, et kõik finantssuhted nende kahe tegevuse vahel põhineksid püsivalt kaubanduslikel alustel.

⁽¹⁾ Vt komisjoni 2. märtsi 2005. aasta otsus N 386/04 „Fret SNCF” (ELT C 172, 12.7.2005, lk 3).

⁽²⁾ ELT C 288, 9.10.1999, lk 2.

73. Käesoleva punktiga ettenähtud abi kontrollimisel kohaldatakse kahtluse vältimiseks täielikult 2004. aasta ümberkorraldamisabi suuniseid, välja arvatud allpool esitatud erandite puhul.

5.2. Abikõlblikkus

74. Abikõlblikkuse kriteeriumit tuleb kohandada, et kaasata olukord, kus raudtee-ettevõtja kaubaveoharu on ühtne ja jätkusuutlik majandusüksus, mida eraldatakse juriidiliselt ülejäänud ettevõttest ümberkorraldamise käigus ja enne abi andmist, ja on raskustes olev haru niivõrd, kuivõrd selline kaubaveoharu, kui ta oleks raudtee-ettevõtjast eraldatud, kujutaks endast raskustes olevat ettevõtet 2004. aasta ümberkorraldamisabi suuniste tähenduses.
75. See tähendab eelkõige olukorda, kui asjaomase ettevõtja haru seisab silmitsi suurte sisemiste raskustega, mis ei ole raudtee-ettevõttesise omavolilise kulude paigutuse tulemus.
76. Selleks et ümberkorraldatav haru oleks ühtne ja jätkusuutlik majandusüksus, peab ta hõlmama kõiki raudtee-ettevõtja kaubaveoga seotud tegevusi nii tööstuslikust, majanduslikust, raamatupidamislikust kui ka rahanduslikust vaatenurgast. Peab olema võimalik määrata selle haru kahjum, omavahendid või kapital, mis kajastavad piisavalt kõnealuse haru tegelikku majanduslikku olukorda, et hinnata järjepidevalt 2004. aasta ümberkorraldamisabi suuniste punktis 10 kindlaksmääratud kriteeriumit ⁽¹⁾.
77. Selleks et hinnata, kas haru on eespool nimetatud tähenduses raskustes, võtab komisjon arvesse ülejäänud raudtee-ettevõtte võimet tagada ümberkorraldatava haru jaluletõusmine.
78. Komisjon leiab, et kuigi eespool kirjeldatud olukord ei ole otseselt kaetud 2004. aasta ümberkorraldamisabi suunistega, mille reguleerimisala punktis 12 on äsjaloodud ettevõtted välja jäetud, võib ümberkorraldamisabi sellisel juhul siiski anda, et võimaldada juriidilise eraldamisega loodud filiaalil tegutseda turul elujõuliselt. Siin on kavandatud üksnes olukorrad, kus filiaal, mida luuakse juriidilise eraldamisega, hõlmab kogu kaubaveoharu niivõrd, kuivõrd see kajastub direktiivi 91/440/EMÜ artikli 9 kohaselt loodud eraldi raamatupidamisarvestuses ning hõlmab haru varasid, kohustusi, kapitali, bilansivälist kohustust ja tööjõudu.
79. Komisjon märgib samadel põhjustel, et kui raudtee-ettevõtja on hiljuti juriidiliselt eraldanud oma kaubaveoharu ja kui kõnealune haru vastab eespool nimetatud tingimustele, ei pea kõnealust filiaali käsitama äsjaloodud ettevõtteks 2004. aasta ümberkorraldamisabi suuniste punkti 12 tähenduses ja seega ei ole ta käesolevate suuniste reguleerimisalast välja jäetud.

5.3. Pikaajalise elujõulisuse taastamine

80. Komisjon kontrollib mitte üksnes seda, kas 2004. aasta ümberkorraldamisabi suunistes sätestatud pikaajalise elujõulisuse taastamise tingimused on täidetud ⁽²⁾, vaid ka seda, kas ümberkorraldamine võimaldab tagada kaubaveo muutmist kaitsitud tegevuseks, mis omab ainuõigusi, muutumist konkurentsivõimeliseks tegevuseks avatud turu raamistikus. Sellise ümberkorraldamise puhul arvestama

⁽¹⁾ Ümberkorraldamisabi suuniste (vt eespool) punktis 10 on sätestatud, et „äriühingut loetakse käesolevate suuniste tähenduses igal juhul ja suuruselt olenemata raskustes olevaks järgmistel asjaoludel:

- kui on tegemist piiratud vastutusega äriühinguga, kes on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul või
- kui on tegemist äriühinguga, kus vähemalt mõnel liikmel on piiramatu vastutus äriühingu võlgade eest, ja kes on kaotanud üle poole oma arvetel olevast kapitalist, kusjuures üle veerandi sellest viimase 12 kuu jooksul või
- kui asjaomane äriühing liigist olenemata vastab siseriikliku õiguse kohaselt kõiki võlakohustusi hõlmava maksejõuetusmenetluse kohaldamise kriteeriumidele”.

⁽²⁾ Vt eelkõige ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate suuniste punkt 34–37.

seega nii kaubaveo, tööstuslikke, majanduslikke kui ka rahalisi aspekte. Ümberkorraldamisabi suunistes ⁽¹⁾ nõutav ümberkorraldamiskava peab võimaldama eelkõige klientide nõudmistele vastava teenuste kvaliteedi ja usaldusväärsuse tagamise.

5.4. Liigsete konkurentsimoонutuste vältimine

81. Analüüsides kõigi liigsete konkurentsimoонutuste ennetamist, mis on ette nähtud ümberkorraldamisabi suunistes, toetub komisjon ka järgmistele elementidele:
- a) raudtee ja muude transpordiliikide vahelised majandusmodelite erinevused;
 - b) ühenduse transpordiliikide tasakaalustamise eesmärk;
 - c) konkurentiolukord turul ümberkorraldamise ajal (sekkumise määr, kasvupotentsiaal, konkurentide olemasolu, arenguperspektiiv).

5.5. Abi vähendamine miinimumini

82. Kõnealuse kriteeriumi kontrollimiseks tuleb kohaldada 2004. aasta ümberkorraldamisabi suuniste sätteid ümberkorraldamise kohta. Seepärast peab ettevõtte oma panus sisaldama juriidiliselt raudtee-ettevõttest eraldatava kaubaveoharu panust. Siiski leiab komisjon, et Euroopa raudtee-kaubaveosektori eriline ja eespool kirjeldatud olukord võivad kujutada endast erandlikku asjaolu 2004. aasta suuniste punkti 44 tähenduses. Komisjon võib seega lubada palju väiksemat omapoolset panust, kui on 2004. aasta ümberkorraldamisabi suunistega ette nähtud, tingimusel et kaubaveoharu oma panus on nii suur, kui võimalik ilma, et see ohustaks tegevuse elujulisust.

5.6. Ühekordse abi põhimõte

83. Juriidiliselt eraldatud filiaali suhtes kohaldatakse ühekordse abi põhimõtet, võttes arvesse ümberkorraldamisabi, millest on teatatud kui esmasest ümberkorraldamisabist, mida kõnealune ettevõtte saab. Kuid käesolevas peatükis nimetatud tingimustel lubatav ümberkorraldamisabi ei ole asjakohane ühekordse abi põhimõtte kohaldamiseks ülejäänud raudtee-ettevõtja suhtes.
84. Selleks et vältida igasugu kahtlust selle kohta, kas raudtee-ettevõtja tervikuna on juba ümberkorraldamisabi saanud, vastandub ühekordse abi põhimõtte kaubaveoharule antavale ümberkorraldamisabile, nagu on kavandatud käesolevas punktis.

6. TRANSPORDI KOORDINEERIMISE ABI

6.1. Eesmärk

85. Nagu eespool märgitud, rakendati EÜ asutamislepingu artiklit 73 määruste (EMÜ) nr 1107/70 ja (EMÜ) nr 1191/69 kaudu, mis tunnistatakse kehtetuks avaliku reisijateveoteenuse määrusega. Avaliku reisijateveoteenuse määrust kohaldatakse siiski üksnes reisijateveole maismaal. See ei hõlma raudtee-kaubavedu, millele antav transpordi koordineerimise abi allub üksnes asutamislepingu artiklile 73.
86. Avaliku reisijateveoteenuse määruse artikkel 9 transpordi koordineerimise abi ning teadus- ja arendustegevuseks antava abi kohta ei piira sõnaselgelt asutamislepingu artikli 73 kehtivust, mida on seega võimalik otse kasutada raudteel reisijateveo koordineerimise abi ühisturuga kokkusobivuse õigustamiseks.
87. Selle peatüki eesmärk on määrata kindlaks kriteeriumid, mis võimaldavad komisjonil asutamislepingu artikli 73 alusel kontrollida transpordi koordineerimise abi ühisturuga kokkusobivust üldiselt (punkt 6.2) ja teatavate abi erivormide korral (punkt 6.3). Komisjon tuletab meelde, et kuigi asutamislepingu artikli 73 rakendamise üldpõhimõtted on asjakohased riigiabi hindamisel seoses avaliku reisijateveoteenuse määrusega, ei käsitleta käesolevates suunistes kõnealuse määruse rakenduseeskirju.

⁽¹⁾ Vt eelkõige kehtivate ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate suuniste punkt 3.2.

6.2. Üldised märkused

88. Asutamislepingu artikli 73 kohaselt on kokkusobiv abi, mis vastab transpordi koordineerimise vajadusele. Euroopa Kohus on õiguslikult määratlenud, et see artikkel „tunnistab transpordile antava abi kokkusobivust üksnes kindlalt määratletud juhtudel ega kahjusta ühenduse üldisi huve” ⁽¹⁾.
89. Asutamislepingu artiklis 73 kasutatud mõistel „transpordi koordineerimine” on tähendus, mis läheb kaugemale lihtsalt majandustegevuse arendamise kergendamisest. See tähendab riigiasutuste sekkumist, mille eesmärk on suunata transpordisektori arengut vastavalt ühisele huvile.
90. Maismaatranspordi sektori liberaliseerimise edenemine on koordineerimisvajadust mitmes suhtes märkimisväärselt vähendanud. Tõhusalt toimival liberaliseeritud sektoris võib koordineeritus põhimõtteliselt olla turujõudude toimimise tulemuseks. Nagu eelnevalt märgitud, jäävad investeringuid infrastruktuuri arengusse siiski paljudel juhtudel riigiasutuste kanda. Lisaks võivad isegi pärast sektori liberaliseerimist jääda alles mitmed turutõrked. Need on eelkõige turutõrked, mis õigustavad riiklikku sekkumist selles valdkonnas.
91. Esiteks on transpordisektoril olulisi negatiivseid välismõjusid, näiteks kasutajate vahel (liiklusummikud) või ühiskonnale tervikuna (keskkonna saastamine). Neid välismõjusid on raske arvesse võtta, eriti kuna võimalus kaasata väliskulud või isegi lihtsalt otsesed kasutamiskulud transpordinfrastruktuurile ligipääsu maksustamisse on piiratud. Sellest tulenevad võimalikud erinevused eri transpordiliikide vahel, mille riigipoolne korrigeerimine vähem väliskulusid põhjustavate transpordiliikide toetamisega on õigustatud.
92. Teiseks võib transpordisektoris olla koordineerimisraskusi majanduslikus mõttes, näiteks ühise koostalitlusstandardi vastuvõtmisel raudteede jaoks või erinevate transpordivõrkude ühendamisel.
93. Kolmandaks raudtee-ettevõtjad ei pruugi olla võimelised saama oma tegevusest teadusuuringute, arendustegevuse ja innovatsiooni vallas (positiivsed välismõjud) kogu võimalikku kasu, mis on samuti turutõrke ilminguks.
94. Erilise õigusliku aluse olemasolu asutamislepingus, mis võimaldab lubada transpordi koordineerimise vajadusele vastavat abi, annab tunnistust nende turutõrke riskide tähtsusest ja negatiivsest mõjust, mis neil on ühenduse arengule.
95. Põhimõtteliselt tuleb asutamislepinguga kokkusobivaks pidada abi, mis vastab transpordi koordineerimise vajadusele.
96. Et abi oleks võimalik pidada transpordi koordineerimise „vajadusele vastavaks”, peab see olema hädavajalik ja taotletava eesmärgiga proportsioonis. Lisaks ei tohi abiga vältimatult kaasnev konkurentsimoonus kahjustada ühenduse üldisi huve. Näiteks ei saaks neid kriteeriume täita abi, mille eesmärk oleks suunata lähimereveo liiklusvoogu raudteele.
97. Arvestades transpordisektori kiiret arengut ja seega selle koordineerimise vajadust, peab mis tahes abi, millest komisjoni teavitatakse, et seda oleks võimalik tunnistada asutamislepinguga selle artikli 73 alusel kokkusobivaks, olema piiratud ⁽²⁾ maksimaalselt viie aastaga, et komisjon saaks saavutatud tulemuste alusel seda uuesti läbi vaadata ja vajaduse korral selle uuendamist lubada ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Euroopa Kohtu otsus, 12. oktoober 1978. Kohtu otsus Euroopa Ühenduste Komisjon vs. Belgia Kuningriik, kohtuasi 156/77 (EKL 1978, lk 1881, vt punkt 10).

⁽²⁾ Samas.

⁽³⁾ Seda ajavahemikku pikendatakse nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2008, lk 51)). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.4.2004, lk 100)) artikli 15 lõike 1 punkti e kohaldamisalasse kuuluvate meetmete puhul kümne aasta võrra; vt eelkõige komisjoni 2. aprilli 2008. aasta otsus NN 46/B/2006 — Slovakkia — nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ ettenähtud aktsiisivabastused ja -vähendused (transpordisektor), seni avaldamata.

98. Raudteesektoris võib transpordi koordineerimise vajadusele vastav abi olla erinevas vormis:
- a) abi infrastruktuuri kasutamiseks, nimelt abi, mida antakse raudtee-ettevõtjatele, kes kannavad enda poolt kasutatava infrastruktuuriga seotud kulusid, samas kui ettevõtted, mis osutavad transporditeenuseid tuginedes muudele transpordiliikidele, selliseid kulusid ei kanna;
 - b) abi väliskulude vähendamiseks, mille eesmärk on soodustada vedude ümbersuunamist raudteele, sest see põhjustab väiksemaid väliskulusid kui muud transpordiliigid, näiteks maanteetransport;
 - c) abi, mis soodustab koostalitlusvõimet ja vastab transpordi koordineerimise vajadusele, soodustab ohutuse parandamist, tehniliste tõkete kõrvaldamist ja mürareostuse vähendamist (edaspidi „koostalitlusvõimet edendav abi”);
 - d) teadus- ja arendustegevuseks antav abi, mis vastab transpordi koordineerimise vajadusele.
99. Järgmistes punktides käsitleb komisjon üksikasjalikult tingimusi, mis komisjoni otsustuspraktikat arvestades võimaldavad tagada erinevat tüüpi transpordi koordineerimise abi puhul selle, et vastav abi täidab asutamislepingu artiklil 73 põhinevaid kokkusobivuse tingimusi. Võttes arvesse teadus- ja arendustegevuseks antava abi eripära käsitletakse nende meetmete suhtes kohaldatavaid kriteeriume eraldi.

6.3. Raudteeinfrastruktuuri kasutamise abi, väliskulude vähendamise abi ja koostalitlusvõime edendamise abi kriteeriumid

100. Infrastruktuuri kasutamise abi, väliskulude vähendamise abi ja koostalitlusvõime edendamise abi kokkusobivust artikliga 73 hinnatakse vastavalt komisjoni otsustepraktikale kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 alapunkti b kohaldamisega. Allpool esitatud üksikasjalikud tingimused tunduvad seda praktikat arvestades olevat piisavad otsustamiseks abi ühisturuga kokkusobivuse üle.

6.3.1. Abikõlblikud kulud

101. Abikõlblikud kulud tuvastatakse järgmiste elementide alusel.
102. **Raudteeinfrastruktuuri kasutamise abi** puhul on abikõlblikud infrastruktuuri kasutamise lisakulud, mida raudteetransport kannab erinevalt mõnest teisest konkureerivast rohkem saastavast transpordiliigist.
103. **Väliskulude vähendamise abi** puhul on abikõlblik see väliskulude osa, mille vältimist raudteetransport võimaldab võrreldes konkureerivate transpordiliikidega.
104. Sellega seoses tuleb meenutada, et direktiivi 2001/14/EÜ artikkel 10 lubab liikmesriikidel luua hüvi-tusskeeme seoses keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikuludega, mille mittetasumine teiste transpordiliikide puhul on tõendatav ja sellises ulatuses, mille võrra nad ületavad raudteetranspordi vastavaid kulusid. Kui ei ole veel ühenduse õigusakte, mis ühtlustaksid infrastruktuurile ligipääsu maksu arvutamise meetodid eri maismaatranspordi liikide vahel, arvestab komisjon käesolevate suuniste rakendamisel infrastruktuurikulude ja väliskulude jagamise eeskirjade arenguga ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344)) artiklis 11 on sätestatud, et „komisjon esitab hiljemalt 10. juuniks 2008 pärast kõikide tegurite, sh keskkonna, müra, ummikute tekke ja terviseiga seotud kulutuste kontrollimist kõikide väliskulude hindamiseks üldiselt rakendatava, läbipaistva ja arusaadava mudeli, mis on tulevikus aluseks infrastruktuuri maksude arvutamisele. Kõnealusele mudelile lisatakse mõjuanalüüs väliskulude arvesse võtmise kohta kõikide transpordiliikide puhul ja strateegia mudeli järkjärguliseks rakendamiseks kõikide transpordiliikide osas.” Valmistades ette teatist, milles käsitletakse väliskulude arvessevõtmist sisekuludena, mis peaks aitama kõnealust eesmärki ellu viia, avaldas Euroopa Komisjon 16. jaanuaril 2008 käsiraamatu, mis hõlmab seni tehtud uuringuid transpordisektori väliskulude kohta (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.html). Kõnealust käsiraamatu, mis valmis koostöös mitmete transpordiuringute keskustega, võib muu hulgas kasutada abikõlblike kulude määramiseks. Lisaks on komisjon dokumendis KOM(1998) 466 avaldanud valge raamatu pealkirjaga „Infrastruktuuri kasutamise õiglane maksustamine: järkjärguline üleminek ühistele transpordi infrastruktuuri maksustamise põhimõtetele Euroopa Liidus” (ELi Bülletään — Lisa 3/98).

105. Nii raudteeinfrastruktuuri kasutamise abi kui ka väliskulude vähendamise abi jaoks peab liikmesriik esitama raudteetranspordi ja muudel transpordiliikidel põhinevate alternatiivsete võimaluste võrdleva, läbipaistva, põhjendatud ja koguseid väljatoova kulude analüüsi ⁽¹⁾. Kasutatav meetodika ja tehtud arvutused peavad olema avalikud ⁽²⁾.
106. **Koostalitlusvõimet edendava abi** puhul hõlmavad abikõlblikud kulud transpordi koordineerimise eesmärgile kaasa aitamise määral kõiki investeeringuid ohutus- ja koostalitlussüsteemide ⁽³⁾ või mura-reostust vähendavate süsteemide paigaldamisse nii raudteeinfrastruktuuri kui ka veeremi puhul. Eriti puudutab see ERTMSi (European Rail Traffic Management System) ja kõigi muude sarnaste meetmete kasutuselevõtmisega seotud investeeringuid, mis võivad anda panuse tehniliste tõkete kõrvaldamiseks Euroopa raudteeteenuste turult ⁽⁴⁾.

6.3.2. Abi vajalikkus ja proportsionaalsus

107. Komisjon leiab, et abi on tõenäoliselt vajalik ja proportsionaalne, kui abi osatähtsus on järgmistest väärtustest väiksem:
- a) infrastruktuuri kasutamise abi puhul 30 % raudteetranspordi kogukuludest, mis on 100 % abikõlblikud ⁽⁵⁾;
 - b) väliskulude vähendamise abi puhul 30 % ⁽⁶⁾ raudteetranspordi kogukuludest, kuni 50 % abikõlblikest kuludest ⁽⁷⁾;
 - c) 50 % abikõlblikest kuludest koostalitlusvõimet edendava abi puhul.
108. Nende künniste ületamise korral on liikmesriikide ülesanne tõendada asjaomaste meetmete vajalikkust ja proportsionaalsust ⁽⁸⁾.
109. Nii raudteeinfrastruktuuri kasutamise abi kui ka väliskulude vähendamise abi puhul peab abi olema rangelt piiratud alternatiivkulude hüvitamisega, mis on seotud raudteetranspordi kasutamisega rohkem saastava transpordiliigi asemel. Kui on mitu konkureerivat alternatiivset lahendust, mis saastavad rohkem kui raudteetransport, vastab valitud piir neist kõrgeimate kuludega lahenduse kulude vahele. Kui peetakse kinni punktis 108 nimetatud abi osatähtsuse piiridest, võib eeldada, et liigsete hüvitiste maksmise vältimise kriteeriumit on kontrollitud.

⁽¹⁾ Liikmesriigid leiavad viited erinevatele väliskulude hindamise meetoditele komisjoni rohelise raamatu „Õiglase ja tõhusa hinnakujunduse poole transpordis: võimalused transpordi väliskulude arvessevõtmiseks Euroopa Liidus” (EL Bülletään — Lisa 2/96; Dokument KOM(1995) 691 (lõplik)) ja uurimuses, mille komisjon avaldas 16. jaanuaril 2008 (vt direktiivi 1999/62/EÜ artikkel 11).

⁽²⁾ Direktiivi 2001/14/EÜ artikkel 10.

⁽³⁾ Vt eelkõige nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiiv 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta) (ELT L 235, 17.9.1996, lk 6), direktiivi on muudetud direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 25.6.2007, lk 63) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiv 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta) (ELT L 110, 20.4.2001, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/32/EÜ.

⁽⁴⁾ Abikõlblike kulude arvutamisel võetakse arvesse infrastruktuuri kasutamise maksustamisel tehtavaid võimalikke muudatusi vastavalt veeremi näitajatele (eelkõige müratase).

⁽⁵⁾ Vt komisjoni 27. detsembri 2006. aasta otsus N 574/05, olemasoleva abimehhanismi N 335/03 pikendamine — Itaalia — Friuli Venezia Giulia — Abi kiirraudteehenduste loomiseks (ELT C 133, 15.6.2007, lk 6); komisjoni 12. oktoobri 2006. aasta otsus N 427/2006 — Ühendkuningriik — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (ELT C 283, 21.11.2006, lk 10).

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1692/2006 (teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II), ja määruse (EÜ) nr 1382/2003 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 328, 24.11.2006, lk 1) lisas 1 on ette nähtud, et ühenduse finantsabi ümbersuunamismeetmetele on maksimaalselt 35 % kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Käesolevates suunistes on transpordi koordineerimiseks antava riigiabi puhul määraks 30 % raudteetranspordi kogukuludest.

⁽⁷⁾ Vt komisjoni 22. detsembri 2006. aasta otsus N 552/06, Taani, Keskkonnaabiskeemi pikendamine kaubaveoks raudteel (ELT C 133, 15.6.2007, lk 5) ja komisjoni 12. oktoobri 2006. aasta otsus N 427/2006 — Ühendkuningriik — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS).

⁽⁸⁾ See võib olla meetmete puhul, millega edendatakse üleeuroopalise transpordivõrgu koostalitlusvõimet, nagu on viimati määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta otsusega nr 884/2004/EÜ (millega muudetakse otsust nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta) (ELT L 167, 30.4.2004, lk 1).

110. Kui abisaaja on raudtee-ettevõtja, tuleb igal juhul näidata, et abil on tõepoolest liiklusvoogu muudest transpordiliikidest raudteele ümber suunama ärgitav mõju. Põhimõtteliselt on selleks nõutav abi kajastumine reisijalt või veosesaatjalt nõutavas hinnas, sest valik raudtee ja saastavamate transpordiliikide vahel, nagu autotransport, toimub sel tasandil ⁽¹⁾.
111. Infrastruktuuri kasutamise abi ja väliskulude vähendamise abi puhul peab olema realistlik perspektiiv raudteele ümbersuunatud liikluse säilitamiseks, nii et abi tulemuseks oleks liikluse jätkuv ümbersuunamine.

6.3.3. Järeldus

112. Vajalik ja proportsionaalne raudteeinfrastruktuuri kasutamise abi, väliskulude vähendamise abi ja koostalitlusvõimet edendav abi ei tekita konkurentsimoonutusi, mis oleks vastuolus üldiste huviga, seega tuleb neid asutamislepingu artikli 73 alusel pidada ühisturuga kokkusobivaks.

6.4. Teadus- ja arendustegevuseks antava abi kokkusobivus ühisturuga

113. Maismaatranspordi valdkonnas on asutamislepingu artikli 73 põhjal vastuvõetud määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 alapunktiga c ette nähtud võimalus anda abi teadusuuringuteks ja arendustegevuseks. Komisjon töötas hiljuti välja selle sätte kohaldamise praktika ⁽²⁾.
114. Avaliku reisijateveoteenuse määruse artikli 9 lõike 2 alapunkt b võtab üle määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 alapunkti c teksti. Selle sätte alusel tuleb abi, mis esiteks omab eesmärki kergendada ühiskonna jaoks kõige ökonoomsemate reisijate raudteeveo vormide ja tehnikate teadusuuringuid või arendustegevust, teiseks on piiratud katsefaasiga ja kolmandaks ei ole suunatud nende vormide ja tehnikate ärielistel eesmärkidel kasutamise faasile, pidada transpordi koordineerimise vajadusele vastavaks.
115. artikli 9 lõike 2 alapunkt b ei piira asutamislepingu artikli 87 kohaldamist. Seega kui avaliku reisijateveoteenuse määruse artikkel 9 ei kata reisijateveo valdkonnas teadusuuringuteks, arendustegevuseks ja innovatsiooniks antavat abi ja abi, mis hõlmab vaid vedu, võib seda pidada ühisturuga kokkusobivaks asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel.
116. Komisjon on ühenduse raamistikus määratlenud tingimused, mille puhul ta kuulutab asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel teadus- ja arendustegevusele ning innovatsioonile antava abi ühisturuga kokkusobivaks ⁽³⁾. Raamistiku teksti kohaldatakse „teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni toetamiseks antava abi suhtes kõikides asutamislepinguga reguleeritud sektorites. Seda kohaldatakse ka nende sektorite suhtes, kus kehtivad riigiabi käsitlevad ühenduse erieeskirjad, kui selliste eeskirjadega ei ole sätestatud teisiti” ⁽⁴⁾. Raamistikku kohaldatakse seega raudteetranspordi sektoris teadus- ja arendustegevusele ning innovatsioonile antava abi suhtes, mis ei kuulu määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 punkti c või avaliku reisijateveoteenuse määruse artikli 9 reguleerimisalasse (pärast kõnealuse määruse jõustumist).
117. Ei ole välistatud, et teadus- ja arendustegevusele antava abi kokkusobivust võiks analüüsida otse asutamislepingu artikli 73 alusel, kui abil on transpordi koordineerimise vajadusele vastav eesmärk. Sel juhul on vaja kontrollida eespool nimetatud tingimusi, eelkõige tingimust, et abi peab olema vajalik ja

⁽¹⁾ Direktiivi 2003/96/EÜ artikli 15 lõike 1 punkti e kohaste meetmete puhul võib võtta arvesse veohindadele avalduvat mõju, kui ei ole tõendatud vastupidist. Vt eelkõige komisjoni 2. aprilli 2008. aasta otsus NN 46/B/2006 — Slovakkia — nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ ettenähtud aktsiisivabastused ja -vähendused (transpordisektor), seni avaldamata.

⁽²⁾ Komisjoni 30. mai 2007. aasta otsus N 780/06 — Madalmaad — Komposiitkonstruktsioon/mitmeotstarbeline lastiruum siseveetee alustele; projekt „CompoCaNord” (ELT C 227, 27.9.2007, lk 5); komisjoni 19. juuli 2006. aasta otsus N 556/2005 — Madalmaad — Keskkonnakaitse ja innovatsioon Gelderlandi provintsi ühistranspordis (ELT C 207, 30.8.2006); komisjoni 20. juuli 2005. aasta otsus N 63/2005 — Tšehhi Vabariik — Energiasäästu ja alternatiivkütuste transpordisektoris kasutamise programm (ELT C 83, 6.4.2006).

⁽³⁾ ELT C 323, 30.12.2006, lk 1.

⁽⁴⁾ Samas, punktis 2.1.

taotletava eesmärgiga proportsioonis ega kahjusta ühenduse üldisi huve. Komisjon arvab, et üldiselt kohaldatavas ühenduse raamistikus sätestatud üldpõhimõtted teadusuuringuteks, arendustegevuseks ja innovatsiooniks antava abi kohta on kõnealuste eri kriteeriumide analüüsis asjakohased.

7. RIIGIGARANTIID RAUDTEE-ETTEVÕTJATELE

118. Komisjoni teatistes asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes on sätestatud riigigarantiidele kohaldatav õiguskord ka raudteetranspordi valdkonnas ⁽¹⁾.
119. Selle teatise punktis 2.1.3 on sätestatud, et „garantii kujul antud abiks” loetakse „ka soodsamad rahastamistingimused ettevõtjatele, kelle õiguslik vorm välistab pankroti- või muud maksejõuetusmenetlused või tagab selgesõnalise riigigarantii või kahjumi katmise riigi poolt”.
120. Komisjon leiab pidevale praktikale tuginedes, et konkurentsile avatud sektoris ei ole piiramatud garantiid asutamislepinguga kooskõlas. Proportsionaalsuse põhimõttest lähtudes ei saa neid eelkõige pidada õigustatuks üldist huvi pakkuvate ülesannetega. Piiramatu garantii puhul on võimatu kontrollida, et abisumma ei ületa avalike teenuse osutamise netokulusid ⁽²⁾.
121. Kui riigigarantiid on antud ettevõtjatele, kes tegutsevad samal ajal nii konkurentsile avatud kui ka suletud turgudel, nõuab komisjon ettevõttele kui tervikule antud piiramatu garantii täielikku lõpetamist ⁽³⁾.
122. Paljudel raudtee-ettevõtjatel piiramatud garantiid. Need garantiid on reeglina ajalooliste monopolide eristaatuse pärandid, mis loodi raudtee-ettevõtjate jaoks enne asutamislepingu jõustumist või enne raudteeveeteenuste turu konkurentsile avamist.
123. Komisjoni käsutuses oleva teabe kohaselt on nende garantiide näol väga suurel määral tegemist abiga. Seetõttu peavad vastavad liikmesriigid komisjonile enne 31. detsembrist 2008 teatama selliste olemasolevate abimehhanismide kohaldamistingimustest ja kavandatud meetmetest nende lõpetamiseks vastavalt jaotises 8.3 määratletud menetlusele.

8. LÕPPSÄTTED

8.1. Abi kumuleerumist käsitlevad eeskirjad

124. Käesolevates suunistes sätestatud abi ülemmäärasid kohaldatakse, et kõnealust abi rahastatakse täielikult riigi vahenditest või täielikult või osaliselt ühenduse vahenditest. Käesolevate suuniste kohaldamise käigus lubatud abi ei või kumuleerida muu riigiabiga asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses ega muu ühendusepoolse rahastamisega, kui sellise kumuleerumise tulemuseks oleks käesolevates suunistes ettenähtust suurem abi osatähtsus.
125. Kui samad kulud osutuvad abikõlblikeks erineva eesmärgiga abi puhul, rakendatakse suuremat abi ülemmäära.

8.2. Kohaldamiskuupäev

126. Komisjon kohaldab käesolevaid suuniseid alates nende avaldamisest *Euroopa Liidu Teatajas*.

Komisjon kohaldab käesolevate suuniste sätteid mis tahes teatatud või teatamata abi suhtes, mille kohta ta pärast suuniste avaldamist otsuse teeb.

⁽¹⁾ EÜT C 71, 11.3.2000, lk 14.

⁽²⁾ Komisjoni 16. detsembri 2003. aasta otsus 2005/145/EÜ, mis käsitleb Prantsusmaa antud riigiabi EDFile ja elektri- ning gaasitööstuse sektorile (ELT L 49, 22.2.2005, lk 9); komisjoni 24. aprilli 2007. aasta otsus, E-12/2005 — Poola — Piiramatu garantii ettevõttele Poczta Polska (ELT C 284, 27.11.2007, lk 2); komisjoni 27. märtsi 2002. aasta otsus, E-10/2000 — Saksamaa — Avalik-õiguslike krediidiastutuste riigigarantii (EÜT C 150, 22.6.2002, lk 7).

⁽³⁾ Samas.

8.3. Asjakohased meetmed

127. Vastavalt asutamislepingu artikli 88 lõikele 1 teeb komisjon ettepaneku, et liikmesriigid muudavad oma olemasolevaid abimehhanisme, mis vastavad käesolevates suunistes käsitletavale riigiabile, et viia need suunistega vastavusse hiljemalt kaks aastat pärast suuniste avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*, kui riigigarantiisid käsitlevas punktis nimetatud erisätetest ei tulene teisiti. Liikmesriike kutsutakse üles kinnitama asjakohaste meetmetega nõustumist kirjalikult hiljemalt üks aasta pärast *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamist.
128. Kui liikmesriik ei kinnita oma nõustumist kirjalikult enne nimetatud kuupäeva, kohaldab komisjon nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks ⁽¹⁾, artikli 19 lõiget 2 ning algatab vajaduse korral selle artikliga ettenähtud menetluse.

8.4. Kehtivusaeg ja aruanne

129. Komisjon võib teha käesolevates suunistes muudatusi. Komisjon esitab suuniste kohaldamise kohta aruande enne nende muutmist ja hiljemalt viis aastat pärast avaldamist.

⁽¹⁾ EÜTL 83, 27.3.1999, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006.

V

(Teated)

HALDUSMENETLUSED

KOMISJON

KONKURSIKUTSE — EACEA/21/08

Programmi Erasmus Mundus väliskoostöö rakendamiseks Aasia piirkonnas õppeaastal 2008/2009

Ühenduse tegevuskava kõrgkoolide vahelise koostöö ning Euroopa Liidu liikmesriikide ja kolmandate riikide üliõpilaste, teadustöötajate ja akadeemilise personali vahetuse edendamiseks

(2008/C 184/08)

1. Eesmärgid ja kirjeldus

Programmi Erasmus Mundus väliskoostöö eesmärk on vastastikune rikastamine ja parem mõistmine Euroopa Liidu ja kolmandate riikide vahel. See on kavandatud institutsioonidevahelise koostöö edendamiseks kõrghariduse valdkonnas Euroopa Liidu ja kolmandate riikide vahel, kasutades üliõpilastele ja akadeemilisele personalile suunatud ning õppimiseks, õpetamiseks, koolituseks ja teadustööks mõeldud liikuvuskava.

Programm hõlmab järgmisi tegevusi ja kulusid:

institutsioonidel põhinevate **partnerluste** loomine Euroopa ja kolmandate riikide kõrgkoolide vahel järgmistes valdkondades:

— kõrgkoolide üliõpilaste, teadustöötajate ja akadeemilise personali **individuealse liikumise korraldamine**;

— **individuealse liikumise rakendamine**. Käesoleva konkursikutse raames rahastatakse järgmist laadi liikuvust ja haridustegevust:

— *üliõpilased*: üliõpilaste, magistrantide, doktorantide ja doktorikraadiga isikute liikumisvõimalused;

— *akadeemiline personal*: vahetus õpetamise, praktilise koolituse ja teadustegevuse eesmärgil.

2. Abikõlblikud taotlejad ja abisaajad

Taotlejad peavad olema Euroopa ülikoolid või kõrgkoolid, kes esindavad kuni 20 partner-institutsioonist koosnevaid ühendusi.

Ühenduse liikmeteks peavad olema enne käesoleva konkursikutse avaldamist Erasmuse programmis osalenud Euroopa kõrgkoolid ning oma riikides tunnustatud ja akrediteeritud kolmandate riikide kõrgkoolid.

3. Abikõlblikud riigid

Käesoleva konkursikutsega hõlmatud tegevuste raames on abikõlblikud:

- Euroopa Liidu 27 liikmesriiki;
- Euroopa Liidu kandidaatriigid Horvaatia ja Türgi ja EMP riigid (Island, Liechtenstein ja Norra);
- järgmised Aasia riigid: Afganistan, Bhutan, Nepal, Pakistan, Bangladesh, Kambodža, Sri Lanka, India, Indoneesia, Malaisia, Filipiinid, Tai, Hiina, Põhja-Korea, Myanmar/Birma ja Maldiivid.

4. Eelarve

Käesoleva konkursikutse raames Aasia piirkonnale eraldatav soovituslik kogusumma on **11 085 700 EUR**.

Riigid või geograafilised piirkonnad	Rahastatavate partnerluste prognoositud arv	Hinnanguline suurim toetus partnerluse kohta
Aasia piirkond	2	5 542 850 EUR

5. Tähtajad

Taotlused tuleb esitada hiljemalt **31. oktoobril 2008**.

6. Lisateave

Konkursikutse täisteksti ja taotlusvormid leiate järgmiselt veebisaidilt:

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

Taotlused peavad vastama täistekstis sätestatud nõuetele ja need tuleb esitada ettenähtud vormil.

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

KOMISJON

RIIGIABI — ITAALIA

Riigiabi C 26/08 (ex NN 31/08) — 300 miljonit EUR ettevõttele Alitalia

Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohaselt

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 184/09)

11. juuni 2008. aasta kirjas, mis on käesolevale kokkuvõttele lisatud autentses keeles, teavitas komisjon Itaaliat oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus seoses eespool nimetatud meetmega.

Huvitatud isikud võivad ühe kuu jooksul alates käesoleva kokkuvõtte ja sellele lisatud kirja avaldamisest saata oma märkused aadressil:

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

Need märkused edastatakse Itaaliale. Märkusi esitavad huvitatud isikud võivad kirjalikult taotleda neid käsitlevate andmete hoidmist konfidentsiaalsena, täpsustades taotluse põhjused.

KOKKUVÖTTE TEKST

ASJAOLUD JA MENETLUS

- (1) 23. aprillil 2008 aset leidnud koosolekul teavitasid Itaalia pädevad asutused komisjoni, et Itaalia ministrite nõukogu on 22. aprillil 2008 heaks kiitnud 300 miljoni EUR suuruse toetuse andmise ettevõttele Alitalia 23. aprilli 2008. aasta dekreet-seadusega nr 80 ⁽¹⁾.

- (2) 24. aprilli 2008. aasta kirjas palus komisjon Itaalia ametiasutustel kinnitada sellise laenu olemasolu ja lisada kogu teave, mis võimaldaks hinnata eespool märgitud meetet EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 suhtes.

- (3) 30. mai 2008. aasta kirjas vastasid Itaalia ametiasutused komisjoni 24. aprillil 2008. aasta kirjale pärast komisjonilt

saadud ajapikendust. Selles kirjas teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile 27. mai 2008. aasta dekreet-seaduse nr 93 ⁽²⁾ vastuvõtmisest, millega nähti ette võimalus, et Alitalia kannab eespool nimetatud laenu omakapitali arvele, et katta oma kulud. Kõnealune võimalus kavandati selleks, et ettevõtte saaks säilitada omakapitali väärtuse ning vältida aktsiakapitali ja reservide langemist kahjumi tõttu allapoole seaduslikku piiri ning seega vältida maksejõuetusmenetluse („*procedura concorsuale*”) algatamist ning säilitada võimaluse, et privatiseerimisväljavaade jääb avatuks ja usaldusväärseks.

- (4) Samal ajal sai komisjon mitmeid kaebusi seoses sellega, et Itaalia valitsus andis ettevõttele Alitalia 300 miljoni EUR suuruse laenu.

⁽¹⁾ Decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (Itaalia Vabariigi Teataja nr 97, 24. aprill 2008).

⁽²⁾ Decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (Itaalia Vabariigi Teataja nr 127, 28. mai 2008).

HINNANG

- (5) Küsimuses, kas kõnealust meedet saab käsitada laenuna, on komisjonil kahtlusi seoses sellega, kas Itaalia Alitalia suhtes abimeedet rakendades käitus targa omanikuna, kes järgib struktuuri-, globaalset või sektoripoliitikat ning keda juhivad investeeritud kapitali pikaajalisema rentaabluise väljavaated kui tavalist investorit.
- (6) Seepärast on komisjon oma käsutuses oleva teabe alusel jõudnud seisukohale, et kõnealune meede annab Alitaliale, hoolimata sellest kuidas asjaomaseid vahendeid kasutatakse, majandusliku eelise, mida tal tavalistes turutingimustes ei oleks olnud. See hinnang põhineb ettevõtte finantssituatsioonil ja nendel tingimustel ja asjaoludel, mille raames kõnealune abimeede võeti.
- (7) Komisjonil on kahtlusi ka selles, kas see meede sobib kokku ühisturuga. Praeguses etapis ja oma käsutuses oleva teabe alusel on komisjon seisukohal, et kõnealust abimeedet ei saa lugeda ühisturuga kokkusobivaks ühenduse suuniste kohaselt raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi tähenduses⁽³⁾. Komisjon märgib ka seda, et Alitalia on juba saanud äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi.

KIRJA TEKST

„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⁽⁴⁾.
- (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 qualsiasi 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⁽⁵⁾.
- (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⁽⁶⁾ 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.

⁽³⁾ ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

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

⁽⁵⁾ GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽⁶⁾ 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 ⁽⁷⁾ 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 ⁽⁸⁾.

(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 ⁽⁹⁾.

(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 ⁽¹⁰⁾, 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 ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ 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).

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

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

⁽⁷⁾ GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

⁽⁸⁾ 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 ⁽¹²⁾ 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 ⁽¹³⁾.
- (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 ⁽¹⁴⁾.
- (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 ⁽¹⁵⁾ 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 constata 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 ⁽¹⁶⁾. Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 ⁽¹⁷⁾.
- (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 ⁽¹⁸⁾, 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 ⁽¹⁹⁾, 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 ⁽²⁰⁾, 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.

⁽¹²⁾ 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).

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

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Cfr. supra, considerando 10.

⁽¹⁷⁾ Cfr. supra, considerando 12.

⁽¹⁸⁾ Cfr. nota n. 4.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

⁽²⁰⁾ 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 ⁽²¹⁾ 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 avvalora 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 ⁽²²⁾.

(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 ⁽²³⁾.

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 ⁽²⁴⁾.

(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.

⁽²¹⁾ 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.

⁽²²⁾ 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>).

⁽²³⁾ 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.

⁽²⁴⁾ 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⁽²⁵⁾, 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⁽²⁶⁾.
- (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⁽²⁷⁾, 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⁽²⁸⁾. 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⁽²⁹⁾.
- (46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto *un tantum*⁽³⁰⁾, 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⁽³¹⁾, 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⁽³²⁾.
- (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⁽³³⁾.

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.

⁽²⁷⁾ GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

⁽²⁹⁾ Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

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

⁽³¹⁾ 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).

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

⁽³³⁾ Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

⁽²⁵⁾ GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

⁽²⁶⁾ 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."

Eelteatis koondumise kohta
(Juhtum nr COMP/M.5141 — KLM/Martinair)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 184/10)

1. 17. juulil 2008 sai komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ⁽¹⁾ artiklile 4 vastava teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM”, Madalmaad), mille üle ettevõtjal Air France — KLM Holding SA („Air France-KLM”, Prantsusmaa) on valitsev mõju, omandab täieliku kontrolli nimetatud nõukogu määruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja Martinair Holland NV („Martinair”, Madalmaad) üle aktsiate ostu teel.

2. Asjaomaste ettevõtjate majandustegevus hõlmab järgmist:

— KLM: rahvusvaheline lennuettevõtja, kes tegeleb kauba- ja reisijateveoga kogu maailmas;

— Martinair: nii regulaar- kui tellimuslende teostav lennuettevõtja, kes tegeleb kauba- ja reisijateveoga ainult mandritevahelistel liinidel.

3. Komisjon leiab pärast teatise esialgset läbivaatamist, et tehing, millest teatatakse, võib kuuluda määruse (EÜ) nr 139/2004 reguleerimisalasse, kuid lõplikku otsust selle kohta ei ole veel tehtud.

4. Komisjon kutsub huvitatud kolmandaid isikuid esitama komisjonile oma võimalikke märkusi kavandatava toimingu kohta.

Komisjon peab märkused kätte saama kümne päeva jooksul pärast käesoleva dokumendi avaldamist. Märkusi võib saata komisjonile faksi teel ((32-2) 296 43 01 või 296 72 44) või postiga järgmisel aadressil (lisada viitenumber COMP/M.5141 — KLM/Martinair):

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

⁽¹⁾ ELTL 24, 29.1.2004, lk 1.

MUUD AKTID

KOMISJON

Nõukogu määruse (EÜ) nr 510/2006 (põllumajandustoodete ja toidu geograafiliste tähiste ja päritolunimetuste kaitse kohta) artikli 6 lõike 2 kohase taotluse avaldamine

(2008/C 184/11)

Käesoleva dokumendi avaldamine annab õiguse esitada vastuväiteid vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 510/2006 ⁽¹⁾ artiklile 7. Komisjon peab vastuväited kätte saama kuue kuu jooksul alates käesoleva dokumendi avaldamise kuupäevast.

KOKKUVÕTE

NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 510/2006

„OVOS MOLES DE AVEIRO”

EÜ nr: PT-PGI-005-0518-03.01.2006

KPN () KGT (X)

Käesolevas kokkuvõttes esitatakse teavitamise eesmärgil spetsifikaadi põhipunktid.

1. Liikmesriigi pädev asutus:

Nimi: Gabinete de Planeamento e Políticas
Aadress: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º
P-11099-073 Lisboa
Telefon: (351) 213 81 93 00
Faks: (351) 213 87 66 35
E-post: gpp@gpp.pt

2. Taotlejate rühm:

Nimi: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Aadress: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Telefon: (351) 234 42 88 29
Faks: (351) 234 42 30 76
E-post: apoma@sapo.pt
Kooseis: Tootjad/töötledajad (X) Muud ()

3. Toote liik:

Klass 2.4 — Leib, valikpagaritooted, koogid, kondiitritooted, küpsised ja muud pagaritooted

⁽¹⁾ ELTL 93, 31.3.2006, lk 12.

4. Spetsifikaat:

(Määruse (EÜ) nr 510/2006 artikli 4 lõikega 2 ettenähtud nõuete kokkuvõte)

4.1. Nimetus: „Ovos Moles de Aveiro”

4.2. *Kirjeldus:* „Ovos Moles de Aveiro” on toode, mis on valmistatud segades värsked munakollased suhkrusiirupiga. Toode võib turustada sellisena, vahvlisse pakituna või siis puidust või portselanist anumates. Tootel on ühtlane, eri varjunditega värvus, mis varieerub kollasest oranžini, ühtlane ja mitte liialt rõhutatud läige, munakollasele iseloomulik täidlane lõhn, millele lisandub tootele iseloomulik karamelli, kaneeli ja kuivatatud puuviljade aroom, mis tekib munakollases leiduvate ainete ja suhkru segu kuumutamisel toimuvate keemiliste reaktsioonide toimel. Toode on magusa maitsega ja selle konsistents on kreemjas ja küllaltki paks. Tekstuur on homogeenne, selles ei ole munakollasetükke ega suhkruteri (paari päeva möödudes on sellised terad siiski lubatud, kuna need tulenevad toote kristalliseerumisest). Toote turustamiseks mõnikord kasutatav vahvel on ühtlast, valget kuni kreemikat värvi, tihke, mati pinnaga ja peaaegu lõhnatu, kui välja arvata kerge omapärane jahulõhn. Vahvlil on iseloomulik maitse, painduv ja krõbe konsistents ning kuiv, sile ja ühtlane pind.

4.3. *Geograafiline piirkond:* Võttes arvesse tootes sisalduvate munakollaste värvuse ja värskuse saamiseks vajalikke erilisi tingimusi, toodetakse mune üksnes Aveiro jõesuudme ja sellega külgneva laguuni piirkonna äärde jäävates haldusüksustes ning Vouga jõe keskjooksuga külgnevates haldusüksustes. Piirkond hõlmab järgmisi haldusüksusi: Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos ja Vouzela.

Võttes arvesse vahvlite ja „Ovos Moles de Aveiro” tootmiseks vajalikke pinnase- ja ilmastikutingimusi ning -eripärasid, eeskätt niiskustaset ja õhutemperatuuri ning vajalikku oskusteavet, valmistatakse ja pakendatakse toode üksnes järgmises määratletud geograafilises piirkonnas: Aveiro jõesuudme alad ja sellega külgnevas laguuni piirkonnas asuvad haldusüksused. Piirkond hõlmab järgmisi haldusüksusi: Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Ovar, Sever do Vouga ja Vagos.

4.4. *Päritolutõend:* Toote seostest päritolupiirkonnaga annavad tunnistust toote omadused, eeskätt selle füüsilised ja lõhnaomadused, lisaks eriliselt kvaliteetne ja määratletud geograafilisest piirkonnast pärinev tooraine, sajandeid selle tegevusalaga tegelenud tootjate oskusteave, mis on seotud ajaloolise traditsiooniga ja mida antakse edasi põlvest põlve, aga ka toote eri turustamisviisid, s.o kas Aveiro piirkonna motiividega maalitud puit- ja portselan anumates või mereteemaliste vahvlite sees (kalad, krabid, merikarbid, molluskid, teokarbid, puitvaadid, meremärgid, laevukesed, vitsstega tünnid, veenuskarbid) või pähkli- ja kastanikujuliste vahvlite sees. Kontrollisüsteem, mis hõlmab kogu tootmisahelat, sealhulgas mune tootvaid põllumajandusettevõtjaid, vahvlivalmistajaid ja lõpptootet ehk „Ovos Moles de Aveiro” tootjaid, tagab, et KGT tähist võivad lõpptootel kasutada üksnes sellised tootjad, kes järgivad kehtestatud tingimusi ja eeskirju. Igale pakendile ja tootjate/müüjate müügidokumentidesse kantud tähis sisaldab numbrit, mis võimaldab toote päritolu jälgitavust kuni munade tootjateni välja. Päritolu on võimalik tõendada mis tahes hetkel kogu tootmisahela jooksul.

4.5. *Tootmismeetod:* Vastavalt kohalikele järjepidevatele ja seadusega ettenähtud tootmisviisidele eraldatakse munakollased hoolikalt käsitsi või vastava seadme abil munavalgetest. Samaaegselt valmistatakse eraldi suhkrusiirup, mille jaoks kuumutatakse suhkrut kuni hetkeni, mis järgneb hetkele, kui segades on kastruli põhi näha, kuid eelneb hetkele, kui suhkur hakkab moodustama pakse kiude. Suhkur jahutatakse ja munakollased segatakse suhkrusiirupisse. Segu kuumutatakse temperatuuril 110 °C. Kirjeldatud valmistusviisi juures on oskusteave eriti oluline. Seejärel segu jahutatakse ja lastakse 24 tunni jooksul vastavates kuivatuskambrites või spetsiaalses „kondiitrlaboris” seista, sest selles etapis on „Ovos Moles de Aveiro” segu väga tundlik äkiliste temperatuurikõikumiste suhtes ning võtab kergesti külge väliseid lõhnu.

Pärast seda etappi võib jahtunud segu kasutada eri viisidel, sõltuvalt soovitud turustusviisist:

— selle võib paigutada vastavatesse anumatesse, mis kaetakse kaane ja kilega, mis isoleerib ning kaitseb toodet;

- selle võib paigutada vahvlivormidesse, kus kaks vahvlipoolt kleebitakse kokku ja seejärel vormitakse servad veel käsitsi kinni. Kinnikleepimine pastöriseerimata munavalgega ei ole lubatud. Vahvlid eraldatakse üksteisest käärde abil ja neile antakse soovitud kuju erinevate motiivide kohaselt. Seejärel asetatakse vahvlid plaadile ja kuivatatakse vajaduse korral kuivatuskambris. Seejärel võib vahvlid katta suhkrusiirupiga, mis pakub toote riknemise vastu täiendavat kaitset;
- selle võib paigutada anumatesse lahtiselt müügiks.

Võttes arvesse toote omadusi, pakendatakse „Ovos Moles de Aveiro” täidetud vahvlivormid toote saastumise vältimiseks ja täidise või vahvlite riknemise ärahoidmiseks päritolupiirkonnas pakendisse, mille kuju, materjal ja kujundus vastavad lubatule ja mis omakorda pakendatakse tootjate rühma heakskiidetud pappkastidesse või gaasipakendisse. „Ovos Moles de Aveiro” turustamine lahtisel kujul (s.o lahtiselt ilma ümbrisvahvlita või lahtiselt koos ümbrisvahvliga) on lubatud ainult kondiitrittevitetes ning tootel peavad olema kaasas dokumendid, mis tõendavad toote päritolu, partiid ja valmistuskuupäeva.

Toodet „Ovos Moles de Aveiro” võib transportida, säilitada ja müügiks pakkuda temperatuurivahemikus 8–25 °C. Sel juhul on toote tavaline realiseerimisaeg 15 päeva.

4.6. Seos piirkonnaga:

Ajalooline seos:

Toodet „Ovos Moles de Aveiro” on valmistatud Aveiros juba sajandeid. Kloostritest alguse saanud retsept on säilinud tänu kloostrikasvandikest naistele, kes on valmistamissaladusi põlvest põlve edasi kandnud. Teatavate ajaloodokumentide kohaselt käskis kuningas Manuel I alates 1502. aastast anda igal aastal kümme *arrobat* Madeira saare suhkrut Aveiros asuvalle Jeesuse kloostriale, et valmistada kloostri kondiitritoodet, mida kasutati peamiselt ravimina paranevate haigete kosutamiseks. On teada, et toodet „Ovos Moles de Aveiro” pakuti magustoiduna kuninglikel õhtusöökidel 1908. aastal. Toodet on maininud suur Portugali kirjanik Eça de Queiroz oma 1888. aastal kirjutatud teostes „Os Maias” ja „A Capital”; toodet on samuti maininud tuntud Brasiilia kirjanik Erico Veríssimo oma 1973. aasta teoses „Solo de Clarineta-Memórias”. „Ovos Moles de Aveiro” traditsioonilisi pakendeid ja valdavalt mereteemalisi vahvlikujukesi ning nende müüjaid kujutatakse sageli kohalikel kahhelplaatidel, litograafiatel ning need on läbivad teemad rahvuslikes poeemides ja rahvalauludes. Juba 1856. aastal valmisid seda toodet registreeritud ja tunnustatud tootjad.

Looduslik seos:

Füto kliima seisukohalt domineerib selles piirkonnas Vouga hüdrograafiline basseini, mis omakorda tekitab teise olulise geograafilise moodustise — Aveiro jõesuudme. See loob põllumajanduslikud eritingimused, mis on eriti soodsad maisikasvatuseks ja kodulinnukasvatuseks, mis on arenenud ja saavutanud jõesuudmesse suubuvate jõgede ümbruses märkimisväärse ulatuse.

Vouga kesk- ja alamjooksu laguunide piirkond on alati olnud viljakas, sealt pärinev mais on saagikas ja hea kvaliteediga. Sajandite jooksul on põllukultuuri kasutatud peamiselt oma tarbeks, kuid XIX sajandi lõpul ja XX sajandi alguses omandas mais ka kaubandusliku tähenduse, kui Vouga jõe kallastel asuvates haldusüksustes tekkisid talud, mis olid suutelised tootma suures koguses maisi, mille hea kvaliteet oli üldtuntud.

Kvaliteetne traditsiooniline mais, mida kasutati kodulindude toitmiseks, on kahtlemata soodustanud nende lindude munadest valmistatud toodete sedavõrd kõrge kvaliteedi väljakujunemist.

Ka jõesuudme piirkonna õhutemperatuur ja -niiskus on soodsad toote „Ovos Moles de Aveiro” ja ümbrisvahvli valmistamiseks, viimastele annavad valitsevad tingimused vajaliku plastilisuse ja säilivuse, mida ei ole suudetud väljaspool seda piirkonda saavutada.

Kultuuriline seos:

Nii puit- või portselannõud kui ka ümbrisvahvli valmistamiseks kasutatavad vormid annavad vaieldamatult tunnistust seosest Aveiro jõesuudmega ja piirkonnale omaste meremotiividega. Märgendina kasutatakse jõesuudme tuletorni või „*moliceiro*”, traditsioonilise pargase kujutist, vahvlikesed meenutavalt kujult kalu, merikarpe, vaate või ujumärke, mida kasutati näiteks kalavõrkude tähistamiseks, sest kalandus on selles piirkonnas teine traditsiooniline tegevusala. Ka paplipuidust või fajansist anumad on kohalikust materjalist ning valmistatud kohalike traditsioone järgides.

4.7. *Kontrolliasutus:*

Nimi: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Telefon: (351) 223 39 01 62

Faks: (351) 272 339 01 64

E-post: info@sagilab.com

Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda, on tunnustatud asutus, mis vastab standardi 45011:2001 nõuetele.

4.8. *Märgistus:* Etikett peab sisaldama märget „Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida”, sertifitseerimistähist, ühenduse logo (pärast registreerimist) ja järgmist „Ovos Moles de Aveiro” logo:

Sertifitseerimistähis (mis hõlmab trükitud hologrammi), peab sisaldama toote nimetust, kontrolli- ja sertifitseerimisasutuse nime ning partiinumbrit, mis tagab toote jälgitavuse.
