

Euroopan unionin virallinen lehti

C 184

51. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

22. heinäkuuta 2008

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
II <i>Tiedonannot</i>		
EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDONANNOT		
Komissio		
2008/C 184/01	EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen — Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen — Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾	3
IV <i>Tiedotteet</i>		
EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDOTTEET		
Komissio		
2008/C 184/03	Euron kurssi	7
2008/C 184/04	Lausunto jonka keskittymiä käsittelevä neuvonantava komitea antoi kokouksessaan 28. helmikuuta 2008, päätösluonnoksesta asiassa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Esittelijä: Belgia	8
2008/C 184/05	Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus asiassa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (Laadittu tietyissä kilpailuasioita koskevissa menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuuksista 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2001/462/EY, EHTY 15 ja 16 artiklan mukaisesti — EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21)	9

FI

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö (jatkuu)	Sivu
2008/C 184/06	Tiivistelmä komission päätöksestä, tehty 11 päivänä maaliskuuta 2008, yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi (Asia COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Komission tiedonanto — Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat	13

V *Ilmoitukset*

HALLINNOLLISET MENETTELYT

Komissio

2008/C 184/08	Ehdotuspyyntö — EACEA/21/08 — Erasmus Mundus External Cooperation Window -yhteistyöohjelman toteuttamiseksi Aasian alueella lukuvuonna 2008–2009 — Yhteisön toimintaohjelma korkeasteen koulutuslaitosten välisen yhteistyön sekä EU-maiden ja kolmansien maiden välisen opiskelijoiden, tutkijoiden ja akateemisen henkilöstön vaihdon edistämistä varten	32
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

Komissio

2008/C 184/09	Valtiontuki — Italia — Valtiontuki C 26/08 (ex NN 31/08) — 300 miljoonan EUR laina Alitalia-yhtiölle — Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä (Asia COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

MUUT ILMOITUKSET

Komissio

2008/C 184/11	Maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden maantieteellisten merkintöjen ja alkuperänimitysten suojasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 510/2006 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu rekisteröintihakemuksen julkaiseminen	42
---------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT
TIEDONANNOT

KOMISSIO

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**Tapaukset, joita komissio ei vastusta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2008/C 184/01)

Päätöksen tekopäivä	10.6.2008
Tuen numero	N 61/08
Jäsenvaltio	Espanja
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Oikeusperusta	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
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Tutkimus- ja kehitystyö
Tuen muoto	Avustus, Laina
Talousarvio	Suunnitellut vuosikustannukset: 356 milj. EUR Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 1 600 milj. EUR
Tuen intensiteetti	80 %
Kesto	31.12.2011 saakka
Toimiala	Kaikki toimialat
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	—
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	1.7.2008
Tuen numero	N 101/08
Jäsenvaltio	Italia
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	R&D aid in the aeronautic sector
Oikeusperusta	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Tutkimus- ja kehitystyö
Tuen muoto	Laina, Takaisin maksettava avustus
Talousarvio	Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 720 milj. EUR
Tuen intensiteetti	80 %
Kesto	31.12.2013 saakka
Toimiala	Tehdasteollisuus
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**Tapaukset, joita komissio ei vastusta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2008/C 184/02)

Päätöksen tekopäivä	30.4.2008
Tuen numero	N 251/07
Jäsenvaltio	Saksa
Alue	Koko maan kattava järjestelmä
Nimike	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Oikeusperusta	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tavoite	Tutkimus ja kehitys
Tuen muoto	Avustus
Talousarvio	9 750 000 EUR
Tuen intensiteetti	50 % (teollinen tutkimus); 25 % (kokeellinen kehittäminen); 10 % hyvitys keski-suurille yrityksille; 20 % hyvitys pienyrityksille; 15 % hyvitys yritysten ja tutkimuslaitosten yhteistyöhankkeille; kokonaisintensiteetti enintään 80 % kaikissa tapauksissa
Kesto	2008–2009
Toimiala	Pääasiassa liikenneala
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	1.7.2008
Tuen numero	N 304/07
Jäsenvaltio	Italia
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Oikeusperusta	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
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Riskipääoma, Pk-yritykset
Tuen muoto	Riskipääoman tarjoaminen
Talousarvio	Suunnitellut vuosikustannukset: 400 milj. EUR Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 2 000 milj. EUR
Tuen intensiteetti	100 %
Kesto	1.9.2007-31.12.2013
Toimiala	—
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministero dello Sviluppo economico
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	5.6.2008
Tuen numero	N 670/07
Jäsenvaltio	Tšekkin tasavalta
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Oikeusperusta	Programový dokument OP ZP
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Ympäristönsuojelu
Tuen muoto	Avustus
Talousarvio	Suunnitellut vuosikustannukset: 188 milj. CZK Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 1 130 milj. CZK
Tuen intensiteetti	50 %
Kesto	1.10.2007-31.12.2013
Toimiala	Tehdasteollisuus

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	22.4.2008
Tuen numero	N 726b/07
Jäsenvaltio	Alankomaat
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Oikeusperusta	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelman
Tarkoitus	Riskipääoma
Tuen muoto	Riskipääoman tarjoaminen
Talousarvio	Suunnitellut vuosikustannukset: 468 milj. EUR Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 3 745 milj. EUR
Tuen intensiteetti	—
Kesto	31.12.2015 saakka
Toimiala	Kaikki toimialat
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	13.5.2008
Tuen numero	N 22/08
Jäsenvaltio	Ruotsi
Alue	—

Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Oikeusperusta	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Ympäristönsuojelu
Tuen muoto	—
Talousarvio	Kokonaisbudjetti: 170 milj. EUR
Tuen intensiteetti	Noin 70 %
Kesto	1.7.2008-31.12.2017
Toimiala	Elintarvikkeiden ja juomien valmistus, tekstiilien valmistus, puutavaran sekä puu- ja korkkituotteiden valmistus lukuun ottamatta huonekaluja, olkituotteiden valmistus, massan, paperin ja paperituotteiden valmistus, kemikaalien ja kemiallisten tuotteiden valmistus, kumi- ja muovituotteiden valmistus, moottoriajoneuvojen valmistus sekä sähkö-, kaasu- ja vesihuolto
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Skatteverket
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN
ANTAMAT TIEDOTTEET

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾**21. heinäkuuta 2008**

(2008/C 184/03)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi
USD Yhdysvaltain dollaria	1,5858	TRY Turkin liiraa	1,8907
JPY Japanin jeniä	169,65	AUD Australian dollaria	1,6260
DKK Tanskan kruunua	7,4614	CAD Kanadan dollaria	1,5921
GBP Englannin punttaa	0,79460	HKD Hongkongin dollaria	12,3665
SEK Ruotsin kruunua	9,4539	NZD Uuden-Seelannin dollaria	2,0830
CHF Sveitsin frangia	1,6220	SGD Singaporin dollaria	2,1441
ISK Islannin kruunua	124,27	KRW Etelä-Korean wonia	1 603,64
NOK Norjan kruunua	8,0585	ZAR Etelä-Afrikan randia	12,0414
BGN Bulgarian leviä	1,9558	CNY Kiinan juan renminbiä	10,8310
CZK Tšekin korunaa	22,968	HRK Kroatian kunaa	7,2178
EEK Viron kruunua	15,6466	IDR Indonesian rupiaa	14 513,24
HUF Unkarin forinttia	229,36	MYR Malesian ringgitiä	5,1348
LTL Liettuan litiä	3,4528	PHP Filippiinien pesoa	70,140
LVL Latvian latia	0,7032	RUB Venäjän ruplaa	36,8495
PLN Puolan zlotya	3,2212	THB Thaimaan bahtia	52,863
RON Romanian leuta	3,5480	BRL Brasilian real	2,5122
SKK Slovakian korunaa	30,330	MXN Meksikon peso	16,1220

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

Lausunto jonka keskittymiä käsittelevä neuvoa-antava komitea antoi kokouksessaan 28. helmikuuta 2008, päätösluonnoksesta asiassa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

Esittelijä: Belgia

(2008/C 184/04)

1. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että ilmoitettu liiketoimi muodostaa sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettun keskittymän.
 2. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että ilmoitetulla liiketoimella voidaan katsoa olevan sulautuma-asetuksen 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu yhteisönlaajuinen ulottuvuus.
 3. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että kyseiset markkinat ovat:
 - verkkomainostilamarkkinat, jotka voitaisiin mahdollisesti jakaa edelleen hakumainonnan ja muun kuin hakumainonnan markkinoihin,
 - verkkomainonnan välitysmarkkinat, jotka voitaisiin mahdollisesti jakaa edelleen hakumainonnan ja muun kuin hakumainonnan välitysmarkkinoihin,
 - Internetin näyttömainoksiin tarvittavan teknologian palvelumarkkinat, jotka voitaisiin mahdollisesti jakaa edelleen mainostajille ja julkaisijoille suunnattuihin palveluihin.
 4. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että:
 - verkkomainostilan markkinoita sekä hakumainonnan että muun kuin hakumainonnan markkinoiden osalta on tarkasteltava ETA:ssa valtioiden tai kielellisten rajojen perusteella,
 - verkkomainonnan välitysmarkkinat ovat sekä hakumainonnan että muun kuin hakumainonnan markkinoiden osalta vähintään ETA:n laajuiset,
 - Internetin näyttömainoksiin tarvittavan teknologian markkinat, jotka voitaisiin mahdollisesti jakaa mainostajille ja julkaisijoille suunnattuihin palveluihin, ovat vähintään ETA:n laajuiset.
 5. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, ettei ilmoitettu liiketoimi estäisi tehokasta kilpailua olennaisesti lopettamalla sen osapuolten välisen tosiasiallisen kilpailun kokonaan.
 6. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa yhtä mieltä siitä, ettei ilmoitettu liiketoimi estäisi tehokasta kilpailua olennaisesti siten, että sen osapuolet eivät enää olisi toistensa kilpailijoita.
 7. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa yhtä mieltä siitä, etteivät ilmoitetun liiketoimen muut kuin horisontaaliset vaikutukset estäisi tehokasta kilpailua olennaisesti.
 8. Neuvoa-antava komitea on yhtä mieltä komission kanssa siitä, että ehdotettu keskittymä soveltuu sulautuma-asetuksen 8 artiklan 1 kohdan sekä ETA-sopimuksen 57 artiklan nojalla yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan.
-

Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus asiassa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

(Laadittu tietyissä kilpailuasioita koskevilla menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuuksista 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2001/462/EY, EHTY 15 ja 16 artiklan mukaisesti — EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21)

(2008/C 184/05)

Komissio vastaanotti 21. syyskuuta 2007 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004⁽¹⁾ ("sulautuma-asetus") 4 artiklan mukaisen ilmoituksen sen käsiteltäväksi sulautuma-asetuksen 4 artiklan 5 kohdan nojalla siirretystä ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yhdysvaltalainen Google Inc. hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun määräysvallan yhdysvaltalaisessa yrityksessä DoubleClick Inc. ostamalla osakkeita.

Komissio esitti ilmoitusta tarkasteltuaan vakavia epäilyjä ilmoitetun liiketoimen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan verkkomainontamarkkinoiden osalta. Komissio totesi myös, etteivät ilmoituksen tehneen osapuolen 19. lokakuuta 2007 ehdottamat sitoumukset riittäneet poistamaan selkeästi komission tutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa havaittuja vakavia epäilyjä. Tämän vuoksi komissio päätti 13. marraskuuta 2007 aloittaa sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen menettelyn.

Ilmoituksen tekijälle annettiin 16. marraskuuta 2007, 19. marraskuuta 2007 ja 20. marraskuuta 2007 mahdollisuus tarkastella tärkeimpiä asiaan liittyviä asiakirjoja kilpailun pääosaston laatimien, EY:n yrityskeskittymien valvontamenettelyä koskevien parhaiden käytänteiden 45 kohdan mukaisesti.

Komission yksiköt päättelivät tutkimuksen toisessa vaiheessa kerättyjen lisätodisteiden perusteella, ettei ehdotettu liiketoimi olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai sen merkittävällä osalla, joten se soveltuu yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan. Tämän johdosta ilmoituksen tehneelle osapuolelle ei lähetetty väitetiedoksiantoa.

Yrityskeskittymän osapuolet tai kolmannet eivät ole toimittaneet minulle kyselyjä tai huomautuksia. Asia ei anna aihetta erityisiin huomautuksiin oikeudesta tulla kuulluksi.

Bryssel 3. maaliskuuta 2008.

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

**Tiivistelmä komission päätöksestä,
tehty 11 päivänä maaliskuuta 2008,
yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi
(Asia COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)**

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 184/06)

Komissio teki 11. maaliskuuta 2008 päätöksen sulautuma-asiassa yrityskeskittymien valvonnasta 20. tammikuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004⁽¹⁾ (sulautuma-asetus) ja erityisesti sen 8 artiklan 1 kohdan nojalla. Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavilla todistusvoimaisella kielellä kilpailun pääosaston verkkosivuilla osoitteessa:

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

I JOHDANTO

1. Komissio vastaanotti 21. syyskuuta 2007 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004, jäljempänä 'sulautuma-asetus', 4 artiklan mukaisen ilmoituksen sen käsiteltäväksi sulautuma-asetuksen 4 artiklan 5 kohdan nojalla siirretystä ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yhdysvaltalainen Google Inc., jäljempänä 'Google', hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua määräysvallan yhdysvaltalaisessa yrityksessä DoubleClick Inc., jäljempänä 'DoubleClick', ostamalla osakkeita.

II OSAPUOLET

2. Google tarjoaa internetin hakukonepalveluja ja verkkomainontatilaa sekä omalla sivustollaan että kumppaniensa sivustoilla (jotka kuuluvat Googlen AdSense -verkkoon). Google on myös melko äskettäin aloittanut sisältöpalvelujen tarjonnan lähinnä YouTube-yrityskaupan jälkeen. Lähes kaikki Googlen tulot ovat peräisin verkkomainonnasta.
3. DoubleClick myy pääasiassa verkkomainonta-, hallinnointi- ja raportointitekniologiaa maailmanlaajuisesti verkkosivustojen julkaisijoille, mainostajille ja mainostomistoille. Se on myös käynnistämässä mainosten välitysjärjestelmää.

III KÄSITTELYN SIIRTÄMINEN 4 ARTIKLAN 5 KOHDAN NOJALLA

4. Ehdotetulla toimenpiteellä ei ole sulautuma-asetuksen 1 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua yhteisönlaajuisuutta. Koska asian käsittely pyydettiin kuitenkin siirtämään komissiolle sulautuma-asetuksen 4 artiklan 5 kohdan nojalla, yrityskeskittymällä katsotaan tämän vuoksi olevan yhteisönlaajuisuutta.

IV MERKITYKSELLISET TUOTEMARKKINAT

5. Google toimii pääasiassa verkkomainostilan tarjonnan markkinoilla. Päätöksessä tarkastellut laajimmat mahdolliset merkitykselliset tuotemarkkinat ovat verkkomainonnan yleiset markkinat. Komissio on arvioinut, voidaanko nämä markkinat jakaa alasegmentteihin eri verkkomainontamuotojen perusteella (tekstimainokset vs. muut kuin tekstimainokset ja/tai hakumainonta vs. muu kuin hakumainonta) tai eri myyntikanavien perusteella (suoramyynti vs. myynti välittäjinä toimivien mainosverkkojen ja mainosvälittäjien kautta). Merkityksellisten tuotemarkkinoiden täsmällinen määrittely on kuitenkin päätöksessä jätetty avoimeksi, koska tuotemarkkinoiden määrittelmästä riippumatta keskittymä ei aiheuttaisi kilpailuongelmia.

6. DoubleClick toimii näyttömainonnan markkinoilla. Markkinatutkimus on osoittanut, että näyttömainoksiin tarvittava teknologia muodostaa tekstimainoksiin tarvittavasta teknologiasta erilliset markkinat. Näyttömainoksiin tarvittavan teknologian markkinat on jaettava edelleen alasegmentteihin, joita ovat palvelujen tarjoaminen mainostajille ja palvelujen tarjoaminen julkaisijoille.

V MERKITYKSELLISET MAANTIETEELLISET MARKKINAT

7. Päätöksessä määritellään, että verkkomainonnan yleiset markkinat ovat ETA:ssa jakautuneet maantieteellisesti kansallisten rajojen ja kielirajojen perusteella. Päätöksen mukaan välitysmarkkinoiden mahdolliset merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat vähintään ETA:n laajuiset.
8. Päätöksessä määritellään myös, että mainostajille ja julkaisijoille suunnatun, näyttömainoksiin tarvittavan teknologian markkinat ovat vähintään ETA:n laajuiset.

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

VI KILPAILUVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

6.2 Horisontaaliset vaikutukset

6.1 Osapuolten asema merkityksellisillä markkinoilla

9. Google toimii tällä hetkellä verkkomainonnan markkinoilla i) julkaisijana oman hakukoneensa ja Google.com-sivustonsa kautta (ja kansallisten sivustojen kuten Google.fi jne.) ja ii) välittäjänä mainosverkkonsa kautta (AdSense). Google on näiden suorien ja välillisten kanaviensa kautta johtava verkkomainonnan tarjoaja. Sen asema on erityisen vahva hakumainostilan alalla ETA:ssa, ja markkinoiden täsmällisestä määritelmästä riippuen sen markkinaosuus sijoittuu (25–35) ja (60–70) prosenttien välille.
10. Googlen tärkeimmät kilpailijat hakumainonnan alalla ovat Yahoo! ja Microsoft, joiden maailmanlaajuiset markkinaosuudet ovat (10–20) prosenttia. Yahooh! osuus ETA:n markkinoilla on vähintään (0–10) prosenttia, ja Microsoftin osuus sekä maailmanlaajuisilla että ETA:n laajuisilla markkinoilla on noin (0–10) prosenttia. Muun kuin hakumainonnan välitysmarkkinoilla ETA:ssa toimivat mm. TradeDoubler, Zanox (Axel Springer), AdLink, Interactive Media (Deutsche Telekom), Advertising.com ja Lightningcast (molemmat AOL/TimeWarner) sekä Tomorrow Focus. TradeDoublerin markkinaosuus on noin (10–20) prosenttia, Zanoxin (0–10) prosenttia ja muiden kilpailijoiden noin (0–10) prosenttia yritystä kohden.
11. DoubleClick tarjoaa verkkomainoksiin tarvittavaa teknologiaa. Mainostajapuolella DoubleClick on johtavassa asemassa ETA:n verkkomainontavälineiden markkinoilla yhdessä (Microsoftin äskettäin ostaman) aQuantive/Atlasin kanssa. Molemmilla yrityksillä on noin (30–40) prosentin markkinaosuus ETA:ssa. Julkaisijapuolella markkinatutkimus osoittaa, että DoubleClick on johtavassa asemassa noin (40–50) prosentin markkinaosuudella ETA:ssa. Seuraavina tulevat 24/7 Real Media/OpenAdStream (jonka mainostomisto WPP osti äskettäin) alle (20–30) prosentin osuudella ja AdTech/AOL alle (10–20) prosentin osuudella.
12. Näistä melko suurista markkinaosuuksista huolimatta DoubleClickin markkinavoima on rajoitettua, koska sillä on vastassaan merkittävää kilpailua muilta verkkomainontavälineiden tarjoajilta. Kuluttajat voisivat siirtyä käyttämään kilpailijoiden palveluja, jos hintoja korotettaisiin. Vaikka markkinatutkimus tarjosi vaihtelevia tuloksia tällaisen siirron aiheuttamista mahdollisista kustannuksista, on kuitenkin olemassa näyttöä siitä, että monet julkaisijat ja mainostajat ovat käytännössä viime vuosina siirtyneet käyttämään DoubleClickin sijaan muita palvelun tarjoajia (ja myös toisin päin). Mainostajille ja julkaisijoille suunnattujen DoubleClickin tuotteiden hinnan tuntuva lasku kysynnän kasvaessa vahvasti osoittaa, että verkkomainontavälineiden markkinoilla käydään tällä hetkellä tiukkaa kilpailua.
13. DoubleClick on myös käynnistämässä uutta mainosten välityspalvelua. Palvelun beeta-testaus aloitettiin kesäkuussa 2007. Toistaiseksi liiketoimien määrä on vähäinen eikä palvelu ole vielä täysimääräisessä liiketoimintakäytössä.
14. DoubleClick ei toimi tällä hetkellä verkkotilan tarjonnan markkinoilla, eikä Google tarjoa verkkomainontavälineitä erillispalveluna. Tämän vuoksi näiden yritysten välillä ei ole käytännössä kilpailua.
15. Päätöksessä todetaan myös, että ehdotettu toimenpide ei aiheuta kilpailuongelmia siten, että se poistaisi potentiaalisen kilpailun Googlen ja DoubleClickin väliltä. DoubleClickin tarjoama mainosten välityspalvelu ei ole vielä saavuttanut merkittävää markkina-asemaa. Jos DoubleClick säilyisi itsenäisenä yrityksenä, ei kuitenkaan voida sulkea pois mahdollisuutta, että siitä voisi kehittyä merkittävä tekijä välitysmarkkinoilla. Todennäköisesti markkinoille jäisi kuitenkin keskittymän jälkeen riittävästi muita kilpailijoita, jotka aiheuttaisivat tarpeeksi kilpailupainetta, jotta kilpailua ei olennaisesti estettäisi. DoubleClickillä ei näytä olevan tuntuvia etuja muihin näillä markkinoilla toimiviin yrityksiin verrattuna, kun kilpaillaan Googlen kanssa mainosten välitysmarkkinoilla.
16. Päätöksessä tarkastellaan Googlen potentiaalista kilpailua verkkomainontavälineiden markkinoilla, sillä Google on kehittämässä uutta verkkomainontatuotetta sekä mainostajien että julkaisijoiden käyttöön. Päätöksen mukaan potentiaalisen kilpailun mahdollisesta estämisestä ei ole huolta, koska ei ole viitteitä siitä, että Googlen uudet tuotteet olisivat pystyneet kilpailemaan paremmin DoubleClickin vastaavien tuotteiden kanssa kuin lukuisien muiden markkinoilla jo toimivien yritysten tarjoamat tuotteet.

6.3 Muut kuin horisontaaliset vaikutukset

6.3.1 Markkinoiden sulkeminen DoubleClickin verkkomainontavälineiden markkina-aseman perusteella

17. Komissio tutki useampia markkinoiden sulkemiseen tähtäviä strategioita, jotka perustuivat DoubleClickin asemaan verkkomainontavälineiden markkinoilla, joilla keskittymäkin voisi toimia. Tarkasteltuja strategioita olivat seuraavat: a) DoubleClickin välineiden hintojen korottaminen, kun mainostajat tai julkaisijat käyttävät niitä kilpailevissa mainosverkoissa, tai valikoivat hintojen korotukset asiakkaille, joiden siirtyminen käyttämään toisten verkkomainontavälineiden tarjoajien palveluja on epätodennäköisempää, b) DoubleClickin välineiden laadun heikentäminen, kun niitä käytetään kilpailevissa mainosverkoissa, c) DoubleClickin välineiden niputtaminen yhteen Googlen tarjoamien välityspalvelujen kanssa (joko varsinainen niputtaminen tai sekaniputtaminen), d) mainostenvälitysjärjestelmän optimointi ohjaamaan mainokset AdSenselle ja e) mainontavälineiden myynnin estäminen kilpaileville mainosverkoille (ts. kieltäytyminen välineen myynnistä tai kilpailijoiden kustannusten korottaminen).

18. Päätöksessä todetaan, ettei näitä kilpailuongelmia kuitenkaan synny. Markkinatutkimuksessa ilmeni, että sulautunut yksikkö ei pystyisi estämään menestyksekkäästi kilpailijoidensa pääsyä verkkomainontavälineiden markkinoille, koska DoubleClickin toimintaan kohdistuu kilpailupainetta eikä ole todennäköistä, että se pystyisi käyttämään huomattavaa markkinavoimaa.
19. Lisäksi sulautuneen yksikön kannustimet toteuttaa kuvailtuja strategioita vaikuttavat rajallisilta. Verkkomainontavälineiden hintavaihtelut (jopa tuntuvat) eivät todennäköisesti johtaisi merkittäviin mainosverkkojen vaihdoksiin, koska mainontavälineiden kustannukset muodostavat vain pienen osan verkkomainonnan kustannuksista/tuloista mainostajille ja julkaisijoille. Tämä on omiaan heikentämään kannustimia tarjota DoubleClickin näyttömainoksiin tarvittavaa teknologiaa edullisempaan hintaan (tai jopa ilmaiseksi), kun sitä käytetään yhdessä AdSensen kanssa (ts. sekaniputus). Varsinaisen niputtaminen (ts. DoubleClickin näyttömainontateknologian niputtaminen yhteen AdSensen mainosväilyksen kanssa) ei ole todennäköisesti kannattavaa sen mahdollisesti edellyttämien vaihdosten vuoksi. Optimointi-strategialla rikottaisiin puolestaan sulautuneen yksikön sopimusvelvoitteita asiakkaisiin nähden. Nämä rikkomiset todennäköisesti havaittaisiin, jos niitä harjoitettaisiin vähänkään laajemmassa mittakaavassa.
20. Vaikka kaikki nämä strategiat tai yksikin niistä onnistutaisiin toteuttamaan, toimenpiteellä ei silti todennäköisesti olisi kielteisiä vaikutuksia kilpailuun, koska sulautunut yksikkö jatkaisi kilpailua samaa tuoteyhdistelmää tarjoavien vakavaraisten ja vertikaalisesti integroituneiden kilpailijoiden kanssa (mm. Microsoft, Yahoo!, AOL ja WPP).
- 6.3.2 *Markkinoiden sulkeminen Googlen hakumainonnan ja mainostenvälityspalvelujen markkina-aseman perusteella*
21. Koska Googlen asema on vahva hakumainonnan tarjonnan markkinoilla, se saattaisi myös pyrkiä hyödyntämään asemaansa näyttömainontamarkkinoilla vaatimalla, että sen hakumainonnan (välityspalvelujen käyttäjät käyttäisivät DoubleClickin tuotteita kaikkiin tai osaan tuotevalikoimastaan. Päätöksessä todetaan, ettei näitäkään kilpailuongelmia aiheudu.
22. Yrityksen mahdollisuudet sulkea kilpailijat markkinoilta tällaisen strategian avulla vaikuttavat lähtökohtaisesti rajoitetuilta, koska sellaista yhteistä asiakaskuntaa on varsin vähän, joka käyttää sekä hakumainontapalveluja tai hakumainonnan välityspalveluja että näyttömainoksiin tarvittavan teknologian palveluja. Mainostajapuolella voi tämän lisäksi

syntyä käytännön ongelmia, koska niputettujen palvelujen näitä kahta osaa ei myydä tai hinnoitella samanaikaisesti.

23. Markkinatutkimus on lisäksi osoittanut, että sulautuneella yksiköllä ei olisi kannustimia ottaa tällaista strategiaa käyttöön, koska se ei todennäköisesti olisi taloudellisesti kannattavaa.
24. Vaikka kaikki nämä strategiat tai yksikin niistä onnistuttaisiin toteuttamaan, toimenpiteellä ei silti todennäköisesti olisi kielteisiä vaikutuksia kilpailuun, koska sulautunut yksikkö jatkaisi kilpailua samaa tuoteyhdistelmää tarjoavien vakavaraisten ja vertikaalisesti integroituneiden kilpailijoiden kanssa (mm. Microsoft, Yahoo!, AOL ja WPP), joiden sulkeminen markkinoilta olisi epätodennäköistä.

6.3.3 *Markkinoiden sulkeminen Googlen ja DoubleClickin omaisuusserien yhdistelmän perusteella*

25. Pelkkä DoubleClickin ja Googlen omaisuusserien yhdistelmä ja erityisesti tietokannat, joita molemmilla yrityksillä on käytössään ja joita ne voisivat asiakkaiden verkkokäyttäytymisen perusteella kehittää, saattaisivat antaa sulautuneelle yksikölle mahdollisuuden päästä asemaan, jollaista sen kilpailijat eivät pysty saavuttamaan. Tämän yhdistelmän perusteella Googlen kilpailijoiden markkinaosuudet muuttuisivat vähitellen marginaalisiksi, mikä antaisi lopulta Googlle tilaisuuden korottaa välityspalvelujensa hintoja.
26. Markkinatutkimus on kuitenkin osoittanut, että näille huolenaiheille ei ole perusteita. DoubleClickin sopimukset mainostajien ja julkaisijoiden kanssa antavat tällä hetkellä DoubleClickille mahdollisuuden käyttää sen mainontateknologian avulla saatuja tietoja pelkästään kyseisen asiakkaan hyväksi. Ei ole viitteitä siitä, että sulautunut yksikkö pystyisi vaatimaan asiakkailtaan sopimusten muuttamista siten, että niitä koskevia tietoja voitaisiin jatkossa käyttää muiden asiakkaiden hyväksi. Lisäksi monet Googlen kilpailijat (esim. Microsoft ja Yahoo!) pystyvät jo tällä hetkellä yhdistämään hakutiedot ja käyttäjien selailukäyttäytymistä koskevat tiedot.

VII PÄÄTELMÄ

27. Päätöksessä todetaan näistä syistä, että ehdotettu keskittymä ei aiheuta kilpailuongelmia, jotka olennaisesti estäisivät tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla. Tämän vuoksi komissio katsoo, että ilmoitettu keskittymä soveltuu sulautuma-asetuksen 8 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 57 artiklan nojalla yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan.

Komission tiedonanto**Rautatieyrittäjien myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat**

(2008/C 184/07)

1. JOHDANTO**1.1 Yleinen tausta — Rautatieala**

1. Rautatiealalla on erityisiä etuja, sillä kyseessä on turvallinen ja saastuttamaton liikennemuoto. Rautatieliikenne voi näin ollen vaikuttaa huomattavasti kestävästi liikennejärjestelmän kehittämiseen Euroopassa.
2. Valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika" ⁽¹⁾ ja sen väliarvioinnissa ⁽²⁾ korostetaan, kuinka tärkeä on dynaaminen rautatieala, kun halutaan luoda sellainen tavaroiden ja ihmisten kuljetusjärjestelmä, joka on tehokas, varma ja puhdas ja kestäväällä tavalla myötävaikuttaa menestyksekkäitä eurooppalaisten yhtenäismarkkinoiden syntymiseen. Euroopan yhteisön kaupunkeja ja tiettyjä alueita vaivaavat liikennepuhkeet, tarve vastata ilmastonmuutoksen asettamiin haasteisiin sekä hiilivetyjen hinnannousu osoittavat, kuinka tärkeää on edistää rautatieliikenteen kehittämistä. Tässä suhteessa on muistettava, että myös yhteisellä liikennepolitiikalla on pyrittävä perustamissopimuksessa vahvistettuihin ympäristötavoitteisiin ⁽³⁾.
3. Euroopan rautatiealan vetovoimaisuus ei ole kuitenkaan riittänyt. Ala kärsi jatkuvasta laskusuuntauksesta 1960-luvulta aina 1990-luvun loppuun saakka. Sekä tavaroiden että matkustajien rautatiekuljetukset ovat suhteellisesti mitattuna vähentyneet muihin kuljetusmuotoihin verrattuna. Rautateiden tavaraliikenne on vähentynyt myös absoluuttisesti mitattuna: rahtikuljetuksia tehtiin rautateitse vuonna 1970 enemmän kuin vuonna 2000. Perinteiset rautatieyrittäjät eivät itse asiassa pystyneet tarjoamaan asiakkaiden edellyttämää luotettavuutta ja määräaikaisten noudattamista, minkä vuoksi rautatiekuljetuksista on siirrytty muihin kuljetusmuotoihin, lähinnä maantiekuljetuksiin ⁽⁴⁾. Vaikka rautateiden matkustajaliikenne on kasvanut absoluuttisesti mitattuna, lisäksi vaikuttaa kuitenkin hyvin rajoitetulta verrattuna maantie- ja lentoliikenteen kasvuun ⁽⁵⁾.
4. Vaikka tämä suuntaus vaikuttaa kääntyneen viime aikoina päinvastaiseksi ⁽⁶⁾, edessä on kuitenkin vielä pitkä tie ennen kuin rautatieliikenne vakaantuu ja muuttuu kilpailukykyiseksi. Varsinkin rautateiden tavaraliikennealalla on edelleen huomattavia vaikeuksia, jotka edellyttävät viranomaistoimia ⁽⁷⁾.
5. Euroopan rautatiealan suhteellinen laskusuuntaus johtuu pitkälti siitä, että kuljetusalan toimintakaavat säilyivät pitkään lähinnä kansallisina ja monopolistisina.
6. Koska kansallisissa verkoissa ei ollut kilpailua, rautatieyrittäjillä ei ensinnäkään ollut kannustimia alentaa toimintakustannuksiaan ja kehittää uusia palveluja. Ne eivät saaneet toiminnastaan tarpeeksi tuloja kattaakseen kaikki kulut ja tarpeelliset investoinnit. Joskus tällaiset tarpeelliset investoinnit jätettiin tekemättä. Jäsenvaltiot puolestaan toisinaan velvoittivat rautatieyrittäjät näihin investointeihin,

⁽¹⁾ KOM(2001) 370, 12. syyskuuta 2001, s. 18.

⁽²⁾ Komission tiedonanto "Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan — Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi" (KOM(2006) 314, 22. kesäkuuta 2006, s. 21).

⁽³⁾ Perustamissopimuksen 2 artiklan mukaan yhtenä yhteisön pääasiallisena tavoitteena on edistää "ympäristöä arvossa pitävää kestävää kasvua, joka ei edistä rahan arvon alenemista". Näitä määräyksiä täydennetään 174 artiklassa määritellyillä erityisillä tavoitteilla. Kyseisen artiklan mukaan yhteisön ympäristöpolitiikalla myötävaikutetaan erityisesti ympäristön laadun säilyttämiseen, suojeluun ja parantamiseen. Perustamissopimuksen 6 artiklan mukaan "ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä 3 artiklassa tarkoitetun yhteisön politiikan ja toiminnan määrittelyyn ja toteuttamiseen, erityisesti kestävästi kehityksen edistämiseksi."

⁽⁴⁾ Vuosina 1995–2005 rautateiden tavaraliikenne (ilmaistuna tonnikipometreinä) lisääntyi keskimäärin 0,9 prosenttia vuodessa. Tätä voidaan verrata maanteiden tavaraliikenteeseen, joka kasvoi vuosittain keskimäärin 3,3 prosenttia samalla ajanjaksolla (lähde Eurostat).

⁽⁵⁾ Vuosina 1995–2004 rautateiden matkustajaliikenne (ilmaistuna henkilökilometreinä) lisääntyi keskimäärin 0,9 prosenttia vuodessa. Tätä voidaan verrata yksityisautoiluun, joka kasvoi vuosittain keskimäärin 1,8 prosenttia samalla ajanjaksolla (lähde Eurostat).

⁽⁶⁾ Vuodesta 2002 lähtien, varsinkin niissä maissa, jotka ovat avanneet markkinansa kilpailulle. Vuonna 2006 rautateiden tavaraliikenne kasvoi 3,7 prosenttia ja matkustajaliikenne 3 prosenttia. Vuoden 2007 pitäisi vahvistaa tämä koheneva suuntaus.

⁽⁷⁾ Komission tiedonanto "Tavoitteena ensisijaisesti tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko" (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 ja SEC(2007) 1325), 18. lokakuuta 2007.

vaikka yritysten omat rahoitusvarat eivät riittäneet. Tämä johti rautatieyritysten huomattavaan velkaantumiseen, mikä puolestaan vaikutti kielteisesti niiden kehitykseen.

7. Euroopan rautatieliikenteen kehitystä on myös rajoittanut standardisoinnin ja verkkojen yhteentoimivuuden puute, kun taas maantie- ja lentoliikenteen harjoittajat ovat kehittäneet useita kansainvälisiä palveluja. Euroopan yhteisö sai perinnöksi kansallisten verkkojen muodostaman hajanaisen verkoston, jolle olivat tunnusomaista erilaiset raidelevyydet ja yhteensopimattomat opastin- ja turvallisuusjärjestelmät. Rautatieyritykset eivät näin ollen pystyneet hyödyntämään mittakaavaetuja, joita olisi syntynyt, jos infrastruktuuri ja liikkuva kalusto olisi suunniteltu yhdelle suurelle markkina-alueelle 25 ⁽¹⁾ kansallisen markkina-alueen sijasta.

8. Euroopan yhteisö harjoittaa rautatiealaa elvyttävää politiikkaa noudattamalla kolmea pääperiaatetta:
 - a) luodaan asteittain edellytykset, jotka mahdollistavat kilpailun syntyminen rautatiepalveluiden markkinoilla;
 - b) kannustetaan Euroopan rautatieverkon standardisointiin ja tekniseen yhdenmukaistamiseen tavoitteena täysi yhteentoimivuus Euroopan tasolla;
 - c) myönnetään yhteisön rahoitustukea (TEN-T-ohjelma ja rakennerahastot).

9. Euroopan yhteisö on näin ollen asteittain avannut rautatieliikenteen markkinoita kilpailulle. Kilpailun vapauttamista koskeva ensimmäinen paketti hyväksyttiin vuonna 2001 ja siihen sisältyi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/12/EY ⁽²⁾, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY ⁽³⁾ sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY ⁽⁴⁾. Tätä pakettia seurasi toinen paketti vuonna 2004, johon sisältyvät tärkeimmät toimenpiteet ovat Euroopan rautatieviraston perustamisesta (virastoasetus) 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin neuvoston asetus (EY) N:o 881/2004 ⁽⁵⁾, yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuudirektiivi) 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY ⁽⁶⁾, Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/50/EY ⁽⁷⁾ sekä yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 29 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY ⁽⁸⁾. Kolmas paketti hyväksyttiin vuonna 2007 ja siihen sisältyi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23 päivänä lokakuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 ⁽⁹⁾, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23 päivänä lokakuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007 ⁽¹⁰⁾, yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 23 päivänä lokakuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY ⁽¹¹⁾ sekä vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä 23 päivänä lokakuuta

⁽¹⁾ Maltassa ja Kyproksessa ei ole rautatieverkkoa.

⁽²⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽⁴⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2007/58/EY (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽⁵⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽⁷⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 114.

⁽⁸⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164.

⁽⁹⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

⁽¹¹⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44.

2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY⁽¹⁾. Näin ollen rautateiden tavaraliikennemarkkinat avattiin kilpailulle 15 päivänä maaliskuuta 2003 Euroopan laajuisessa rautateiden tavaraliikenneverkossa, sen jälkeen 1 päivänä tammikuuta 2006 kansainvälisessä tavaraliikenteessä ja lopuksi 1 päivänä tammikuuta 2007 rautatieliikenteen kabotaasissa. Kolmannen rautatiepaketin mukaisesti kansainvälinen matkustajaliikenne avataan kilpailulle 1 päivänä tammikuuta 2010. Tietty jäsenvaltiot, esimerkiksi Yhdistynyt kuningaskunta, Saksa, Alankomaat ja Italia, ovat jo (osittain) avanneet matkustajaliikennemarkkinansa kilpailulle.

10. Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetulla neuvoston direktiivillä 91/440/ETY⁽²⁾ asetetaan rautatieliikenteen toimijoiden käyttöön uusi institutionaalinen ja organisatorinen kehys, jossa edellytetään seuraavia:
 - a) rautatieyritysten⁽³⁾ erottaminen infrastruktuurin hallinnosta⁽⁴⁾ kirjanpidollisesti ja organisatorisesti;
 - b) rautatieyritysten hallinnon riippumattomuus;
 - c) rautatieyritysten johtaminen samojen periaatteiden mukaan, joita sovelletaan kaupallisiin yhtiöihin;
 - d) rautatieyritysten taloudellinen tasapaino, joka perustuu järkevään liiketoimintasuunnitelmaan;
 - e) jäsenvaltioiden rahoitustoimenpiteiden on oltava valtiontukisääntöjen mukaisia⁽⁵⁾.
11. Samanaikaisesti tämän kilpailun vapauttamisen kanssa komissio on myös pyrkinyt edistämään Euroopan rautatieverkkojen yhteentoimivuutta. Tähän on liittynyt rautatieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi tehtyjä yhteisön aloitteita⁽⁶⁾.
12. Lisäksi rautatiealaa pyritään edistämään julkisin toimin myöntämällä rahoitustukea. Komissio katsoo, että tällainen tuki voi olla perusteltua tietyissä tilanteissa, kun otetaan huomioon rautatiealan mukauttamisesta aiheutuvat huomattavat kustannukset.
13. Komissio toteaa myös, että rautatieliikenteeseen on kautta aikain osoitettu huomattavasti julkisia varoja. Vuodesta 2004 lähtien Euroopan unionin 25 jäsenvaltiota (EU-25) ovat myöntäneet yhteensä noin 17 miljardia EUR rautatieinfrastruktuurien rakentamiseen ja kunnossapitoon⁽⁷⁾. Jäsenvaltiot maksavat rautatieyrityksille korvauksena kannattamattomista matkustajaliikennepalveluista vuosittain 15 miljardia EUR⁽⁷⁾.
14. Rautateiden valtiontuki voidaan hyväksyä, jos sillä myötävaikutetaan yhdenmittyjen, kilpailulle avoimien ja yhteentoimivien eurooppalaisten markkinoiden syntymiseen sekä yhteisön tavoitteisiin kestävästä liikenteestä. Komission on varmistuttava tässä yhteydessä, ettei viranomaisten myöntämä rahoitustuki vääristä kilpailua yhteisön edun vastaisella tavalla. Tietyissä tapauksissa komissio voi edellyttää, että jäsenvaltio antaa sitoumuksen yhteisön tavoitteiden noudattamisesta, kun tuki myönnetään.

1.2 Suuntaviivojen tarkoitus ja soveltamisala

15. Näiden suuntaviivojen tarkoituksena on antaa ohjeistusta siitä, noudattaako direktiivissä 91/440/ETY määritellyille rautatieyrityksille myönnetty valtiontuki perustamissopimusta edellä kuvatuissa olosuhteissa. Lisäksi suuntaviivojen 3 lukua sovelletaan kaupunki- tai seutuliikennettä tai alueellista matkustajaliikennettä harjoittaviin yrityksiin. Suuntaviivat nojautuvat erityisesti periaatteisiin, jotka yhteisön lainsäätäjät on vahvistanut kolmessa peräkkäisessä rautatiepaketissa. Suuntaviivojen tavoitteena on

⁽¹⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51.

⁽²⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2007/58/EY.

⁽³⁾ Direktiivin 91/440/ETY 3 artiklan mukaan rautatieyrityksellä tarkoitetaan 'yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti toimiluvan saanutta julkista tai yksityistä yritystä, jonka päätoimena on rautateiden tavaraj- ja/tai matkustajaliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset'.

⁽⁴⁾ Direktiivin 91/440/ETY 3 artiklan mukaan infrastruktuurin hallinnolla tarkoitetaan 'elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tähän voi kuulua myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin hallinnon tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille'.

⁽⁵⁾ Direktiivin 91/440/ETY 9 artiklan 3 kohdan mukaan "jäsenvaltioiden tukea rautatieyrityksille tässä artiklassa tarkoitettujen velkojen poistamiseksi myönnettäessä on otettava huomioon perustamissopimuksen 73, 87 ja 88 artikla".

⁽⁶⁾ Erityisesti direktiivi 2004/49/EY.

⁽⁷⁾ *Lähde:* Euroopan komissio, perustuu jäsenvaltioiden vuosittain toimittamiin tietoihin. Luvun pitäisi itse asiassa olla suurempi, sillä kaikkea rahoitustukea, varsinkaan rakenne- ja koheesiorahastojen tukea, ei ole ilmoitettu.

lisätä julkisen rahoituksen avoimuutta sekä oikeusvarmuutta perustamissopimuksen määräysten suhteen markkinoiden avautuessa. Nämä suuntaviivat eivät koske infrastruktuurin hallinnolle suunnattua julkista rahoitusta.

16. Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä tuki, joka uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei periaatteessa sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tällaiset jäsenvaltioiden myöntämät tuet voivat kuitenkin tietyissä tilanteissa olla perusteltuja yhteisön yhteisen edun vuoksi. Tetyt tällaiset tilanteet mainitaan perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa, ja niitä sovelletaan liikennealaa kuten muihinkin talouden aloihin.
17. Lisäksi perustamissopimuksen 73 artiklassa määrätään, että tuki soveltuu yhteismarkkinoille, ”jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi”. Mainittu artikla on perustamissopimuksen yleiseen rakenteeseen kuuluva erityismääräys (*lex specialis*). Mainitun artiklan nojalla yhteisön lainsäätäjä on hyväksynyt kaksi liikennealaa erityisesti koskevaa säädöstä eli julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 ⁽¹⁾ ja tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70 ⁽²⁾. Yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1192/69 säädetään samoin, että jäsenvaltiot voivat myöntää rautatieyrityksille tiettyjä korvauksia ⁽³⁾.
18. Asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot saavat vain kyseisessä asetuksessa säädettyissä tapauksissa ja säädettyin edellytyksin toteuttaa sellaisia yhteensovittamistoimenpiteitä ja asettaa sellaisia julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvia velvoitteita, joihin liittyy perustamissopimuksen 73 artiklassa tarkoitetun tuen myöntäminen, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1192/69 soveltamista. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Altmark ⁽⁴⁾ antaman tuomion mukaan tästä seuraa, että valtiontukia, joita ei voida hyväksyä asetuksen (ETY) N:o 1107/70, (ETY) N:o 1191/69 tai (ETY) N:o 1192/69 mukaisesti, ei voida todeta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti ⁽⁵⁾. Lisäksi on muistettava, että julkisen palvelun velvoitteesta maksettavia korvauksia, jotka eivät täytä perustamissopimuksen 73 artiklasta johdettuja säännöksiä, ei voida todeta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan tai muiden perustamissopimuksen määräysten mukaisesti ⁽⁶⁾.
19. Kun asetus (EY) N:o 1370/2007 (”julkisen palvelun velvoitetta koskeva asetus”) tulee voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 ja kumoaa asetukset (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70, se luo uuden säädöskehysten. Sen vuoksi näitä suuntaviivoja ei sovelleta julkisen palvelun velvoitteesta maksettaviin korvauksiin liittyviin näkökohtiin.
20. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 tultua voimaan oikeusperustana voidaan käyttää suoraan perustamissopimuksen 73 artiklaa määriteltäessä, soveltuvatko julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvat tuet, erityisesti tavaraliikenteen yhteensovittamiseen tarkoitetut tuet, yhteismarkkinoille. Olisi tarjottava yleinen tulkinta siitä, kuinka arvioidaan, ovatko liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävät tuet perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisia. Näiden suuntaviivojen tarkoituksena on erityisesti vahvistaa tällaiset arviointiperusteet ja enimmäisintensiteetit. Kun otetaan huomioon 73 artiklan sanamuoto, komission on kuitenkin annettava jäsenvaltioille mahdollisuus tarvittaessa osoittaa, että toimenpiteet, jotka ylittävät vahvistetut enimmäismäärät, ovat tarpeen ja oikeasuhteisia.
21. Nämä suuntaviivat koskevat perustamissopimuksen 73 ja 87 artiklan soveltamista sekä mainittujen artiklojen täytäntöönpanoa, kun julkista rahoitusta myönnetään direktiivissä 91/440/ETY tarkoitetuille rautatieyhtiöille. Suuntaviivoissa käsitellään seuraavia seikkoja: julkinen tuki rautatieyrityksille infrastruktuurien rahoituksen kautta (2 luku), tuki liikkuvan kaluston ostamiseksi ja uudistamiseksi

⁽¹⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁽²⁾ EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vastaan Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (”Altmark”), 24. heinäkuuta 2003 antama tuomio, Kok. 2003, s. I-7747.

⁽⁵⁾ Ks. ed. alaviite, Altmark-tuomio, 107 kohta.

⁽⁶⁾ Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 28 päivänä marraskuuta 2005 tehty komission päätös (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67), johdanto-osan 17 kappale.

(3 luku), jäsenvaltioiden perumat velat tavoitteena rautatieyritysten taloudellisen tilanteen tervehdyttäminen (4 luku), rautatieyritysten rakenneuudistustuet (5 luku), liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävät tuet (6 luku) ja rautatieyrityksille myönnettyt valtiontakaukset (7 luku). Näissä suuntaviivoissa ei sitä vastoin käsitellä julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen yksityiskohtaisia soveltamissääntöjä, joiden osalta komissio ei ole vielä kehittänyt päätöksentekokäytäntöä ⁽¹⁾.

2. JULKINEN TUKI RAUTATIEYRITYKSILLE RAUTATIEINFRASTRUKTUURIEN RAHOITUKSEN KAUTTA

22. Rautatieinfrastruktuureilla on huomattava merkitys Euroopan rautatiealan kehittämisessä. Huomatavat infrastruktuuri-investoinnit ovat välttämättömiä riippumatta siitä, onko kyseessä yhteentoimivuus, turvallisuus tai suurten nopeuksien verkon kehittäminen ⁽²⁾.
23. Näitä suuntaviivoja sovelletaan ainoastaan rautatieyrityksiin. Niiden tarkoituksena ei ole kuitenkaan määritellä valtiontukien osalta oikeudellista järjestelmää, jota sovelletaan infrastruktuurien julkiseen rahoitukseen. Tässä luvussa ainoastaan tarkastellaan infrastruktuurien julkisen tuen vaikutuksia rautatieyrityksiin.
24. Infrastruktuurien kehittämiseen myönnettävä julkinen rahoitus voi itse asiassa tuoda välillistä etua rautatieyrityksille ja olla siten tukea. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti olisi arvioitava, onko infrastruktuurien hyväksi toteutettavalla toimenpiteellä sellainen taloudellinen vaikutus, että se alentaa rautatieyrityksen vastattavaksi tavallisesti kuuluvia kustannuksia ⁽³⁾. Jotta tällainen vaikutus olisi olemassa, kyseisille yrityksille on erityisesti tarjouduttava valikoiva etu ja tällaisen edun on oltava seurausta asianomaisten infrastruktuurien rahoituksesta ⁽⁴⁾.
25. Jos infrastruktuuri on kaikkien potentiaalisten käyttäjien käytettävissä tasavertaisella ja syrjimättömällä tavalla ja infrastruktuurin käytöstä veloitetaan sopiva, yhteisön lainsäädännön (direktiivi 2001/14/EY) mukainen korvaus, komissio tavallisesti katsoo, että infrastruktuurien julkinen rahoitus ei ole rautatieyrityksille maksettua valtiontukea ⁽⁵⁾.
26. Komissio muistuttaa lisäksi mieliin, että jos rautatieinfrastruktuurien julkinen rahoitus on yhdelle tai useammalle rautatieyritykselle myönnettävää tukea, se voidaan hyväksyä esimerkiksi perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti, jos kyseinen infrastruktuuri on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi. Tässä suhteessa näiden suuntaviivojen 6 luku toimii olennaisena viitekohtana yhteismarkkinoille soveltuvuutta arvioitaessa.

3. TUET LIIKKUVAN KALUSTON OSTAMISEKSI JA UUDISTAMISEKSI

3.1 Tarkoitus

27. Matkustajaliikenteessä käytettävien vetureiden ja junavanujen kanta on vanhaa ja joskus loppuunkäytettyä, erityisesti uusissa jäsenvaltioissa. Vuonna 2005 EU-25:n (diesel- ja sähkö)vetureista 70 prosenttia ja junavaunuista 65 prosenttia oli yli 20 vuoden ikäisiä ⁽⁶⁾. Euroopan unioniin vuonna

⁽¹⁾ Suuntaviivoissa ei myöskään käsitellä asetuksen (ETY) N:o 1192/69 soveltamista.

⁽²⁾ "Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan — Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi" komission tiedonanto.

⁽³⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-382/99, Alankomaiden kuningaskunta vastaan komissio, 13. kesäkuuta 2002 antama tuomio, Kok. 2002, s. I-5163.

⁽⁴⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-156/98, Saksan liittotasavalta vastaan komissio, 19. syyskuuta 2000 antama tuomio, Kok. 2000, s. I-6857.

⁽⁵⁾ N 478/04, Irlanti — Coràs Iompair Eirannin (CIÉ) infrastruktuuri-investoinnin pääomainojen valtiontakauksesta 7 päivänä kesäkuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 209, 31.8.2006, s. 8); N 284/05, Irlanti — Alueellinen laajakaistaohjelma — Alueverkko-ohjelman II ja III vaiheista 8 päivänä maaliskuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 207, 30.8.2006, s. 3), 34 kohta; ja seuraavat komission päätökset: Espanjan toteuttamista toimenpiteistä ja valtiontuesta Benidormissa (Alicantessa) sijaitsevan Terra Mítica SA -teemapuiston hyväksi 2 päivänä elokuuta 2002 tehty päätös 2003/227/EY (EUVL L 91, 8.4.2003, s. 23) 64 kohta; N 355/04, Belgia — Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhanke Krijgsbaan-väylän siirtämiseksi tunneliin Deurnessa; teollisuusalueen ja Antwerpenin lentoaseman toiminnan kehittämiseksi 20 huhtikuuta 2005 tehty päätös (EUVL C 176, 16.7.2005, s. 11) 34 kohta; N 550/01, Belgia — Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä toteutetusta lastaus- ja purkujärjestelmästä 11 päivänä joulukuuta 2001 tehty päätös (EYVL C 24, 26.1.2002, s. 2) 24 kohta; N 649/01, Yhdistynyt kuningaskunta — Avustuksesta rahtiliikenteen infrastruktuureja varten 20 päivänä joulukuuta 2001 tehty päätös (EYVL C 45, 19.2.2002, s. 2) 45 kohta; N 356/02, Yhdistynyt kuningaskunta — Rahoituspaketista, jonka avulla Railtrack plc voidaan erottaa selvitystilassa olevasta pesästä, jotta sen toimintaa voidaan jatkaa taloudellisesti vakaalta ja varmalta perustalta (Network Rail) 17 päivänä heinäkuuta 2002 tehty päätös (EYVL C 232, 28.9.2002, s. 2) 70 kohta; N 511/95 — Jaguar Cars Ltd. Ks. myös Guidelines on the application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to the State Aids in the Aviation Sector (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5) 12 kohta; valkoinen kirja: oikeudenmukainen maksu infrastruktuurin käytöstä, KOM(1998) 466 lopullinen, 43 kohta; "Merisatamapalvelujen laadun parantaminen — Euroopan liikenteen avaintekijä" komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2001) 35 lopullinen, s. 11).

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

2004 liittyneissä jäsenvaltioissa 82 prosenttia vetureista ja 62 prosenttia junavaunuista oli vuonna 2005 yli 20 vuotta vanhoja ⁽¹⁾. Komissio kuitenkin arvioi käytettävissään olevien tietojen perusteella, että vuosittain noin 1 prosentti tästä kannasta uusitaan.

28. Tämä kehitys heijastaa luonnollisesti yleisesti rautatiealan vaikeuksia, jotka vähentävät rautatieyritysten houkutteita ja valmiutta pyrkiä investoimaan liikkuvan kaluston uudenaikaistamiseen ja/tai uusimiseen. Tällaiset investoinnit ovat kuitenkin välttämättömiä säilyttämään rautatieliikenteen kilpailukyky verrattuna muihin kuljetusmuotoihin, jotka saastuttavat enemmän tai aiheuttavat enemmän ulkoisia kustannuksia. Investoinnit ovat myös tarpeen rajoittamaan rautatieliikenteen ympäristövaikutuksia, erityisesti meluhaittoja, ja parantamaan rautatieliikenteen turvallisuutta. Lisäksi kansallisten verkkojen yhteentoimivuuden parantaminen edellyttää nykyisen liikkuvan kaluston mukauttamista järjestelmän yhtenäisyyden säilyttämiseksi.
29. Edellisen perusteella käy ilmi, että liikkuvan kaluston ostamiseen ja uudistamiseen tarkoitetut tuet voivat tietyissä olosuhteissa myötävaikuttaa monenlaisiin yhteisen edun mukaisiin tavoitteisiin, joten niiden voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille.
30. Tämän jakson tarkoituksena on tarkentaa ne olosuhteet, joissa komissio tarkastelee tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.

3.2 Soveltuvuus yhteismarkkinoille

31. Kun tarkastellaan tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille, on otettava huomioon tavoite yhteisestä edusta, johon tuki myötävaikuttaa.
32. Komissio katsoo, että periaatteessa tarve uudenaikaistaa liikkuvaa kalustoa voidaan ottaa riittävällä tavalla huomioon joko valtiontukiin sovellettavien yleisten sääntöjen täytäntöönpanossa tai soveltamalla perustamissopimuksen 73 artiklaa, kun tuki on tarkoitettu liikenteen yhteensovittamiseen (6 luku).
33. Tarkastellessaan liikkuvaan kalustoon myönnettävien tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille komissio soveltaa näin ollen yleisesti perusteita, jotka on määritelty kullekin seuraavalle tukiluokalle näissä suuntaviivoissa tai muissa merkityksellisissä asiakirjoissa:
- tuot liikenteen yhteensovittamiseen ⁽²⁾;
 - rautatieyritysten rakenneuudistustuet ⁽³⁾;
 - pk-yritysten tuet ⁽⁴⁾;
 - ympäristönsuojelutuet ⁽⁵⁾;
 - tuot, jotka on tarkoitettu julkisen palvelun velvoitteista julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa aiheutuvien kustannusten korvaamiseen ⁽⁶⁾;
 - alueelliset tuet ⁽⁷⁾.
34. Siltä osin kuin kyseessä ovat alkuinvestointeihin tarkoitetut alueelliset tuet, alueellisia valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa todetaan, että ”liikennealalla kuljetuskaluston (irtain omaisuus) hankinnasta aiheutuville kustannuksille ei voida myöntää alkuinvestointitukea” (50 kohta, alaviite 48). Komissio katsoo, että tästä säännöstä on syytä poiketa, kun kyseessä on rautateiden matkustajaliikenne. Tämä johtuu kyseisen kuljetusmuodon erityispiirteistä, erityisesti siitä, että kyseisen alan liikkuva kalusto

⁽¹⁾ Lähde: CER (2005).

⁽²⁾ Ks. 6 luku.

⁽³⁾ Vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2), ja 5 luku.

⁽⁴⁾ EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annettu komission asetus (EY) N:o 70/2001 (EYVL L 10, 13.1.2001, s. 33), asetus sellaisenaan kuin se viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1976/2006 (EUVL L 368, 23.12.2006, s. 85).

⁽⁵⁾ Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta ympäristönsuojelulle (EUVL C 82, 1.4.2008, s. 1).

⁽⁶⁾ Asetus (ETY) N:o 1191/69, asetus julkisen palvelun velvoitteista ja varsinkin sen 3 artiklan 1 kohta: ”Kun toimivaltainen viranomaisn päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa”.

⁽⁷⁾ Alueellisia valtiontukia koskevat suuntaviivat vuosille 2007–2013 (EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13), 8 kohta.

saattaa olla pysyvästi osoitettu tietyille rautatielinjoille tai tiettyihin palveluihin. Näin ollen tietyin jäljempänä määritellyin edellytyksin liikkuvan kaluston hankinnasta rautateiden matkustajaliikenteessä (tai muissa liikennemuodoissa, kuten kevytjuna, metro tai raitiovaunu) aiheutuvia kustannuksia pidetään näiden suuntaviivojen mukaisina tukikelpoisina menoina ⁽¹⁾. Sen sijaan yksinomaan tavaraliikenteessä käytettävän liikkuvan kaluston hankintamenot eivät ole tukikelpoisia.

35. Kun otetaan huomioon 28 ja 29 kohdassa kuvailtu tilanne, tätä poikkeusta sovelletaan liikkuvaan kalustoon tehtäviin kaikenlaisiin investointeihin riippumatta siitä, onko kyseessä alkuinvestointi vai korvaava investointi, jos kalusto on osoitettu linjoille, jotka palvelevat säännöllisesti perustamis- sopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaista tukialuetta tai alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 80 ja 81 kohdan mukaista syrjäisintä aluetta tai harvaanasuttua aluetta ⁽²⁾. Muilla alueilla poikkeusta sovelletaan ainoastaan alkuinvestointitukiin, ja korvaaviin investointeihin tarkoitettujen tukien osalta sitä sovelletaan ainoastaan, jos tuen turvin uudenaikaistettava liikkuva kalusto on kokonaisuudessaan yli 15 vuotta vanhaa.
36. Jottei kilpailu vääristyisi yhteisen edun vastaisella tavalla, komissio katsoo kuitenkin, että tähän poikkeukseen on sovellettava neljää edellytystä, joiden on täyttyvä kumulatiivisesti:
- a) asianomaisen liikkuvan kaluston on oltava osoitettuna yksinomaan tietyn alueen kaupunki- tai seutuliikenteeseen tai alueelliseen matkustajaliikenteeseen taikka tietyille, useita alueita palvelevalle linjalle. Tässä tarkoituksessa näissä suuntaviivoissa 'kaupunki- ja seutuliikenteellä' tarkoitetaan liikennepalveluja, jotka täyttävät kaupunki- tai asutuskeskuksen tarpeet sekä tällaisen keskuksen ja sitä ympäröivien lähiöiden väliset tarpeet, sekä 'alueellisella liikenteellä' liikennepalveluja, joita harjoitetaan yhden tai useamman alueen liikennetarpeiden täyttämiseksi. Useita alueita yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa palvelevat liikennepalvelut voivat näin ollen kuulua tämän alakohdan soveltamisalaan, jos vaikutus näiden liikennepalvelujen kattamien alueiden aluekehitykseen voidaan osoittaa erityisesti palvelun säännöllisyydellä. Tällaisessa tapauksessa komissio varmistaa, ettei tuki vaaranna kansainvälisen matkustajaliikenteen markkinoiden ja kabotaasin tosiasiallista avaamista (kolmannen rautatiepaketin voimaantulo);
 - b) asianomaisen liikkuvan kaluston pitäisi pysyä vähintään kymmenen vuotta yksinomaan sillä tietyllä alueella tai useita alueita ylittävällä tietyllä linjalla, jonka suhteen tukea on maksettu;
 - c) korvaavan liikkuvan kaluston on täytettävä kyseisessä verkossa sovellettavat, yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja ympäristöä koskevat standardit ⁽³⁾;
 - d) jäsenvaltion on osoitettava, että hanke edistää johdonmukaista alueellista kehitysstrategiaa.
37. Komissio valvoo, että kilpailun aiheeton vääristyminen vältetään, erityisesti ottamalla huomioon lisätulot, joita tukea saavalle yritykselle saattaa syntyä asianomaisella linjalla korvattavasta liikkuvasta kalustosta, jos liikkuva kalusto esimerkiksi myydään kolmansille tai sitä käytetään muilla markkinoilla. Tätä varten komissio voi asettaa tuen myöntämisen edellytykseksi tukea saavan yrityksen veloitteen myydä osittain tai kokonaan ja tavanomaisin markkinaedellytyksin ne tarvikkeet, joita se ei enää tarvitse, jotta toiset toimijat voivat jatkaa tarvikkeiden käyttöä. Tässä tapauksessa vanhojen tarvikkeiden myynnistä saatavat tulot vähennetään tukikelpoisista menoista.

⁽¹⁾ Komissio toteaa, että tätä perustelua voidaan tapauksesta riippuen soveltaa soveltuvin osin maantieliikenteen julkisessa henkilöliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin, kun nämä ajoneuvot täyttävät uusiin ajoneuvoihin sovellettavat yhteisön standardit. Komissio soveltaa tällaisissa tapauksissa yhtäläisen kohtelun varmistamiseksi samaa lähestymistapaa kuin näissä suuntaviivoissa kuvataan rautateiden liikkuvan kaluston osalta. Kun jäsenvaltiot myöntävät tämäntyyppisiä tukia, komissio kannustaa jäsenvaltioita tukemaan vähiten saastuttavia teknologioita. Lisäksi komissio tutkii, missä määrin on aiheellista myöntää erityistä rahoitustukea, joka johtaa tällaisia teknologioita kannustaviin korkeampiin tuki-intensiteetteihin.

⁽²⁾ Harvaanasutut alueet vastaavat NUTS-II -tason alueita, joilla väestötiheys on korkeintaan kahdeksan asukasta/km² ja joiden viereisillä pienemmillä alueilla on sama väestötiheys, tai ne kuuluvat tällaisiin alueisiin.

⁽³⁾ Yhteisön normit ylittävien tai yhteisön normien puuttuessa ympäristönsuojelun tasoa parantavien uusien kuljetusajoneuvojen hankintaan myönnettävät tuet ovat mahdollisia ympäristöalan valtiontukia koskevien yhteisön suuntaviivojen puitteissa.

38. Yleisemmin ottaen komissio valvoo, ettei tukea käytetä väärin. Samalla sovelletaan muita edellytyksiä, jotka vahvistetaan alueellisia valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa erityisesti enimmäisintensiteettien osalta, sekä aluetukikarttoja ja tuen kasaantumista koskevia sääntöjä. Komissio toteaa, että asianomaiset erityiset suuntaviivat voivat joissakin tapauksissa koskea useita eri alueita, joilla sovelletaan aluetukikarttojen mukaisia erilaisia enimmäisintensiteettejä. Tällöin komissio soveltaa asianomaisen linjan säännöllisesti palvelemien alueiden korkeinta tuki-intensiteettiä suhteessa tämän palvelun säännöllisyyteen ⁽¹⁾.
39. Kun kyseessä ovat investointihankkeet, joiden tukikelpoiset menot ylittävät 50 miljoonaa EUR, komissio katsoo, että rautateiden matkustajaliikenteen erityispiirteiden vuoksi on syytä poiketa alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 60–70 kohdasta. Alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 64 ja 67 kohtaa sovelletaan kuitenkin, jos investointihanke koskee liikkuvaa kalustoa, joka on osoitettu useita alueita palvelevalle erityiselle linjalle.
40. Jos tuensaajayritykselle on annettu tehtäväksi yleistä taloudellista etua koskevia palvelutoimia, joihin liittyy liikkuvan kaluston hankintaa ja/tai uudistamista, ja yritys saa jo korvauksen näistä toimistaan, kyseinen korvaus on otettava huomioon siinä alueellisen tuen määrässä, joka yritykselle voidaan myöntää, jotta vältettäisiin liialliset korvaukset.

4. VELKOJEN PERUUTTAMINEN

4.1 Tarkoitus

41. Kuten 1.1 jaksossa todetaan, rautatieyritysten tulot ja menot, erityisesti investointikustannukset, ovat pitkään olleet epätasapainossa. Tämä on johtanut huomattavaan velkaantumiseen, jonka hoitamisesta aiheutuu huomattava rasitus rautatieyrityksille ja joka rajoittaa näiden yritysten investointikapasiteettia sekä infrastruktuurien että liikkuvan kaluston uudistamisen osalta.
42. Tämä tilanne on otettu nimenomaisesti huomioon direktiivissä 91/440/ETY. Mainitun direktiivin johdanto-osan seitsemännessä kappaleessa todetaan, että jäsenvaltioiden olisi "erityisesti huolehdittava siitä, että olemassa olevilla julkisilla rautatiekuljetusyrityksillä on terve taloudellinen rakenne", ja mainitaan, että tätä varten saatetaan tarvita "taloudellisia uudelleenjärjestelyjä". Direktiivin 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on "yhdessä olemassa olevien julkisten rautatieyritysten kanssa luotava asianmukaiset mekanismit näiden yritysten velkaantumisen vähentämiseksi tasolle, joka ei ole esteenä terveille taloudelliselle liikkeenjohdolle, sekä niiden taloudellisen aseman parantamiseksi". Kyseisen artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää valtiontukea "tässä artikkelissa tarkoitettujen velkojen poistamiseksi" ja tukia myönnettäessä on otettava huomioon perustamissopimuksen 73, 87 ja 88 artikla.
43. Direktiivin 91/440/ETY tultua voimaan jäsenvaltiot vähensivät 1990-luvun alussa huomattavasti rautatieyritysten velkaantumista. Rautatieyritysten velkojen uudelleenjärjestely sai erilaisia muotoja:
- velkojen siirtäminen kokonaan tai osittain infrastruktuurin hallinnosta vastaavalle elimelle, minkä ansiosta rautatieyritys voi toimia terveemmällä taloudellisella perustalla. Tällainen siirto voitiin tehdä, kun liikennepalvelujen tarjoaminen ja infrastruktuurin hallinto erotettiin toisistaan;
 - erillisten yksiköiden perustaminen infrastruktuurihankkeiden rahoitukseen (esimerkiksi suurten nopeuksien radat), minkä ansiosta helpotetaan taloudellista taakkaa, joka muuten olisi tulevaisuudessa näistä uusista infrastruktuureista rautatieyrityksille aiheutunut;
 - rautatieyritysten taloudellinen uudelleenjärjestely erityisesti velkojen osittaisella tai täydellisellä peruuttamisella.

⁽¹⁾ Jos linja tai palvelu palvelee järjestelmällisesti (eli kullakin matkalla) aluetta, johon sovelletaan korkeinta tuki-intensiteettiä, tätä intensiteettiä sovelletaan kaikkiin tukikelpoisiin menoihin. Jos aluetta, johon sovelletaan korkeinta tuki-intensiteettiä, palvelee ainoastaan satunnaisesti, tätä intensiteettiä sovelletaan ainoastaan kyseisellä alueella aiheutuneisiin tukikelpoisiin menoihin.

44. Näillä kolmenlaisilla toimilla on pystytty kohentamaan rautatieyritysten taloudellista tilannetta lyhyellä aikavälillä. Velkaantuminen on vähentynyt suhteessa kaikkiin vastuisiin, samoin on vähentynyt koronmaksun osuus toimintakustannuksista. Velkahuojennuksen ansiosta rautatieyritysten taloudellinen tilanne on yleisesti ottaen kohentunut, kun takaisinmaksettavan pääoman ja koronmaksun osuus on vähentynyt. Korkotaso on lisäksi alentunut tällaisen velkahuojennuksen ansiosta, millä on ollut huomattava vaikutus velanhoitoon.
45. Komissio toteaa kuitenkin, että useat rautatieyritykset ovat edelleen huolestuttavan velkaantuneita. Useat näistä yrityksistä ovat velkaantuneet enemmän kuin kaupallisen yrityksen kannalta on hyväksyttävää, itserahoitus ei edelleenkään toteudu ja/tai yritykset eivät pysty rahoittamaan investointitarpeitaan tuloilla, joita ne saavat nykyisistä ja tulevista kuljetustoimista. Lisäksi on todettava, että yhteisöön 1 päivänä toukokuuta 2004 jälkeen liittyneissä jäsenvaltioissa rautatiealan yritykset ovat huomattavasti velkaantuneempia kuin muualla yhteisössä.
46. Tämä tosiseikka näkyy siinä, että yhteisön lainsäätäjä päätti olla muuttamatta direktiivien 2001/12/EY ja 2004/51/EY hyväksymisen yhteydessä direktiivin 91/440/ETY säännöksiä. Nämä säännökset sisältyvät siis peräkkäisten rautatiepakettien muodostamaan yleiseen kehykseen.
47. Tämän luvun tarkoituksena on täsmentää tapaa, jolla komissio aikoo tämän johdetusta oikeudesta seuraavan vaatimuksen huomioon ottaen soveltaa perustamissopimuksen valtioneuvoston päätöksiä rautatieyritysten velkaantumisen vähentämistä koskeviin.

4.2 Valtiontuen olemassaolo

48. Ensinnäkin komissio muistuttaa mieliin, että perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan periaatetta tuen soveltumattomuudesta sovelletaan ainoastaan tukeen, ”joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa”, ja ainoastaan ”siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”. Kun jäsenvaltion myöntämä rahoitustuki vahvistaa jonkin yrityksen asemaa suhteessa sen kilpailijoihin yhteisön sisäisessä kaupassa, on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti syytä katsoa, että kyseinen tuki vaikuttaa näihin kilpailijoihin ⁽¹⁾.
49. Kaikki valtiosta johtuvat ja valtion varoin toteutetut toimenpiteet, joista seuraa velkojen täydellinen tai osittainen peruuttaminen nimenomaisesti yhden tai useamman rautatieyrityksen hyväksi, kuuluvat näin ollen perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos kyseinen rautatieyritys toimii kilpailulle avoimilla markkinoilla ja velan peruuttaminen vahvistaa sen asemaa ainakin yhdellä näistä markkinoista.
50. Komissio muistuttaa mieliin, että rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen markkinat avattiin kilpailulle direktiivillä 2001/12/EY Euroopan laajuisessa rautateiden tavaraliikenneverkossa 15 päivänä maaliskuuta 2003. Komissio katsoo, että yleisesti ottaen markkinat on avattu kilpailulle viimeistään 15 päivänä maaliskuuta 2003.

4.3 Soveltuvuus yhteismarkkinoille

51. Jos rautatieyrityksen velan peruuttaminen on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvaa valtiontukea, siitä on ilmoitettava komissiolle perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti.
52. Tällaista tukea on yleisesti ottaen tarkasteltava vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen myönnettäviä valtiontukia koskevien yhteisön suuntaviivojen vuodelta 2004 (jäljempänä ’rakenneuudistustukia koskevat vuoden 2004 suuntaviivat’) perusteella, jollei näiden suuntaviivojen 5 luvusta muuta johdu.
53. Siinä erityistapauksessa, että peruutettavat velat liittyvät yksinomaan liikenteen yhteensovittamiseen, julkisen palvelun velvoitteesta maksettavaan korvaukseen tai kirjanpidon säännönmukaistamiseen, tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille tarkastellaan perustamissopimuksen 73 artiklan, kyseisen artiklan täytäntöönpanemiseksi hyväksytyjen asetusten sekä kirjanpidon säännönmukaistamista koskevan asetuksen mukaisesti ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Yhteisön tuomioistuimen asiassa 730/79, Philip Morris Holland vastaan komissio, 17. syyskuuta 1980 antama tuomio, Kok. 1980, s. 2671, 11 kohta.

⁽²⁾ Asetus (ETY) N:o 1192/69.

54. Direktiivin 91/440/ETY 9 artikla huomioon ottaen komissio katsoo lisäksi, että tietyin edellytyksin tällaiset tuet on voitava hyväksyä, vaikka taloudellisia uudelleenjärjestelyjä ei tehtäisi, jos kyseessä on sellaisten vanhojen velkojen peruuttaminen, jotka on otettu ennen alan kilpailulle avaamista koskevat edellytykset vahvistavan direktiivin 2001/12/EY voimaantuloa.
55. Komissio itse asiassa katsoo, että tämäntyyppiset tuet voivat olla yhteismarkkinoille soveltuvia, jos niillä on tarkoitus helpottaa siirtymistä avoimille rautatieliikenteen markkinoille, kuten direktiivin 91/440/ETY 9 artiklassa säädetään ⁽¹⁾. Näin ollen komissio katsoo, että tällaiset tuet voidaan perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti ⁽²⁾ katsoa yhteismarkkinoille soveltuviksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät.
56. Ensinnäkin tuen tarkoituksena on oltava sellaisten selkeästi määriteltyjen ja yksilöityjen velkojen kompensoiminen, jotka on otettu ennen 15 päivää maaliskuuta 2001, jolloin direktiivi 2001/12/EY tuli voimaan. Tuki ei saa missään tapauksessa ylittää velkojen määrää. Kun kyseessä ovat yhteisöön 15 päivänä maaliskuuta 2001 jälkeen liittyneet jäsenvaltiot, määräävä ajankohta on yhteisöön liittymisen päivämäärä. Direktiivin 91/440/ETY 9 artiklan ajatuksena, joka toistuu myöhemmissä direktiiveissä, oli itse asiassa korjata velkaantumistasoa, jonka kertymishetkellä markkinoiden avaamisesta yhteisön tasolla ei ollut vielä päätetty.
57. Toiseksi asianomaisten velkojen on liityttävä suoraan rautatieliikennetoimintaan, rautatieliikenteen hallintoon taikka rautatieinfrastruktuurin rakentamiseen tai käyttöön. Jos velka on otettu investointeihin, jotka eivät suoraan liity rautatieliikenteeseen ja/tai rautatieinfrastruktuureihin, se ei ole tukiel-poista.
58. Kolmanneksi velkojen peruuttamisen on hyödytettävä sellaisia yrityksiä, joiden ylivelkaantuminen on esteenä niiden terveelle taloudelliselle liikkeenjohdolle. Tuen on oltava tarpeen tilanteen korjaamiseksi sikäli, että yritys ei markkinoiden kilpailutilanteen kehittyessä ennakoidulla tavalla pysty tervehdyttämään taloudellista tilannettaan lähitulevaisuudessa. Tämän perusteen arvioinnissa on otettava huomioon tuottavuuden kasvu, jota yritykseltä kohtuudella voidaan edellyttää.
59. Neljänneksi tuen ei pidä mennä tätä tavoitetta pidemmälle. Tältä osin on myös otettava huomioon kilpailun kehittyminen jatkossa. Joka tapauksella tuki ei saa lyhyellä aikavälillä asettaa yritystä suotuisampaan asemaan kuin muita hyvin johdettuja keskivertoyrityksiä, joilla on sama toimintaprofiili.
60. Viidenneksi velkojen peruuttaminen ei saa antaa yritykselle kilpailuetua, joka ehkäisee tehokkaan kilpailun kehittymistä markkinoilla esimerkiksi estämällä markkinoiden ulkopuolisten yritysten tai uusien toimijoiden tuloa tietyille kansallisille tai alueellisille markkinoille. Velkojen peruuttamiseen tarkoitettuja tukia ei varsinkaan saa rahoittaa muilta rautatiealan toimijoilta perittävillä maksuilla ⁽³⁾.
61. Kun nämä edellytykset täyttyvät, velkojen peruuttamiseksi toteutettavat toimenpiteet edistävät direktiivin 91/440/ETY 9 artiklassa tarkoitettua tavoitetta vääristämättä kohtuuttomasti kilpailua ja kauppaa jäsenvaltioiden välillä. Tällöin tukia voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina.

5. RAUTATIEYRITYSTEN RAKENNEUUDISTUSTUET — TAVARALIIKENNEOSASTON RAKENNEUUDISTUS

5.1 Tarkoitus

62. Jollei erikseen muuta määrätä, komissio arvioi vaikeuksissa olevien rautatieyritysten rakenneuudistukseen tarkoitettujen valtiontukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille rakenneuudistustukia koskevien vuoden 2004 suuntaviivojen perusteella. Mainituissa suuntaviivoissa ei vahvisteta rautatieyrityksiä koskevia poikkeuksia.

⁽¹⁾ Komissio soveltaa vastaavasti hukkakustannuksiin liittyvien valtiontukien analysointimenetelmiä koskevassa komission tiedonannossa (26. heinäkuuta 2001, SEC(2001) 1238) vahvistettuja tietyjä edellytyksiä.

⁽²⁾ Sanotun kuitenkin rajoittamatta asetusten (ETY) N:o 1191/69, (ETY) N:o 1107/70 ja (ETY) N:o 1192/69 soveltamista.

⁽³⁾ Sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2001/14/EY soveltamista.

63. Rakenneuudistustukea ei yleensä voida myöntää yrityksen jollekin liiketoimintaosalle eli taloudelliselle yksikölle, joka ei ole erillinen oikeushenkilö. Rakenneuudistustukia koskevia vuoden 2004 suuntaviivoja sovelletaan yksinomaan "vaikeuksissa oleviin yrityksiin". Suuntaviivojen 13 kohdan mukaan "yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada ... rakenneuudistustukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako yhtymän sisällä, ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse". Eritoten olisi vältettävä sitä, että tappiolliseen toimintaan jonkin yrityksen sisällä saataisiin keinotekoisien jaottelun turvin julkisia varoja.
64. Komissio katsoo kuitenkin, että rautateiden tavaraliikenneala on Euroopassa nykyisin erityisasemassa, minkä vuoksi — yhteisen edun mukaisesti — rautatieyritykselle myönnettyä tukea, jonka avulla voidaan korjata tavaraliikennetoiminnan kohtaamat vaikeudet, voidaan tietysti edellytyksin pitää yhteismarkkinoille soveltuvana.
65. Rautateialalla tavaraliikennetoiminnan kilpailutilanne on itse asiassa nykyisin hyvin erilainen kuin matkustajaliikennetoiminnan kilpailutilanne. Kansalliset tavaraliikennemarkkinat on avattu kilpailulle, mutta rautateiden matkustajaliikennemarkkinat eivät avaudu kilpailulle ennen 1 päivää tammikuuta 2010.
66. Tällaisella tilanteella on taloudellisia vaikutuksia sikäli, että periaatteessa ainoastaan rahdinantajien ja kuljetusliikkeiden väliset kaupalliset suhteet säätelevät tavaraliikennettä. Matkustajaliikennetoiminnan taloudellinen tasapaino voi sitä vastoin riippua myös viranomaisten tukitoimista eli julkisen palvelun velvoitteesta maksettavasta korvauksesta.
67. Vain harvat Euroopan rautatieyrityksistä ovat kuitenkin erottaneet matkustajaliikennetoiminnan oikeudellisesti tavaraliikennetoiminnasta tai ovat tehneet tämän vasta hiljattain. Yhteisön voimassa olevassa lainsäädännössä ei myöskään velvoiteta tällaiseen oikeudelliseen erotteluun.
68. Lisäksi rautateiden tavaraliikenteen elvyttäminen on ollut jo useiden vuosien ajan yksi eurooppalaisen liikennepolitiikan painopisteistä. Syitä tähän on kerrattu näiden suuntaviivojen 1 luvussa.
69. Tämän rautateiden tavaraliikenteen erityisluonteen vuoksi tarvitaan mukautettua lähestymistapaa. Tällainen lähestymistapa on tunnustettu komission päätöksentekokäytännössä ⁽¹⁾, joka perustuu vuoden 1999 yhteisön suuntaviivoihin valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ⁽²⁾.
70. Tämän luvun tarkoituksena on — ottaen huomioon komission kyseinen päätöksentekokäytäntö ja muutokset, joita rakenneuudistustukia koskevilla vuoden 2004 suuntaviivoilla tehtiin vuoden 1999 suuntaviivoihin — esittää tapa, jolla komissio aikoo soveltaa tätä lähestymistapaa tulevaisuudessa.
71. Kun otetaan huomioon edellä kuvailut riskit, tämä lähestymistapa on perusteltu ja sitä sovelletaan ainoastaan rautatieyritysten tavaraliikenneosastoihin siirtymäkauden ajan eli ennen 1 päivää tammikuuta 2010 (päivä, jona rautateiden matkustajaliikenne avataan kilpailulle) ilmoitettuihin rakenneuudistustukiin.
72. Lisäksi komissio haluaa ottaa huomioon sen seikan, että yhä useammassa jäsenvaltioissa rautatieyritykset ovat mukauttaneet organisaatiotaan tavara- ja matkustajaliikennetoimintojen erityiseen kehitykseen ja eriyttäneet tavaraliiketoimintansa oikeudellisesti. Komissio edellyttää siis rakenneuudistuksen osana ja ennen tuen myöntämistä asianomaisen tavaraliikenneosaston oikeudellista eriyttämistä ja muuttamista yleislainsäädännön mukaiseksi liikeyritykseksi. Komissio katsoo, että tällainen eriyttäminen myötävaikuttaa huomattavasti yhdessä muiden tarkoituksenmukaisten toimenpiteiden kanssa kaksinkertaisen tavoitteen saavuttamiseen: suljetaan pois mahdollisuus rakenneuudistetun liiketoimintaosan ja yrityksen muiden osien välisestä ristiintuesta ja varmistetaan, että kaikki näiden kahden toiminnon väliset rahoitussuhteet perustuvat pysyvästi kaupalliselle pohjalle.

⁽¹⁾ Ks. N 386/04, Ranska — Fret SNCF:n rakenneuudistustuesta 2 päivänä maaliskuuta 2005 tehty komission päätös (EUVL C 172, 12.7.2005, s. 3).

⁽²⁾ EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2.

73. Tässä luvussa tarkoitettujen tukien tarkastelussa sovelletaan jatkossakin kaikkien epäselvyyksien välttämiseksi rakenneuudistustukia koskevia vuoden 2004 suuntaviivoja, jollei jäljempänä säädetyistä nimenomaisista poikkeuksista muuta johdu.

5.2 Tukikelpoisuus

74. Tukikelpoisuusperusteita on mukautettava, jotta huomioon voidaan ottaa tilanne, jossa rautatieyrityksen tavaraliikenneosasto on yhtenäinen ja kestäväällä tavalla toimiva taloudellinen yksikkö, joka eriytetään rakenneuudistuksen yhteydessä ja ennen tuen myöntämistä oikeudellisesti yrityksen muista osista, ja kyseisellä tavaraliikenneosastolla on senkaltaisia vaikeuksia, että — jos se olisi eriytetty rautatieyrityksestä — se olisi katsottava rakenneuudistustukia koskevien vuoden 2004 suuntaviivojen mukaisesti ”vaikeuksissa olevaksi yritykseksi”.
75. Tämä edellyttää erityisesti, että kyseisellä yrityksen osalla on vakavia sisäisiä vaikeuksia, jotka eivät johdu rautatieyrityksen sisäisestä sattumanvaraisesta kustannustenjaosta.
76. Jotta rakenneuudistettava liiketoimintaosa katsotaan yhtenäiseksi ja kestäväällä tavalla toimivaksi taloudelliseksi yksiköksi, sen pitää kattaa rautatieyrityksen koko tavaraliikennetoiminta teolliselta, kaupalliselta, kirjanpidolliselta ja rahoitukselliselta näkökannalta katsottuna. Liiketoimintaosalle on oltava mahdollista määrittää tappioiden sekä omien varojen tai pääoman tasot, jotka osoittavat riittävällä tavalla liiketoimintaosan todellisen taloudellisen tilanteen, jotta rakenneuudistustukia koskevien vuoden 2004 suuntaviivojen 10 kohdassa vahvistettuja perusteita voidaan arvioida johdonmukaisesti ⁽¹⁾.
77. Arvioidessaan, onko liiketoimintaosa edellä esitetyllä tavalla vaikeuksissa, komissio ottaa huomioon rautatieyrityksen muiden osien valmiuden varmistaa rakenneuudistettavan osan elpymisen.
78. Komissio katsoo, että vaikka kuvailtu tilanne ei kuulu suoraan rakenneuudistustukia koskevien vuoden 2004 suuntaviivojen soveltamisalaan, koska kyseisten suuntaviivojen 12 kohdassa suuntaviivojen soveltamisalan ulkopuolelle suljetaan vastaperustetut yritykset, rakenneuudistustukia voidaan myöntää tällaisessa tilanteessa, jotta oikeudellisen eriyttämisen ansiosta syntynyt tytäryritys pystyy toimimaan elinkelpoisissa olosuhteissa markkinoilla. Tällöin otetaan huomioon ainoastaan tilanteet, joissa oikeudellisen eriyttämisen ansiosta syntyvä tytäryritys ottaa hoitaakseen koko tavaraliikennetoiminnan direktiivin 91/440/ETY 9 artiklan mukaisessa erillisessä kirjanpidossa tarkoitettulla tavalla ja kattaa kokonaisuudessaan liiketoimintaosaston vastaavat, vastattavat, pääoman, taseen ulkopuoliset sitoumukset sekä työvoiman.
79. Komissio katsoo, että jos rautatieyritys on hiljattain eriyttänyt oikeudellisesti tavaraliikenneosastonsa ja kyseinen osasto täyttää edellä määritellyt edellytykset, kyseistä tytäryritystä ei samoista syistä tule pitää rakenneuudistustukia koskevien vuoden 2004 suuntaviivojen 12 kohdan mukaisena vastaperustettuna yrityksenä, eikä sitä näin ollen pidä sulkea näiden suuntaviivojen soveltamisalan ulkopuolelle.

5.3 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

80. Komissio varmistautuu, että suuntaviivoissa määrätyt edellytykset pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisesta täyttyvät ⁽²⁾ ja lisäksi, että yksinoikeudella suojattu tavaraliikennetoiminta muuttuu rakenneuudistuksen ansiosta kilpailuun perustuvaksi toiminnaksi avoimilla markkinoilla. Tämän rakenneuudistuksen on siis koskettava koko tavaraliikennetoimintaa teolliselta, kaupalliselta ja

⁽¹⁾ Rakenneuudistukseen myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen 10 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Yritys katsotaan periaatteessa näissä suuntaviivoissa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi sen koosta riippumatta seuraavissa olosuhteissa:

- jos kyse on yhtiöstä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu ja joka on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana, tai
- jos kyse on yhtiöstä, jossa ainakaan joidenkin osakkaiden vastuuta ei ole rajattu ja joka on menettänyt yli puolet kirjanpidon mukaisista omista varoistaan ja yli neljännes varoista on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana, tai
- jos se yhtiömuodosta riippumatta täyttää kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut edellytykset yhtiön asettamiselle yleistäytöntöönpanomenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi.”

⁽²⁾ Ks. erityisesti rakenneuudistukseen myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen 34–37 kohta.

rahoitukselliselta näkökannalta katsottuna. Rakenneuudistustukia koskevista vuoden 2004 suuntaviivoissa edellytetyn rakenneuudistussuunnitelman⁽¹⁾ avulla pitäisi erityisesti olla mahdollista varmistaa asiakkaiden vaatimuksia vastaava laatu-, luotettavuus- ja palvelutaso.

5.4 Kohtuuttomien kilpailua vääristävien vaikutusten välttäminen

81. Tarkastellessaan kohtuuttomien kilpailua vääristävien vaikutusten välttämistä, kuten rakenneuudistustukia koskevista vuoden 2004 suuntaviivoissa määrätään, komissio tukeutuu myös seuraaviin seikkoihin:
- taloudellisten mallien erot rautatieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
 - yhteisön tavoite päästä uudelleen tasapainoon eri liikennemuotojen välillä;
 - markkinoiden kilpailutilanne rakenneuudistusajankohtana (yhdentymisaste, kasvupotentiaali, kilpailijoiden olemassaolo, kehitysnäkömät).

5.5 Tuen rajaaminen välttämättömään

82. Rakenneuudistustukia koskevia vuoden 2004 suuntaviivoja sovelletaan tämän perusteen noudattamisen varmistamiseksi. Tässä tarkoituksessa yrityksen oma rahoitusosuus sisältää rautatieyrityksestä oikeudellisesti erotettavan tavaraliikenneosaston rahoitusosuuden. Komissio katsoo kuitenkin, että edellä korostettu rautateiden tavaraliikenteen erityistilanne Euroopassa voidaan katsoa kyseisten suuntaviivojen 44 kohdan mukaiseksi poikkeusoloksi. Se voi siis hyväksyä alhaisemman oman rahoitusosuuden kuin rakenneuudistustukia koskevista vuoden 2004 suuntaviivoissa määrätään edellyttäen, että tavaraliikenneosaston rahoitusosuus on mahdollisimman korkea vaarantamatta toiminnan elinkelpoisuutta.

5.6 Tuen ainutkertaisuuden periaate

83. Tuen ainutkertaisuuden periaatetta sovelletaan oikeudellisesti eriytettyyn tytäryritykseen ja ilmoitettu rakenneuudistustuki katsotaan kyseisen yrityksen saamaksi ensimmäiseksi rakennusuudistustueksi. Sitä vastoin tässä luvussa kuvailuissa olosuhteissa hyväksytty rakenneuudistustuki ei estä soveltamasta tuen ainutkertaisuuden periaatetta rautatieyrityksen muihin osiin.
84. Kaikkien epäselvyyksien välttämiseksi on todettava, että jos rautatieyritys kokonaisuudessaan on jo saanut rakenneuudistustukea, tuen ainutkertaisuuden periaate ei enää mahdollista tämän luvun mukaisen rakenneuudistustuen myöntämistä tavaraliikenneosaston rakenneuudistukseen.

6. LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMISEEN MYÖNNETTÄVÄT TUET

6.1 Tarkoitus

85. Kuten edellä on todettu, perustamissopimuksen 73 artikla on pantu täytäntöön asetuksilla (ETY) N:o 1107/70 ja (ETY) N:o 1191/69, jotka kumotaan julkisen palvelun velvoitetta koskevalla asetuksella. Julkisen palvelun velvoitetta koskevaa asetusta sovelletaan kuitenkin ainoastaan maitse tapahtuvaan matkustajaliikenteeseen. Asetus ei kata rautateiden tavaraliikennettä, jonka osalta liikenteen yhteensovittamiseen myönnettäviin tukiin sovelletaan edelleen ainoastaan perustamissopimuksen 73 artiklaa.
86. Lisäksi julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen 9 artikla, joka koskee liikenteen yhteensovittamiseen myönnettäviä tukia sekä tutkimus- ja kehitystukia, ei rajoita perustamissopimuksen 73 artiklan soveltamista, ja näin ollen rautateiden matkustajaliikenteen yhteensovittamiseen myönnettävien tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille voidaan perustella suoraan 73 artiklalla.
87. Tämän luvun tarkoituksena on näin ollen määritellä perusteet, joiden avulla komissio voi perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti tarkastella liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävien tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille yleisesti (6.2 jakso) ja tiettyjen erityisten tukimuotojen ollessa kyseessä (6.3 jakso). Komissio muistuttaa mieliin, että vaikka perustamissopimuksen 73 artiklan soveltamista koskevat yleiset periaatteet ovat luonnollisesti merkityksellisiä arvioitaessa valtiontukia suhteessa julkisen palvelun velvoitetta koskevaan asetukseen, näissä suuntaviivoissa ei käsitellä mainitun asetuksen yksityiskohtaisia soveltamissääntöjä.

⁽¹⁾ Ks. erityisesti rakenneuudistukseen myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen 3.2 jakso.

6.2 Yleisiä huomioita

88. Perustamissopimuksen 73 artiklan mukaan liikenteen yhteensovittamiseksi tarvittavat tuet soveltuvat yhteismarkkinoille. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että mainitussa artiklassa katsotaan liikenteelle myönnetty tuki yhteensoveltuvaksi perustamissopimuksen kanssa ainoastaan sellaisissa tarkoin määritetyissä tapauksissa, jos se ei vahingoita yhteisön yleisiä etuja ⁽¹⁾.
89. Perustamissopimuksen 73 artiklassa käytetty ilmaisu ”liikenteen yhteensovittaminen” merkitsee enemmän kuin pelkästään jonkin taloudellisen toiminnan kehittämisen helpottamista. Se merkitsee viranomaisten tukitoimia, joilla halutaan ohjata liikennealan kehittymistä yhteisen edun mukaisesti.
90. Maaliikenteen vapautuminen on tietystä mielessä huomattavasti vähentänyt yhteensovittamistarpeita. Tehokkaalla vapautuneella alalla markkinavoimien toiminta voi periaatteessa johtaa yhteensovittamiseen. Kuten edellä on esitetty, infrastruktuurien kehittämiseksi tehtävät investoinnit jäävät kuitenkin edelleen monilta osin viranomaisten tehtäväksi. Alan vapautumisen jälkeenkin markkinoiden toiminta voi lisäksi olla riittämätöntä. Juuri nämä puutteet tekevät viranomaisten toimet perustelluiksi tällä alalla.
91. Ensinnäkin liikennealalla on huomattavia ulkoisia haittavaikutuksia, esimerkiksi käyttäjien välillä (ruuhkat) tai yhteiskuntaa kohtaan (saastuminen). Näitä haittavaikutuksia on hankala ottaa huomioon erityisesti sen vuoksi, että mahdollisuudet sisällyttää ulkoiset kustannukset tai edes pelkät suorat käyttökustannukset liikenneinfrastruktuurin käyttömaksuihin ovat rajalliset. Tämän vuoksi eri liikenne muodot voivat joutua eriarvoiseen asemaan. Tällöin viranomaisten on asianmukaista korjata tilanne myöntämällä tukea niille liikennemuodoille, jotka aiheuttavat vähiten ulkoisia kustannuksia.
92. Toiseksi liikennealalla voi esiintyä yhteensovittamisongelmia taloudellisessa merkityksessä, kun käytön esimerkiksi otetaan rautateiden yhteinen yhteentoimivuusstandardi tai kun kyseessä ovat eri liikenneverkkojen väliset yhteydet.
93. Kolmanneksi rautatieyritykset eivät ehkä pysty saamaan irti kaikkea hyötyä tutkimus-, kehitys- ja innovointitoiminnastaan (positiiviset ulkoiset vaikutukset), mikä on myös osoitus markkinoiden riittämättömästä toiminnasta.
94. Se seikka, että perustamissopimuksessa on erityinen perusta, joka mahdollistaa tuet liikenteen yhteensovittamiseen, osoittaa, kuinka merkittäviä markkinoiden riittämättömän toiminnan riskit ovat ja millaisia kielteisiä vaikutuksia niillä on yhteisön kehittämiseen.
95. Liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävät tuet on periaatteessa katsottava perustamissopimuksen mukaisiksi.
96. Jotta tuen kuitenkin voidaan kuitenkin katsoa palvelevan liikenteen yhteensovittamistarpeita, sen on oltava tarpeen tavoitteen kannalta ja suhteessa siihen. Tukeen liittyvä kilpailun myötäsyntyinen vääristyminen ei myöskään saa vahingoittaa yhteisön yleisiä etuja. Esimerkiksi tuki, jolla pyritään ohjaamaan lyhyen matkan meriliikennettä rautateille, ei täytä näitä perusteita.
97. Kun otetaan huomioon liikennealan nopea kehittyminen ja näin ollen liikennealan yhteensovittamistarpeet, kaikki tuet, joista ilmoitetaan komissiolle, jotta se tekisi päätöksen niiden toteamiseksi perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti perustamissopimuksen mukaisiksi, on rajattava ⁽²⁾ enintään viiteen vuoteen, jotta komissio voi tarkastella niitä uudelleen saavutettujen tulosten perusteella ja tarvittaessa hyväksyä niiden voimassaolon jatkamisen ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa 156/77, komissio vastaan Belgian kuningaskunta, 12. lokakuuta 1978 antama tuomio, Kok. 1978, s. 1881, 10 kohta.

⁽²⁾ Ks. edellinen alaviite.

⁽³⁾ Tämä ajanjakso on 10 vuotta, kun kyseessä ovat energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/75/EY (EUVL L 157, 30.4.2004, s. 100), 15 artiklan 1 kohdan e alakohdan soveltamisalaa kuuluvat toimenpiteet. Ks. erityisesti NN 46/B/06, Slovakia — *Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector)* 2 päivänä huhtikuuta 2008 tehty komission päätös, ei vielä julkaistu.

98. Varsinkin rautatiealalla tukia liikenteen yhteensovittamiseksi voidaan myöntää eri muodoissa:
- tuet infrastruktuurin käyttöön eli tuet rautatieyrityksille, jotka joutuvat maksamaan käyttämästään infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset samalla kun muille yrityksille, jotka tarjoavat muihin liikennemuotoihin perustuvia liikennepalveluja, ei aiheudu tällaisia kustannuksia;
 - ulkoisten kustannusten alentamiseksi maksettavat tuet, joiden tarkoituksena on kannustaa liikenne-
muotosiirtymään rautatieliikenteen hyväksi, sillä rautatieliikenne aiheuttaa vähemmän ulkoisia
kustannuksia kuin muut liikennemuodot, esimerkiksi maantiekuljetukset;
 - tuot, joilla edistetään yhteentoimivuutta ja — sikäli kuin niillä vastataan liikenteen yhteensovit-
tamistarpeisiin — turvallisuuden parantamista, teknisten esteiden poistamista ja meluhaittojen
vähentämistä, jäljempänä 'tuot yhteentoimivuuden edistämiseksi';
 - liikenteen yhteensovittamistarpeita palvelevat tutkimus- ja kehitystuet.
99. Seuraavissa jaksoissa komissio täsmentää ehdot, joiden avulla komission päätöksentekokäytännön
perusteella voidaan varmistaa, että nämä erityyppiset liikennealan yhteensovittamiseen myönnettävät
tuot täyttävät yhteismarkkinoille soveltuvuutta koskevat perustamissopimuksen 73 artiklassa esitetyt
edellytykset. Kun otetaan huomioon tutkimus- ja kehitystukien erityinen luonne, tämäntyyppisiin
toimenpiteisiin sovellettavia perusteita käsitellään erikseen.

6.3 Rautatieinfrastruktuureiden käyttöön, ulkoisten kustannusten alentamiseen ja yhteen- toimivuuteen tarkoitettuihin tukiin sovellettavat perusteet

100. Sitä, ovatko infrastruktuureiden käyttöön, ulkoisten kustannusten alentamiseen ja yhteentoimivuuteen
tarkoitettut tuot perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisia, tarkastellaan ottaen huomioon asetuksen
(ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan soveltamista koskeva komission päätöksenteko-
käytäntö. Tämä käytäntö huomioon ottaen jäljempänä yksityiskohtaisesti esitetyt edellytykset vaikut-
tavat riittävästi määrittämään, soveltuuko tuki yhteismarkkinoille.

6.3.1 Tukikelpoiset kustannukset

101. Tukikelpoiset kustannukset määritellään seuraavin perustein.
102. Kun kyseessä ovat **rautatieinfrastruktuurien käytöstä maksettavat tuot**, tukikelpoisia kustannuksia
ovat lisäkustannukset, joita infrastruktuurien käytöstä aiheutuu rautatieliikenteelle mutta ei muille sen
kanssa kilpaileville saastuttavammille liikennemuodoille.
103. Kun kyseessä ovat **ulkoisten kustannusten alentamiseksi maksettavat tuot**, tukikelpoiset kustan-
nukset ovat ne osa ulkoisista kustannuksista, jotka pystytään rautatiekuljetuksilla välttämään verrat-
tuna kilpaileviin liikennemuotoihin.
104. Tässä suhteessa on muistutettava, että direktiivin 2001/14/EY 10 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat
nimenomaisesti perustaa järjestelmän, jolla korvataan ne ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuuri-
kustannukset, joilla ei todistetusti rasiteta kilpailevia kuljetusmuotoja, jos nämä kustannukset ylittävät
rautateiden vastaavanlaiset kustannukset. Vaikka vielä ei ole yhteisön lainsäädäntöä, jolla yhden-
mukaistettaisiin infrastruktuurin käyttömaksujen laskentamenetelmät maanliikenteen eri kuljetusmuo-
tojen välillä, komissio ottaa näiden suuntaviivojen soveltamisessa huomioon niiden sääntöjen kehiti-
misen, joita sovelletaan infrastruktuurikustannusten ja ulkoisten kustannusten jakamiseen ⁽¹⁾.

(¹) Verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä
kesäkuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42), sel-
lainsena kuin se on muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344), 11 artiklan kolmannessa
kohdassa vahvistetaan tältä osin seuraavaa: "Tutkittuun kaikki vaihtoehdot, ympäristöön, meluun, ruuhkiin ja terveyden-
hoitoon liittyvät kustannukset mukaan lukien, komissio esittelee viimeistään 10 päivänä kesäkuuta 2008 kaikkien
ulkoisten kustannusten arvioimiseksi yleispätevän, avoimen ja ymmärrettävän mallin, jota käytetään vastedes infrastruk-
tuurimaksujen laskennan pohjana. Malliin liitetään vaikutusarvio ulkoisten kustannusten sisäistämistä kaikissa liikenne-
muodoissa ja strategia tämän mallin täytäntöönpanemiseksi vaiheittain kaikissa liikennemuodoissa". Valmistellessaan
tämän tavoitteen täyttämiseksi tiedonantoa ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin Euroopan komissio julkaisi
16 päivänä tammikuuta 2008 käsikirjan, johon on koottu kaikki tähän mennessä liikennealan ulkoisista kustannuksista
tehdyt tutkimukset (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Käsikirja on laadittu yhteistyössä
useiden liikennealan tutkimuslaitosten kanssa, ja sitä voidaan käyttää muun muassa tukikelpoisten kustannusten määrit-
tämiseen. Komissio on julkaissut (KOM(1998) 466) valkoisen kirjan nimeltään "Oikeudenmukainen maksu infrastruk-
tuurin käytöstä: vaiheittainen lähestymistapa liikenneinfrastruktuurin yhtenäiseen hinnoitteluun Euroopan unionissa"
(Euroopan unionin tiedote, täydennysosa 3/98).

105. Sekä rautatieinfrastruktuurin käyttöön että ulkoisten kustannusten alentamiseen myönnettävien tukien osalta jäsenvaltion on esitettävä vertaileva, avoin, perusteltu ja määrällinen kustannusanalyysi rautatie-liikenteen ja muihin liikennemuotoihin perustuvien vaihtoehtojen välillä ⁽¹⁾. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava julkisia ⁽²⁾.
106. **Yhteentoimivuuteen myönnettävien tukien** osalta tukikelpoisia kustannuksia ovat — sikäli kuin investoinnit myötävaikuttavat tavoitteeseen liikenteen yhteensovittamisesta — kaikki investoinnit, jotka liittyvät turvallisuus- ja yhteentoimivuuksjärjestelmien asentamiseen ⁽³⁾ tai meluhaittojen vähentämiseen, ovatpa kyseessä sitten rautatieinfrastruktuurit tai liikkuva kalusto. Tukikelpoisia ovat erityisesti investoinnit, jotka liittyvät Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöön ja kaikkiin muihin samankaltaisiin toimenpiteisiin, joiden avulla voidaan poistaa Euroopan rautatiepalveluiden teknisiä esteitä ⁽⁴⁾.

6.3.2 Tuen tarpeellisuus ja suhteellisuus

107. Komissio katsoo, että oletusarvona on tuen tarpeellisuus ja suhteellisuus, jos tuki-intensiteetti jää alle seuraavien arvojen:
- infrastruktuurin käyttöön tarkoitetut tuet: 30 prosenttia rautatiekuljetusten kokonaiskustannuksista, kun enimmäismäärä on 100 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista ⁽⁵⁾;
 - ulkoisten kustannusten alentamiseen tarkoitetut tuet: 30 prosenttia ⁽⁶⁾ rautatiekuljetusten kokonaiskustannuksista ja 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista ⁽⁷⁾;
 - yhteentoimivuuteen tarkoitetut tuet: 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
108. Jos nämä raja-arvot ylittyvät, jäsenvaltioiden tehtävä on osoittaa asianomaisten toimenpiteiden tarpeellisuus ja suhteellisuus ⁽⁸⁾.
109. Sekä rautatieinfrastruktuurin käyttöön että ulkoisten kustannusten alentamiseen tarkoitetut tuet on rajoitettava tiukasti vaihtoehtokustannusten korvaamiseen silloin kun kyseiset kustannukset liittyvät rautatiekuljetusten käyttöön muiden, saastuttavampien kuljetusmuotojen sijasta. Jos on useita kilpailuvia ratkaisuja, jotka saastuttavat enemmän kuin rautatieliikenne, rajaksi valitaan suurin kustannusero näiden eri vaihtoehtojen parista. Kun 108 kohdassa mainittuja enimmäisintensiteettejä noudatetaan, voidaan olettaa varmistetun, ettei liiallisia korvauksia makseta.

⁽¹⁾ Jäsenvaltiot voivat hakea osviittaa ulkoisten kustannusten eri laskentamenetelmistä komission vihreän kirjan *Towards fair and efficient pricing in transport policy- options for internalising the external cost of transport in the European Union* liitteestä 2 (Euroopan unionin tiedote, täydennysosa 2/96, (KOM(1995) 691 lopullinen), ja tutkimuksesta, jonka komissio julkaisi 16 päivänä tammikuuta 2008 (Ks. direktiivin 1999/62/EY 11 artikla).

⁽²⁾ Direktiivin 2001/14/EY 10 artikla.

⁽³⁾ Ks. erityisesti Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annettu neuvoston direktiivi 96/48/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6), sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2007/32/EY (EUVL L 141, 25.6.2007, s. 63) ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/16/EY (EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2007/32/EY.

⁽⁴⁾ Tukikelpoisten kustannusten laskennassa otetaan huomioon liikkuvan kaluston suorituskyvyn perusteella tehtävät infrastruktuurin käyttömaksujen mahdolliset muutokset (erityisesti melutaso).

⁽⁵⁾ Ks. havainnollistamisen vuoksi N 574/05 — Nykyisen tukijärjestelmän N 335/03, Italia — (Friuli Venezia Giulia — Tuki rautateiden valtavyöhylien perustamiseksi) voimassaolon jatkamisesta 22 päivänä joulukuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 133, 15.6.2007, s. 6); N 427/06, Yhdistynyt kuningaskunta — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) 12 päivänä lokakuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 283, 21.11.2006, s. 10).

⁽⁶⁾ Toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten ("Marco Polo II") ja asetuksen (EY) N:o 1382/2003 kumoamisesta 24 päivänä lokakuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1692/2006 (EUVL L 328, 24.11.2006, s. 1) liitteen 1 mukaan liikennemuotosiirtymätoimille myönnetään yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Liikenteen yhteensovittamisen myönnettävien valtiontukien osalta näissä suuntaviivoissa perusteena on 30 prosenttia rautatiekuljetusten kokonaiskustannuksista.

⁽⁷⁾ Ks. havainnollistamisen vuoksi N 552/06, Tanska — Rautateiden tavaraliikenteen ympäristötukijärjestelmän pidentämisestä 22 päivänä joulukuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 133, 15.6.2007, s. 5) ja N 427/06, Yhdistynyt kuningaskunta — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) 12 päivänä lokakuuta 2006 tehty komission päätös, ks. edellinen alaviite.

⁽⁸⁾ Näin voi esimerkiksi olla, kun kyseessä ovat yhteentoimivuutta Euroopan laajuisessa liikenneverkossa edistävät toimenpiteet, siten kuin ne ovat viimeksi määriteltyinä yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1).

110. Kun tuensaajana on rautatieyrittäjä, on joka tapauksessa osoitettava, että tuella todellakin kannustetaan liikennemuutosiirtymään rautatieliikenteen hyväksi. Tämä edellyttää periaatteessa, että tuki näkyy matkustajalta tai rahdinantajalta perityssä hinnassa, sillä juuri tällä tasolla tehdään valinta rautatieliikenteen ja muiden saastuttavampien liikennemuotojen, kuten maantieliikenteen välillä ⁽¹⁾.
111. Kun kyseessä ovat infrastruktuureiden käyttöön ja ulkoisten kustannusten alentamiseen tarkoitetut tuet, on oltava realistiset näkymät siitä, että rautateille siirtynyt liikenne säilyy rautateillä, jotta tuella vaikutettaisiin liikenteen kestäväan siirtymiseen.

6.3.3 Päätelmä

112. Rautatieinfrastruktuurin käyttöön, ulkoisten kustannusten alentamiseen ja yhteentoimivuuteen myönnettäviä tukia, jotka ovat tarpeen ja oikeassa suhteessa eivätkä näin ollen vääristä kilpailua yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, on pidettävä yhteismarkkinoille soveltuvina perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti.

6.4 Tutkimus- ja kehitystukien soveltuvuus yhteismarkkinoille

113. Perustamissopimuksen 73 artiklan nojalla hyväksytyt asetukset (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetään mahdollisuudesta myöntää tutkimus- ja kehitystukia maaliikenteen alalla. Komissio on hiljattain kehittänyt tämän säännöksen soveltamista koskevan käytännön ⁽²⁾.
114. Julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohtaan on sisällytetty asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan c alakohdan teksti. Tämän säännöksen mukaan tukien, joiden tarkoituksena on helpottaa sellaisten rautateiden matkustajaliikenteen muotojen ja tekniikoiden tutkimusta ja kehittämistä, jotka ovat yhdyskunnan kannalta edullisempia, jotka rajataan kokeiluvaiheeseen ja jotka eivät kata näiden muotojen ja tekniikoiden kaupallista käyttövaihetta, on katsottava palvelevan liikenteen yhteensovittamistarpeita.
115. Julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltaminen ei rajoita perustamissopimuksen 87 artiklan soveltamista. Matkustajaliikenteen tutkimus-, kehitys- ja innovointitukia — sikäli kuin ne eivät kuulu julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen 9 artiklan soveltamisalaan — ja tukia, jotka koskevat ainoastaan tavaraliikennettä, voidaan näin ollen pitää yhteismarkkinoille soveltuvina perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.
116. Tältä osin komissio on määritellyt yhteisön puitteissa tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan myönnettävälle valtiontuella ⁽³⁾ ("yhteisön puitteet") edellytykset, joiden perusteella se toteaa nämä tuet yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan. Puitteita sovelletaan tutkimukseen ja kehitykseen sekä innovaatiotoimintaan myönnettävään tukeen kaikilla perustamissopimuksen kattamilla aloilla. Puitteita sovelletaan myös yhteisön erityisten valtiontukisääntöjen soveltamisalaan kuuluviin aloihin, jos kyseisissä säännöissä ei toisin määrätä ⁽⁴⁾. Niitä sovelletaan siis rautatieliikenteen tutkimus-, kehitys- ja innovointitukisiin, jotka eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan c alakohdan tai julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen 9 artiklan soveltamisalaan (viimeksi mainitun asetuksen voimaantulon jälkeen).
117. Ei ole poissuljettua, että tutkimus- ja kehitystukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille voidaan tarkastella suoraan perustamissopimuksen 73 artiklan perusteella, jos tukien tavoitteena on palvella liikenteen yhteensovittamistarpeita. Tällöin olisi tarkastettava edellä mainitut edellytykset, erityisesti se seikka, että tuki on tarpeen ja suhteessa tavoitteeseen eikä se saa vahingoittaa yhteisön yleisiä etuja. Komissio

⁽¹⁾ Kun kyseessä ovat direktiivin 2003/96/EY 15 artiklan 1 kohdan e alakohdan soveltamisalaan kuuluvat toimenpiteet, voidaan pitää varmana, että kuljetuksesta maksettavaan hintaan kohdistuu vaikutus, jollei muuta voida osoittaa. Ks. erityisesti 2 päivänä huhtikuuta 2008 tehty komission päätös NN 46/B/06, Slovakia — *Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector)*, ei vielä julkaistu.

⁽²⁾ N 780/06, Alankomaat — *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim*; CompoCaNord -hankkeesta 30 päivänä toukokuuta 2007 tehty komission päätös (EUVL C 227, 27.9.2007, s. 5); N 556/05, Alankomaat — *Ympäristönsuojelusta ja innovoinnista julkisessa liikenteessä Gelderlandin maakunnassa* 19 päivänä heinäkuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 207, 30.8.2006); N 63/05, Tšekki tasavalta — *Energian säästöä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä liikenteen alalla koskevasta ohjelmasta* 20 päivänä heinäkuuta 2005 tehty komission päätös (EUVL C 83, 6.4.2006).

⁽³⁾ EUVL C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Ks. edellinen alaviite, 2.1 kohta.

katsoo, että yhteisön puitteissa vahvistetut yleiset periaatteet ovat merkityksellisiä näiden eri perusteiden arvioinnissa.

7. RAUTATIEYRITYKSILLE MYÖNNETTÄVÄT VALTIONTAKAUKSET

118. EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina annetussa komission tiedonannossa ⁽¹⁾ määritellään oikeudellinen järjestelmä, jota sovelletaan myös rautatiealan valtiontakauksiin.
119. Tiedonannon 2.1.3 kohdan mukaan ”tavanomaista edullisemmat rahoitusehdot sellaisille yrityksille, joiden oikeudellinen muoto sulkee pois konkurssin tai muut maksukyvyttömyysmenettelyt taikka nimenomaan mahdollistaa valtiontakauksen tai sen, että valtio kattaa tappiot, ovat takauksina myönnettyä valtiontukea”.
120. Komissio katsoo nykyisen käytännön perusteella, että rajoittamattomat takaukset eivät ole kilpailulle avoimella alalla perustamissopimuksen mukaisia. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti niitä ei varsinkaan voida perustella yleisellä edulla. Rajoittamattomien takausten osalta on mahdotonta tarkastaa, ettei tuen määrä ylitä julkisen palvelun tarjoamisesta aiheutuvia nettokustannuksia ⁽²⁾.
121. Jos valtiontakauksia myönnetään yrityksille, jotka toimivat sekä kilpailuilla että kilpailemattomilla markkinoilla, komissio edellyttää yritykselle kokonaisuudessaan myönnetyn rajoittamattoman takauksen lakkauttamista ⁽³⁾.
122. Useat rautatieyritykset hyötyvät rajoittamattomista takauksista. Nämä takaukset juontavat yleensä juurensa perinteisten monopolien tuomasta erityisasemasta — monopolien, jotka luotiin rautatieyrityksille ennen perustamissopimuksen voimaantuloa tai ennen kuin rautatiepalveluiden markkinat avattiin kilpailulle.
123. Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella hyvin suurelta osin nämä takaukset ovat voimassa olevaa tukea. Asianomaisia jäsenvaltioita pyydetään ilmoittamaan komissiolle näiden voimassa olevien tukijärjestelmien soveltamisedellytyksistä ja järjestelmien lakkauttamiseksi suunnitelluista toimenpiteistä noudattaen 8.3 jaksossa määriteltyä menettelyä.

8. LOPPUSÄÄNNÖKSET

8.1 Tuen kasautumista koskevat säännöt

124. Näissä suuntaviivoissa vahvistettuja tukien enimmäismääriä sovelletaan, jos kyseinen tuki on rahoitettu kokonaisuudessaan valtion varoin taikka osittain tai kokonaisuudessaan yhteisön varoin. Näiden suuntaviivojen mukaan hyväksytyt tuet eivät saa kasautua muiden perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen valtiontukien eivätkä muun yhteisön rahoituksen kanssa, jos tuen kasautuminen johtaisi näiden suuntaviivojen mukaisen tukitason ylittymiseen.
125. Eri tarkoituksiin myönnetyn, mutta samoihin tukikelpoihin kustannuksiin perustuvan tuen osalta sovelletaan suotuisinta enimmäistasoa.

8.2 Soveltamispäivä

126. Komissio soveltaa näitä suuntaviivoja päivästä, jona ne julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Komissio soveltaa näitä suuntaviivoja kaikkiin ilmoitettuihin tai ilmoittamattomiin tukiin, joista se tekee päätöksen näiden suuntaviivojen julkaisupäivän jälkeen.

⁽¹⁾ EYVL C 71, 11.3.2000, s. 14.

⁽²⁾ Valtiontuista, jotka Ranska on myöntänyt EDF:lle sekä sähkö- ja kaasutoimialalle 16 päivänä joulukuuta 2003 tehty komission päätös 2005/145/EY (EUVL L 49, 22.2.2005, s. 9); E-12/05, Puola — Rajoittamaton takaus Poczta Polskan hyväksi 24 päivänä huhtikuuta 2007 tehty komission päätös (EUVL C 284, 27.11.2007, s. 2); E-10/00, Saksa — Valtiontakauksista Saksan julkisille luottolaitoksille 27 päivänä maaliskuuta 2002 tehty komission päätös (EYVL C 150, 22.6.2002, s. 7).

⁽³⁾ Ks. edellinen alaviite.

8.3 Aiheelliset toimenpiteet

127. Perustamissopimuksen 88 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio ehdottaa, että jäsenvaltiot muuttavat nykyisiä tukijärjestelmiään, jotka liittyvät näissä suuntaviivoissa tarkoitettuihin valtiontukiin, jotta järjestelmät olisivat näiden suuntaviivojen mukaisia viimeistään kahden vuoden kuluttua suuntaviivojen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, jollei valtiontakauksia koskevassa luvussa olevista erityissäännöksistä muuta johdu. Jäsenvaltioita pyydetään vahvistamaan kirjallisesti, että ne hyväksyvät nämä ehdotukset aiheellisista toimenpiteistä, vuoden kuluessa suuntaviivojen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
128. Jos jäsenvaltio ei vahvista hyväksyntäänsä kirjallisesti kyseiseen päivämäärään mennessä, komissio soveltaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ⁽¹⁾ 19 artiklan 2 kohtaa ja aloittaa tarvittaessa mainitussa artiklassa tarkoitettua menettelyä.

8.4 Voimassaoloaika ja kertomus

129. Komissio varaa itselleen oikeuden muuttaa näitä suuntaviivoja. Se esittää kertomuksen suuntaviivojen soveltamisesta ennen mahdollisia muutoksia ja viimeistään viiden vuoden kuluttua suuntaviivojen julkaisemisesta.

⁽¹⁾ EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1791/2006.

V

(Ilmoitukset)

HALLINNOLLISET MENETTELYT

KOMISSIO

EHDOTUSPYYNTÖ — EACEA/21/08

**Erasmus Mundus External Cooperation Window -yhteistyöohjelman toteuttamiseksi Aasian alueella
lukuvuonna 2008–2009**

Yhteisön toimintaohjelma korkea-asteen koulutuslaitosten välisen yhteistyön sekä EU-maiden ja kolmansien maiden välisen opiskelijoiden, tutkijoiden ja akateemisen henkilöstön vaihdon edistämistä varten

(2008/C 184/08)

1. Tavoitteet ja kuvaus

Erasmus Mundus External Cooperation Window -yhteistyöohjelman tavoitteena on Euroopan unionin ja kolmansien maiden välinen vastavuoroinen hyödyttäminen ja parempi yhteisymmärrys. Yhteistyöohjelma on suunniteltu edistämään korkea-asteen opetuksen laitoskohtaista yhteistyötä Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä opiskelijoiden ja korkeakouluhenkilöstön opiskelu-, opetus-, koulutus- ja tutkimusvaihtoa koskevan liikkuvuussuunnitelman avulla.

Ohjelma kattaa seuraavat toimet ja kustannukset:

Euroopan unionin ja kolmansien maiden korkeakoulujen **kumppanuuksien** laitoskohtaiset puitteet seuraavien toimintatyyppien kattamiseksi:

- **yksittäisten** korkeakouluopiskelijoiden, tutkijoiden ja henkilöstön **liikkuvuuden järjestäminen**,
- **yksilöiden liikkuvuuden toteutus**. Tämän ehdotuspyynnön mukaisesti rahoitettavia liikkuvuus- ja opiskelumuotoja ovat:
 - *opiskelijat*: yliopisto-opiskelijoiden, maisterin tutkinnon suorittaneiden, tohtorin tutkinnon suorittaneiden ja tutkijatohtorien liikkuvuusmahdollisuudet,
 - *korkeakouluhenkilöstö*: vaihtotoiminta opetus-, harjoittelu- ja tutkimustarkoituksissa.

2. Tukikelpoiset hakijat

Hakijoiden on oltava eurooppalaisia yliopistoja tai korkea-asteen oppilaitoksia, jotka edustavat korkeintaan 20 laitoksen kumppanuutta.

Kumppanuuskokoonpanossa mukana olevilla eurooppalaisilla korkeakouluilla on oltava Erasmus -peruskirja jo ennen tämän ehdotuspyynnön julkaisemista, ja mukana olevilla kolmansien maiden korkea-asteen oppilaitoksilla on oltava kansallisten viranomaisten tunnustus ja virallinen hyväksyntä.

3. Hakukelpoiset maat

Tämän hakemuspyynnön piiriin kuuluvat seuraavat maat:

- Euroopan unionin 27 jäsenvaltiota,
- Euroopan unionin ehdokasmaat Kroatia ja Turkki sekä ETA-maat (Islanti, Liechtenstein ja Norja),
- seuraavat Aasian maat: Afganistan, Bhutan, Nepal, Pakistan, Bangladesh, Kambodža, Sri Lanka, Intia, Indonesia, Malesia, Filippiinit, Thaimaa, Kiina, Pohjois-Korea, Myanmar/Burma ja Malediivit.

4. Käytettävissä oleva talousarvio

Tämän ehdotuspyynnön piiriin kuuluviin hankkeisiin on myönnetty **11 085 700** EUR viitteellinen määrä Aasian aluetta varten.

Maantieteellinen alue	Rahoitettavien kumppanuuksien odotettu lukumäärä	Yksittäiselle kumppanuudelle myönnettävän avustuksen arvioitu enimmäismäärä
Aasian alue	2	5 542 850 EUR

5. Määräajat

Hakemukset on toimitettava viimeistään **31. lokakuuta 2008**.

6. Lisätietoja

Ehdotuspyynnön koko teksti sekä hakulomakkeita saatavilla verkkosivustolla:

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

Hakemuksissa on noudatettava ehdotuspyynnön täydellisessä tekstissä asetettuja vaatimuksia, ja ne on laadittava tätä varten tarkoitettulle lomakkeelle.

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

KOMISSIO

VALTIONTUKI — ITALIA

Valtiontuki C 26/08 (ex NN 31/08) — 300 miljoonan EUR laina Alitalia-yhtiölle

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 184/09)

Komissio on ilmoittanut 11. kesäkuuta 2008 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Italialle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua toimenpidettä.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä seuraavaan osoitteeseen:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A — Unit 2
B-1049 Brussels
Faksi: (32-2) 296 41 04

Huomautukset toimitetaan Italialle. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luotamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

TOSISEIKAT JA MENETTELY

- Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 23. huhtikuuta 2008 pidetyssä kokouksessa, että Italian ministerineuvosto on hyväksynyt 22. huhtikuuta 2008 300 miljoonan EUR lainan myöntämisen Alitalialle 23. huhtikuuta 2008 annetulla asetuksella N:o 80 ⁽¹⁾.
- Komissio pyysi 24. huhtikuuta 2008 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisia vahvistamaan kyseisen lainan olemassaolo ja toimittamaan kaikki hyödylliset tiedot, jotka voivat auttaa toimenpiteen arvioimisessa perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan valossa.
- Italian viranomaiset vastasivat 30. toukokuuta 2008 päivätyllä kirjeellä komission 24. huhtikuuta 2008 päivätyyn

kirjeeseen komission pidennettyä vastauksen määräaikaa. Tässä kirjeessä Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle antaneensa 27. toukokuuta 2008 asetuksen N:o 93 ⁽²⁾, jonka mukaan Alitalia voi lisätä edellä mainitun lainan määrä omaan pääomaansa kattaakseen tappionsa. Toimenpiteen tarkoituksena on auttaa yhtiötä säilyttämään pääomansa arvo, jotta tappiot eivät aiheuttaisi yhtiöpääoman ja varojen alenemista lain vaatiman vähimmäismäärän alapuolelle ja siten aiheuttaisi maksukyvyttömyysmenettelyä ("procedura concorsuale"), sekä säilyttää avoin ja uskottava mahdollisuus yksityistämiseksi.

- Komissiolle on tehty samanaikaisesti useita kanteluita Italian hallituksen Alitalia-yhtiölle myöntämästä 300 miljoonan EUR lainasta.

⁽¹⁾ Decreto-legge 23 aprile 2008 n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24 aprile 2008).

⁽²⁾ Decreto-legge 27 maggio 2008 n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28 maggio 2008).

ARVIOINTI

5. Siltä osin, tuleeko kyseessä oleva toimenpide luokitella tueksi, komissio epäilee, onko Italian valtio toiminut kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepoliittikkaa harjoittavan järkevän sijoittajan tavoin ja ovatko sitä sijoitetun pääoman tuottavuuden osalta ohjanneet pidemmän aikavälin tavoitteet kuin tavallista sijoittajaa.
6. Tältä osin komissio katsoo hallussaan olevien tietojen perusteella, että kyseessä olevien varojen käytöstä riippumatta Alitalia saa toimenpiteestä sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Tämä arvio perustuu yhtiön taloudelliseen tilanteeseen ja tutkittavan toimenpiteen myöntämisedellytyksiin ja -olosuhteisiin.
7. Komissio epäilee myös toimenpiteen soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Komissio katsoo hallussaan olevien tietojen perusteella, että kyseisen tukitoimenpiteen ei voida todeta soveltuvan yhteismarkkinoille yritysten pelastamiselle ja rakenneuudistuksille myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen⁽³⁾ mukaisesti. Komissio muistuttaa myös, että Alitalialle on jo myönnetty pelastamis- ja rakenneuudistustukea.

KIRJEEN TEKSTI

"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⁾ EUVL C 244, 1.10.2004, s. 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 constatata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽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 avvalorano la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.
- (31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo ⁽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 una 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 una 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.”

Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä
(Asia COMP/M.5141 — KLM/Martinair)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 184/10)

1. Komissio vastaanotti 17. heinäkuuta 2008 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ⁽¹⁾ 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla ranskalaisen yrityksen Air France-KLM Holding SA (Air France-KLM) määräysvallassa oleva alankomaalainen yritys KLM Royal Dutch Airlines NV (KLM) hankkii alankomaalaisen yrityksen Martinair Holland NV:n (Martinair) kokonaisuudessaan asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuun määräysvaltaansa ostamalla osakkeita.
2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:
 - KLM: kansainvälinen lentoyhtiö, joka harjoittaa matkustaja- ja rahtiliikennettä koko maailmassa,
 - Martinair: tilaus- ja reittilentopalveluja tarjoava lentoyhtiö, joka kuljettaa rahtia ja matkustajia ainoastaan mannertenvälisiin kohteisiin.
3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua asetuksen (EY) N:o 139/2004 soveltamisalaan. Asiaa koskeva lopullinen päätös tehdään kuitenkin vasta myöhemmin.
4. Komissio pyytää kolmansiä osapuolia esittämään ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa. Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää komissiolle faksitse (numeroon (32-2) 296 43 01 tai 296 72 44) tai postitse viitteellä COMP/M.5141 — KLM/Martinair seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun PO (DG COMP)
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

MUUT ILMOITUKSET

KOMISSIO

Maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden maantieteellisten merkintöjen ja alkuperänimitysten suojasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 510/2006 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu rekisteröinti-hakemuksen julkaiseminen

(2008/C 184/11)

Tämä julkaiseminen antaa oikeuden vastustaa hakemusta neuvoston asetuksen (EY) N:o 510/2006 (1) 7 artiklassa tarkoitettulla tavalla. Vastaväitteet on toimitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa tästä julkaisemisesta.

YHTEENVETO

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 510/2006

”OVOS MOLES DE AVEIRO”

EY-nro: PT-PGI-005-0518-03.01.2006

SAN () SMM (X)

Tämä yhteenveto eritelmän pääkohdista on laadittu ainoastaan tiedotustarkoituksiin.

1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen

Nimi: Gabinete de Planeamento e Políticas
Osoite: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º
P-11099-073 Lisboa
Puhelin: (351) 213 81 93 00
Faksi: (351) 213 87 66 35
Sähköposti: gpp@gpp.pt

2. Hakijaryhmittymä

Nimi: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Osoite: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Puhelin: (351) 234 42 88 29
Faksi: (351) 234 42 30 76
Sähköposti: apoma@sapo.pt
Kokoonpano: Tuottaja/jalostaja (X) Muu ()

3. Tuotelaji

Luokka 2.4 — Leipomo-, konditoria-, makeis- ja keksituotteet

(1) EUVL L 93, 31.3.2006, s. 12.

4. Eritelmä

(yhteenveto asetuksen (EY) N:o 510/2006 4 artiklan 2 kohdan vaatimuksista)

4.1 Nimi: "Ovos Moles de Aveiro"

4.2 *Kuvaus:* Ovos Moles de Aveiro on tuote, joka valmistetaan sekoittamalla raakaa munankeltuista sokeri-siirappiin. Se voidaan tarjota sellaisenaan, taikinakuoreessa tai pakattuna puu- tai posliiniastioihin. Väri on yhtenäinen ja voi vaihdella keltaisesta oranssiin, pinta on tasaisesti hieman kiiltävä, tuoksussa tuntuu munankeltuainen, johon on sekoittunut tuotteelle ominaisia erilaisia aromeja, kuten karamelli, kaneli ja kuivatut hedelmät. Ne johtuvat sokerin ja munankeltuaisen eri ainesosien kemiallisista reaktioista keittämisen aikana. Maku on makea, ja siinä ovat aistittavissa kypsentämisen aikana sekoittuneet munankeltuainen ja sokeri. Koostumus on kermamainen mutta samalla tiivis. Rakenne on yhtenäinen, eikä tuotteessa esiinny munankeltuais- tai sokerikokkareita (jotka sallitaan kuitenkin muutaman päivän kuluttua valmistamisesta tuotteessa tapahtuvan kiteytymisen seurauksena). Tarjontamuotona toisinaan käytetyn taikinakuoren on oltava väriltään yhtenäinen, valkoisesta kermanväriiseen, himmeän mattapintainen ja hajuton tai ainoastaan lievästi jauhontuoksuinen. Sen maku on tunnusomainen ja rakenne joustavan mureneva, kuiva, sileä ja yhtenäinen.

4.3 *Maantieteellinen alue:* Munankeltuaisilta vaadittujen erityisominaisuuksien perusteella, jotka liittyvät erityisesti niiden väriin ja tuoreuteen, munien maantieteellinen tuotantoalue rajoittuu Ria de Aveiron ja sitä ympäröivien laguunialueiden kuntiin sekä Médio Vougan alueen kuntiin. Hallinnollisesti alue käsittää seuraavat kunnat: Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murto, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos ja Vouzela.

Taikinakuoren ja ovos moles -leivonnaisten valmistuksen vaatimien edellytysten ja ilmasto- ja maaperäolosuhteiden — ja erityisesti ilman kosteuden ja lämpötilan sekä vaadittavan erityisosaamisen — perusteella maantieteellinen alue, jolla valmistus ja pakkaaminen tapahtuvat, rajoittuu Ria de Aveiron ja sitä ympäröivien laguunialueiden kuntiin. Hallinnollisesti alue käsittää seuraavat kunnat: Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murto, Ovar, Sever do Vouga ja Vagos.

4.4 *Alkuperätodisteet:* Erityisesti tuotteen fyysiset ja aistinvaraiset ominaisuudet, kyseiseltä alueelta peräisin olevien raaka-aineiden erityislaatu, sukupolvelta toiselle siirtyneeseen perinteeseen perustuva tuottajien vuosisatainen erityisosaaminen sekä tuotteen erilaiset tarjontamuodot Aveiron alueelle ominaisin aihein koristeelluissa puu- ja posliiniastioissa tai taikinakuoreen valmistettuna muoteissa (joiden muoto jäljittelee laguunialueelle tyypillisiä aiheita, kuten kalat, taskuravut, erilaiset simpukat ja kotilot, puutynnyrit, poijut, kastanjat ja pähkinät) ovat osoitus tuotteen ja sen alkuperäalueen välisestä vuorovaikutuksesta. Myös koko tuotantoketjun munien tuotantotiloilta taikinakuoren valmistajiin ja leipureihin kattava valvontajärjestelmä takaa, että ainoastaan tuottajat, jotka noudattavat asetettuja vaatimuksia ja sääntöjä, voivat käyttää lopputuotteissaan SMM-tunnusta. Kaikissa pakkauksissa tai tuottajien/myyjien myyntiasiakirjoissa olevan numeroidun varmennusmerkin avulla voidaan varmistaa täydellinen jäljitettävyyden aina munantuottajiin asti. Alkuperä voidaan todeta milloin tahansa kaikissa tuotantoketjun vaiheissa.

4.5 *Tuotantomenetelmä:* Paikallisten luotettavien ja vakiintuneiden käytäntöjen mukaisesti keltuaiset erotetaan huolellisesti valkuaisesta käsin tai tarkoitukseen soveltuvan välineen avulla. Samanaikaisesti valmistetaan sokeri-siirappi, joka keitetään sopivan notkeaksi. Keltuaiset sekoitetaan jäähtyneeseen sokeri-siirappiin ja seosta keitetään 110 celsiusasteen lämpötilassa. Tämä toimenpide vaatii erityistä osaamista. Massan annetaan sen jälkeen jäähtyä ja levätä 24 tunnin ajan uunissa tai asianmukaisissa konditorian tiloissa, koska tässä vaiheessa Ovos Moles de Aveiro -leivonnainen reagoi suhteellisen helposti nopeisiin lämpötilamuutoksiin ja imee helposti itseensä vieraita hajuja.

Tämän vaiheen jälkeen massa käsitellään lopullisesta tarjontamuodosta riippuen jollakin seuraavista tavoista:

— massa täytetään astiaan, joka suljetaan kannella ja kelmulla tuotteen eristämiseksi ja suojaamiseksi,

- massa täytetään muotoiltuun taikinakuoreen, jonka reunat voidellaan ehdottomasti pastöroidulla munanvalkuaisella ja puristetaan kiinni käsin. Tämän jälkeen taikinamuotit erotetaan toisistaan leikkurilla ja leikataan haluttuun muotoon. Kuviot nostetaan alustalle ja viedään (tarvittaessa) uuniin kuivumaan; haluttaessa niiden päälle voidaan sivellä sokerisiirappia, joka antaa niille lisäsuojaa pilaantumista vastaan,
- massa asetetaan vadille myytäväksi irtotavarana.

Ottaen huomioon tuotteen ominaisuudet *Ovos Moles de Aveiro* -leivonnaiset pakataan kaupan pitämistä varten alkuperäalueella pilaantumisen ja massassa tai taikinakuoreessa tapahtuvien muutosten estämiseksi muodoltaan, materiaaliltaan ja koristelultaan sallittuihin astioihin, pahvista valmistettuihin pakkauksiin tai suojaakaasupakkauksiin, joiden kaikkien mallit ryhmittymä on hyväksynyt. *Ovos Moles de Aveiro* -leivonnaista saa pitää kaupan irtotavarana taikinakuoreessa tai ilman sitä ainoastaan kondiittorien omista laitoksissa, ja sen mukana on aina oltava todisteet alkuperästä, erästä ja valmistuspäivästä.

Ovos Moles de Aveiro on kuljetettava, säilytettävä ja pidettävä kaupan 8–25 celsiusasteen lämpötilassa, jolloin sen normaali säilyvyysaika on 15 päivää.

4.6 Yhteys maantieteelliseen alkuperään:

Historiallinen yhteys:

Leivonnaista on valmistettu Aveirossa jo vuosisatojen ajan. Se syntyi luostarissa, ja valmistusperinne on säilynyt luostarikasvatuksen saaneiden naisten ansiosta, jotka siirsivät sen valmistuksen salat sukupolvelta toiselle. Eräiden asiakirjojen mukaan kuningas Manuel I myönsi vuonna 1502 Aveirossa sijaitsevalle Jeesuksen luostarille 150 kilogrammaa Madeiran sokeria vuodessa luostarin perinteisten konditoriatuotteiden valmistukseen; niitä käytettiin tuolloin sairauksista toipuvien lääkitykseen. *Ovos Moles de Aveiro* mainitaan hovissa tarjottuna lounasjälkiruokana vuodesta 1908. Tunnettu portugalilainen kirjailija Eça de Queiroz viittaa siihen teoksissaan *Os Maias* ja *A Capital* vuodelta 1888 ja brasilialainen Erico Veríssimo muistelmateoksessaan *Solo de Clarineta* vuodelta 1973. Tynnyrinmuotoiset astiat tai lähes aina meriaiheiset taikinakuoret, joihin pakattuna *Ovos Moles de Aveiro* on perinteisesti myyty, sekä sitä kaupitelleet naiset tyypillisissä asuissaan esiintyvät usein kaakelipaneeleissa, painokuvissa, kansanrunoudessa, näytelmissä ja alueen kansanmusiikissa. Jo vuonna 1856 oli olemassa tunnettuja rekisteröityjä valmistajia.

Luonnollinen yhteys:

Alueen kasvillisuuteen ja ilmastoon vaikuttaa Ria de Aveiron merkittävään vesistöalueeseen laskeva Vouga-joki suistoineen. Tämä maantieteellinen tilanne vaikuttaa maatalouden erityisolosuhteisiin ja erityisesti maissin viljelyyn ja siipikarjatalouteen, jotka ovat kehittyneet huomattavassa mittakaavassa laguunin rantatörmille.

Baixo Vougan laguunin ja Médio Vougan alue on perinteisesti tunnettu hedelmällisyydestään, ja siellä on tuotettu runsaasti korkealaatuista maissia. Maissinviljely oli vuosisatojen ajan kotitarveviljelyä, mutta 1800-luvun lopussa ja varsinkin 1900-luvun alussa siitä tuli kaupallista toimintaa, ja Vouga-joen rannoilla sijaitseviin kuntiin perustettiin tuotantokapasiteetiltaan merkittäviä maatalousyrityksiä, joiden tuottaman maissin laatua pidetään suurena arvossa.

Siipikarjan ruokintaan käytetty perinteinen maissi vaikuttaa epäilemättä osaltaan siihen, että myös siitä saadut tuotteet ovat laadukkaita ja muista erottuvia.

Myös laguunialueen lämpötila- ja kosteusolosuhteet ovat suotuisat *Ovos Moles de Aveiro*-leivonnaisten ja niihin käytettävän taikinakuoren valmistukselle. Ne takaavat tuotteelle asianmukaisen ja kestävänsä plastisuuden, jollaista ei pystytä saamaan aikaan alueen ulkopuolella.

Kulttuurinen yhteys:

Sekä puu- ja posliiniasioiden taikinakuoren valmistuksessa käytetyt muotit ovat kiistaton osoitus yhteydestä Aveiron laguunialueeseen ja sen perinteisiin aiheisiin. Etiketeissä kuvattuja symboleita ovat erityisesti alueen majakka ja tyypilliset *Moliceiro*-veneet, ja taikinakuori on usein kalan, simpukan tai muiden vesieläiden kotilon tai kuoren, tynnyrin tai verkkojen merkitsemiseen käytetyn poijun muotoinen; kaikki tämä kertoo alueelle ominaisista toiminnoista. Myös poppelipuiset tai keraamiset astiat on valmistettu perinteisiä paikallisia materiaaleja ja menetelmiä käyttäen.

4.7 *Valvontaelin:*

Nimi: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Puhelin: (351) 223 39 01 62

Faksi: (351) 272 339 01 64

Sähköposti: info@sagilab.com

Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda. on hyväksytty standardin 45011:2001 vaatimukset täyttäväksi.

- 4.8 *Merkintä:* Pakollisia merkintöjä ovat "Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida" (suojattu maantieteellinen merkintä), varmennusmerkki, yhteisön tunnus (kun suojapäätös on tehty) sekä seuraavanlainen tuotteen logo:



Painetulla hologrammilla varustetussa varmennusmerkissä on oltava tuotteen nimi, yksityisen valvontaja varmennuselimen nimi sekä sarjanumero, jonka avulla varmistetaan tuotteen jäljitettävyys.
