

Komisijos komunikatas**Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms**

(2008/C 184/07)

1. ĮVADAS**1.1. Bendrosios aplinkybės. Geležinkelių sektorius**

1. Geležinkeliai turi išskirtinių privalumų: tai yra saugi ir aplinkos neteršianti transporto rūšis. Todėl geležinkelių transportas gali labai prisidėti prie tausaus transporto plėtros Europoje.
2. Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: apsisprendimo metas“ ⁽¹⁾ ir jos laikotarpio vidurio apžvalgoje ⁽²⁾ pabrėžiama, koks būtinas yra dinamiškas geležinkelių sektorius kuriant veiksmingą, saugią ir švarią krovininio bei keleivinio transporto sistemą, kuri prisideda prie ilgaamžės ir klestinčios bendrosios Europos rinkos kūrimo. Europos bendrijos miestuose ir kai kuriose zonose susidaranti grūstys keliuose, būtinybė spręsti uždavinius, susijusius su klimato kaita, ir didėjanti degalų kaina rodo, kaip yra svarbu skatinti geležinkelių transporto plėtrą. Šiuo klausimu reikia priminti, kad įgyvendinant bendrą transporto politiką ⁽³⁾ taip pat turi būti siekiama Sutartyje nustatytų aplinkosaugos tikslų.
3. Tačiau geležinkelių transporto sektorius Europoje nėra pakankamai patrauklus. Nuo 1960 m. iki XX-ojo amžiaus pabaigos jame vyko tolygus nuosmukis. Tiek krovinių, tiek keleivių vežimas geležinkeliais, palyginti su kitomis transporto rūšimis, santykinai sumažėjo. Krovinių vežimas geležinkeliais sumažėjo net skaičiuojant absoliučiais skaičiais: 1970 m. geležinkeliais krovinių vežta daugiau nei 2000 m. Tradicinės geležinkelio įmonės negalėjo pasiūlyti tokio patikimumo ir tokių vežimo terminų, kokių reikalavo jų klientai, todėl krovinius imta vežti ne geležinkeliais, o kitomis transporto rūšimis, daugiausia kelių transportu ⁽⁴⁾. Nors keleivių vežimas geležinkeliais absoliučiais duomenimis, priešingai, toliau augo, vis dėlto šis augimas atrodo labai ribotas, palyginti su kelių ir oro transporto augimu ⁽⁵⁾.
4. Nors panašu, kad neseniai ši tendencija pasikeitė į kitą pusę ⁽⁶⁾, dar reikia daug nuveikti, kad geležinkelių transportas taptų stiprus ir konkurencingas. Pažymėtina, kad visų pirma krovinių vežimo geležinkelių transporto sektoriuje susiduriama su daug sunkumų, kuriuos reikia spręsti viešosios politikos priemonėmis ⁽⁷⁾.
5. Santykinį Europos geležinkelių sektoriaus nuosmukį didele dalimi lemia transporto pasiūlos organizavimas praityje, daugiausia pagal nacionalines ir monopolistines schemas.
6. Visų pirma nacionaliniuose tinkluose nesant konkurencijos, geležinkelio įmonės nebuvo skatinamos mažinti veiklos išlaidas ir teikti naujas paslaugas. Iš jų veiklos nebuvo gaunama pakankamai pajamų visoms būtinoms išlaidoms ir investicijoms padengti. Kartais šios būtinos investicijos nebuvo vykdomos. Tam tikrais atvejais valstybės narės įpareigojo nacionalines geležinkelio įmones investuoti, nors jos nebuvo pajėgios skirti pakankamai finansų investicijoms iš savo nuosavų išteklių.

⁽¹⁾ COM(2001) 370, 2001 9 12, p. 18.

⁽²⁾ Komisijos komunikatas „Te nenustos Europos pažanga — užtikrinkime tvarų Europos judumą. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“ (COM(2006) 314), 2006 6 22, p. 21).

⁽³⁾ Sutarties 2 straipsnyje tarp pagrindinių Bendrijos uždavinių yra nurodytas „tvaraus ir neinflacinio augimo neteršiant aplinkos“ skatinimas. Šios nuostatos yra papildytos atskirais tikslais, apibrėžtais 174 straipsnyje, kuriame nurodyta, kad Bendrijos aplinkos politika visų pirma padeda išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę. Sutarties 6 straipsnyje numatyta, kad „nustatant ir įgyvendinant 3 straipsnyje nurodytas Bendrijos politikos ir veiklos kryptis, ypač siekiant skatinti tvarią plėtrą, turi būti atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus“.

⁽⁴⁾ 1995–2005 m. geležinkeliais pervežtų krovinių kiekis (išreikštas t/km) per metus vidutiniškai padidėjo 0,9 %, o tuo pačiu laikotarpiu keliais pervežtų krovinių kiekis vidutiniškai per metus išaugo 3,3 % (šaltinis — Eurostatas).

⁽⁵⁾ 1995–2004 m. geležinkeliais pervežtų keleivių (pagal keleivių skaičių vienam kilometrui) vidutiniškai per metus padidėjo 0,9 %, o tuo pačiu laikotarpiu asmeniniais lengvaisiais automobiliais keliausių žmonių srautas per metus vidutiniškai išaugo 1,8 % (šaltinis — Eurostatas).

⁽⁶⁾ Nuo 2002 m., pirmiausia šalyse, kurios atvėrė savo rinkas konkurencijai. 2006 m. metinis krovinių vežimo geležinkeliais rodiklis išaugo 3,7 %, o keleivių vežimo rodiklis — 3 %. Ši pagerėjusi padėtis turėtų išlikti 2007 m.

⁽⁷⁾ Komisijos komunikatas „Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link“, (2007 m. spalio 18 d. (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 ir SEC(2007) 1325).

Todėl šios įmonės labai išiskolino ir tai darė neigiamą poveikį jų plėtrai.

7. Be to, geležinkelių transporto plėtra Europoje buvo ribota dėl nepakankamo tinklų standartizavimo ir sąveikos, o kelių ir oro vežėjai pradėjo siūlyti įvairias tarptautines paslaugas. Europos bendrija paveldėjo įvairius nacionalinius geležinkelių tinklus, kurių geležinkelio vėžės pločiai yra skirtingi, o signalizavimo bei saugos sistemos nesuderinamos — tai neleidžia geležinkelio įmonėms pasinaudoti masto ekonomija, kuri atsirastų infrastruktūrą ir geležinkelių riedmenis sukūrus vienai didelei rinkai, o ne 25 ⁽¹⁾ nacionalinėms rinkoms.
8. Europos bendrija vykdo politiką, kuria siekiama geležinkelių sektoriui suteikti naujos dinamikos pagal tris pagrindines kryptis:
 - a) palaipsniui kurdama sąlygas, sudarančias galimybę geležinkelių transporto paslaugų rinkose atsirasti konkurencijai;
 - b) skatindama Europos geležinkelių tinklų standartizavimą ir techninį derinimą, kad būtų pasiektas tikslas — Europos lygmeniu užtikrinta visiška jų sąveika;
 - c) teikdama finansinę paramą Bendrijos lygmeniu pagal TEN-T programą ir iš struktūrinių fondų.
9. Taip Europos bendrija palaipsniui atvėrė geležinkelių transporto rinkas konkurencijai. Pirmasis liberalizavimo teisės aktų paketas, kurį sudaro 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽²⁾, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo ⁽³⁾, ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo ⁽⁴⁾, buvo priimtas 2001 m. Po to 2004 m. priimtas antrasis paketas, kurio pagrindinės priemonės yra 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą (Agentūros reglamentas) ⁽⁵⁾, 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo ⁽⁶⁾, 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos ⁽⁷⁾, ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁸⁾. Galiausiai — trečiasis paketas, į kurį įeina 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 ⁽⁹⁾, 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų ⁽¹⁰⁾, 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ⁽¹¹⁾, ir 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo ⁽¹²⁾ buvo priimtas 2007 m. Todėl transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle krovinių vežimo geležinkeliais rinka konkurencijai buvo atverta 2003 m. kovo

⁽¹⁾ Maltoje ir Kipre geležinkelių transporto tinklo nėra.

⁽²⁾ O L L 75, 2001 3 15, p. 1.

⁽³⁾ O L L 75, 2001 3 15, p. 26.

⁽⁴⁾ O L L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2007/58/EB (O L L 315, 2007 12 3, p. 44).

⁽⁵⁾ O L L 164, 2004 4 30, p. 1.

⁽⁶⁾ O L L 164, 2004 4 30, p. 44.

⁽⁷⁾ O L L 164, 2004 4 30, p. 114.

⁽⁸⁾ O L L 164, 2004 4 30, p. 164.

⁽⁹⁾ O L L 315, 2007 12 3, p. 1.

⁽¹⁰⁾ O L L 315, 2007 12 3, p. 14.

⁽¹¹⁾ O L L 315, 2007 12 3, p. 44.

⁽¹²⁾ O L L 315, 2007 12 3, p. 51.

15 d.; 2006 m. sausio 1 d. rinka buvo atverta tarptautiniam krovinių vežimui ir galiausiai nuo 2007 m. sausio 1 d. — geležinkelių kabotažui. Trečiajame geležinkelių teisės aktų pakete numatyta, kad 2010 m. sausio 1 d. konkurencijai atveriami tarptautiniai keleiviniai maršrutai. Kai kurios valstybės narės, tokios kaip Jungtinė Karalystė, Vokietija, Nyderlandai ir Italija, savo vidaus keleivių vežimo rinkas jau (iš dalies) atvėrė.

10. 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽¹⁾ sukurtas naujas geležinkelių transporto sektoriuje veikiantiems subjektams taikomas institucinis ir organizacinis pagrindas, pagal kurį:
 - a) geležinkelio įmonės ⁽²⁾ atskiriamos nuo infrastruktūros valdytojų ⁽³⁾ apskaitos ir organizavimo srityje;
 - b) geležinkelio įmonės valdomos nepriklausomai;
 - c) geležinkelio įmonės valdomos pagal komercinėms bendrovėms taikomus principus;
 - d) geležinkelio įmonių finansų pusiausyva atitinka gerą verslo planą;
 - e) finansinės valstybių narių priemonės suderintos su valstybės pagalbos taisyklėmis ⁽⁴⁾.
11. Kartu su šiuo liberalizavimo procesu Komisija antruoju lygmeniu pradėjo skatinti Europos geležinkelių tinklų sąveiką. Įgyvendinant šį veiksmą buvo vykdomos Bendrijos iniciatyvos siekiant sustiprinti geležinkelių transporto saugos lygį ⁽⁵⁾.
12. Trečiasis valstybės dalyvavimo remiant geležinkelių sektorių lygis yra finansinė parama. Komisija mano, kad esant tam tikroms aplinkybėms ši parama gali pasiteisinti turint omenyje dideles geležinkelių sektoriaus pritaikymo išlaidas.
13. Be to, ji pažymi, kad geležinkelių transporto sektoriui visuomet buvo skiriama daug valstybės lėšų. Nuo 2004 m. 25 Europos Sąjungos valstybės (ES 25) iš viso skyrė apie 17 mlrd. EUR geležinkelių infrastruktūrai statyti ir prižiūrėti ⁽⁶⁾. Kompensuojamos nepelningų keleivių vežimo paslaugų teikimą, valstybės narės geležinkelio įmonėms kasmet sumoka 15 mlrd. EUR ⁽⁷⁾.
14. Valstybės pagalbą geležinkelių sektoriui leidžiama skirti tik, jeigu ja bus prisidėta prie integruotos, atviros konkurencijai ir suderintos Europos rinkos sukūrimo bei ja bus prisidėta prie tvaraus judumo tikslų įgyvendinimo. Todėl Komisija turi įsitikinti, ar dėl valdžios institucijų suteiktos finansinės paramos nebus iškraipoma konkurencija prieštaraujant bendram interesui. Tam tikrais atvejais Komisija galės paprašyti, kad skirdamos valstybės pagalbą valstybės narės įsipareigotų pasiekti Bendrijos tikslus.

1.2. Šių gairių tikslas ir taikymo sritis

15. Šių gairių tikslas — pateikti valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms, apibrėžtomis Direktyvoje 91/440/EEB ir esant pirmiau aprašytoms aplinkybėms, suderinamumo su Sutartimi gaires. Be to, šių gairių 3 skyrius taip pat taikomas miesto, priemiesčio ir regioninio keleivių transporto įmonėms. Jos iš esmės pagrįstos Bendrijos teisės aktų leidėjo trijuose vienas po kito priimtuose geležinkelių teisės aktų paketuose nustatytais principais. Gairių tikslas — padidinti viešojo finansavimo skaidrumą ir

⁽¹⁾ O L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2007/58/EB.

⁽²⁾ Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje geležinkelio įmonės apibrėžtos taip: „geležinkelio įmonė: bet kokia pagal taikytinus Bendrijos teisės aktus licencijuota valstybinė arba privati įmonė, kurios pagrindinė veikla — teikti prekių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, tuo atveju, kai ta įmonė užtikrina trauką; ši nuostata taip pat taikoma tik trauką teikiančioms įmonėms“.

⁽³⁾ Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje infrastruktūros valdytojais apibrėžti taip: „tai bet kokia įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą ir priežiūrą. Infrastruktūros valdytojas taip pat gali būti atsakingas už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą. Tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos kelioms įstaigoms ar įmonėms“.

⁽⁴⁾ Direktyvos 91/440/EEB 9 straipsnio 3 dalis: „valstybių narių pagalba šiame straipsnyje nurodytoms skoloms panaikinti suteikiama pagal Sutarties 73, 87 ir 88 straipsnius“.

⁽⁵⁾ Direktyva 2004/49/EB.

⁽⁶⁾ Šaltinis: Europos Komisija, pagal valstybių narių kasmet pateikiamus duomenis. Šios sumos turėtų būti net didesnės, nes nebuvo pranešta apie visą finansinę paramą, visų pirma apie bendrą finansavimą iš struktūrinių ar sanglaudos fondų.

⁽⁷⁾ O L 156, 1969 6 28, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (O L 169, 1991 6 29, p. 1).

teisinį saugumą atsižvelgiant į Sutarties taisykles, kiek jos susijusios su rinkų atvėrimu. Šios gairės netaikomos viešajam finansavimui, kuris skirtas infrastruktūros valdytojams.

16. Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad iš esmės valstybės narės suteikta pagalba, kuri, remdama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Vis dėlto tokia valstybės pagalba kai kuriais atvejais gali būti pateisinta, atsižvelgiant į bendrą Bendrijos interesą. Kai kurie iš šių atvejų yra nurodyti Sutarties 87 straipsnio 3 dalyje ir taikomi tiek transporto sektoriui, tiek kitiems ekonomikos sektoriams.
17. Be to, Sutarties 73 straipsnyje numatyta, kad su bendrąja rinka yra suderinama „valstybės pagalba, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus išpareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“. Šis straipsnis bendroje Sutarties struktūroje yra *lex specialis*. Remdamasis šiuo straipsniu, Bendrijos teisės aktų leidėjas priėmė du transporto sektoriui specialiai skirtus reglamentus: 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos ⁽¹⁾ ir 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui ⁽²⁾. 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių ⁽³⁾ taip pat numatyta, kad valstybės narės gali skirti tam tikras kompensacijas geležinkelio įmonėms.
18. Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnyje numatyta, kad nepažeisdamos reglamentų (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1192/69 valstybės narės imasi koordinacinių priemonių ir nustato viešosios paslaugos sąvokai būdingus išpareigojimus, pagal kuriuos teikiama pagalba, vadovaujantis Sutarties 73 straipsniu, tik tame reglamente numatytais atvejais arba aplinkybėmis. Remiantis Europos Bendrijų Teisingumo Teismo sprendimu *Altmark* byloje ⁽⁴⁾ galima daryti išvadą, kad valstybės pagalba, kurios neleidžiama teikti pagal reglamentus (EEB) Nr. 1107/70, (EEB) Nr. 1191/69 arba (EEB) Nr. 1192/69, negali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 73 straipsnį ⁽⁵⁾. Be to, reikėtų priminti, kad kompensacijos už viešąją paslaugą, kurios nesuderinamos su nuostatomis, kylančiomis iš Sutarties 73 straipsnio, negali būti laikomos suderinamomis su bendrąja rinka pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalies ar kitas nuostatas ⁽⁶⁾.
19. Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 (toliau — SVPSĮ reglamentas), įsigaliosiantis 2009 m. gruodžio 3 d. ir panaikinantį reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70, nustatys naujas teises taisykles. Todėl kompensavimo už viešųjų paslaugų teikimą aspektams šios gairės netaikomos.
20. Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojus, nustatant pagalbos, ypač pagalbos krovinių vežimo koordinavimo reikmėms, kuriai netaikomas SVPSĮ reglamentas, suderinamumą, Sutarties 73 straipsnis galės būti taikomas tiesiogiai kaip teisinis pagrindas. Todėl reikia parengti bendrą išaiškinimą, kuriuo remiantis būtų nagrinėjamas transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos suderinamumas su Sutarties 73 straipsniu. Šių gairių tikslas — nustatyti tokio nagrinėjimo kriterijus ir ribų dydžius. Atsižvelgiant į 73 straipsnio redakciją, Komisija valstybėms narėms visgi turi suteikti galimybę prirėkus pagrįsti priemonių, kuriomis viršijamos didžiausios nustatytos ribos, poreikį ir proporcingumą.
21. Šios gairės yra skirtos Sutarties 73 ir 87 straipsniams taikyti bei šių straipsnių įgyvendinimui, skiriant viešąjį finansavimą geležinkelio įmonėms pagal Direktyvą 91/440/EEB. Aptariami šie aspektai: valstybės parama geležinkelių įmonėms per infrastruktūros finansavimą (2 skyrius), geležinkelių riedmenims pirkti ir atnaujinti skirta pagalba (3 skyrius), valstybių vykdomas skolų panaikinimas siekiant

⁽¹⁾ OLL 130, 1970 6 15, p. 1.

⁽²⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1791/2006 (OL L 363, 2006 12 20, p. 1).

⁽³⁾ 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-280/00 *Altmark trans Gmbh* ir *Regierungspräsidium Magdeburg* prieš *Nahverkehrsgesellschaft Altmark Gmbh* („Altmark“), 2003 m. Rink., p. I-7747.

⁽⁴⁾ *Altmark* byla, op.cit., 107 punktą.

⁽⁵⁾ Žr. 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimo dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, (OL L 312, 2005 11 29, p. 67), 17 punktą.

⁽⁶⁾ Gairės taip pat nesusijusios su Reglamento (EEB) Nr. 1192/69 taikymu.

pagerinti geležinkelio įmonių finansinę padėtį (4 skyrius), pagalba geležinkelio įmonėms restruktūrizuoti (5 skyrius), pagalba transporto koordinavimo reikmėms (6 skyrius) ir geležinkelio įmonėms valstybės suteiktos garantijos (7 skyrius). Tačiau šiose gairėse nenagrinėjamos išsamios SVPSĮ reglamento, kurio atžvilgiu Komisija dar neturi sprendimų priėmimo praktikos, taikymo taisyklės ⁽¹⁾.

2. VALSTYBĖS PARAMA GELEŽINKELIŲ ĮMONĖMS PER GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMĄ

22. Geležinkelių infrastruktūra yra labai svarbi geležinkelių sektoriaus plėtrai Europoje. Didelės investicijos į šią infrastruktūrą yra būtinos, neatsižvelgiant į tai, ar jos skiriamos sąveikai ir saugai, ar greitųjų traukinių plėtrai užtikrinti ⁽²⁾.
23. Šios gairės skirtos tik geležinkelių įmonėms. Todėl jomis nesiekama nustatyti teisinio valstybės pagalbos reglamentavimo, taikomo valstybiniam infrastruktūros finansavimui. Šiame skyriuje nagrinėjamas tik viešojo infrastruktūros finansavimo poveikis geležinkelio įmonėms.
24. Viešasis infrastruktūros plėtros finansavimas gali būti netiesiogiai naudingas geležinkelio įmonėms ir todėl gali būti laikomas valstybės pagalba. Pagal Teisingumo Teismo praktiką turėtų būti įvertinta, ar priemonė infrastruktūrai remti turi ekonominį poveikį — t. y. sumažina mokesčius, kurie paprastai mokami iš geležinkelio įmonių biudžeto ⁽³⁾. Kad taip būtų, visų pirma aptariamoms įmonėms turi būti teikiama atrankinio pobūdžio nauda ir ši nauda turi būti gauta dėl susijusios infrastruktūros finansavimo ⁽⁴⁾.
25. Tuo atveju, kai visi infrastruktūros naudotojai gali ja naudotis lygiomis teisėmis bei nediskriminuojami ir kai taikoma mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra norma, atitinkanti Bendrijos teisės aktus (Direktyva 2001/14/EEB), Komisija viešojo infrastruktūros finansavimo paprastai nelaiko valstybės pagalba geležinkelio įmonėms ⁽⁵⁾.
26. Komisija taip pat primena, kad jei viešasis geležinkelių infrastruktūros finansavimas laikomas pagalba vienai ar kelioms geležinkelių įmonėms, ją gali būti leidžiama teikti, pavyzdžiui, pagal Sutarties 73 straipsnį, jei ši infrastruktūra atitinka transporto rūšių koordinavimo poreikius. Todėl šių gairių 6 skyrius yra tinkamas atskaitos taškas nagrinėjant suderinamumą.

3. PAGALBA GELEŽINKELIŲ RIEDMENIMS PIRKTI IR ATNAUJINTI

3.1. Tikslas

27. Lokomotyvų ir keleiviams vežti naudojamų vagonų parkas taip pat yra nenaujas, o kartais — nudėvėtas, ypač naujosiose valstybėse narėse. 2005 m. 70 % lokomotyvų (dyzelinių ir elektrinių) ir 65 % vagonų ES-25 buvo daugiau kaip 20 metų senumo ⁽⁶⁾. Vertinant tik 2004 m. į Europos Sąjungą

⁽¹⁾ Komisijos komunikatas „Te nenustos Europos pažanga — užtikrinkime tvarų Europos judumą. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“.

⁽²⁾ 2002 m. birželio 13 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-382/99, *Nyderlandaiprieš Komisiją*, 2002 m. Rink., p. I-5163.

⁽³⁾ 2000 m. rugsėjo 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-156/98, *Vokietija prieš Komisiją*, 2000 m. Rink., p. I-6857.

⁽⁴⁾ 2006 m. birželio 7 d. Komisijos sprendimas Nr. 478/04, Airija — Valstybės garantija už Coràs Iompair Eirann (CIÉ) paimtą paskolą investicijoms į infrastruktūrą, (OL C 209, 2006 8 31, p. 8); 2006 m. kovo 8 d. Komisijos sprendimas Nr. 284/2005, Airija — *Regional Broadband Programme* (Regioninė plačiajuosčio ryšio programa), (OL C 207, 2006 8 30, p. 3), 34 punktas; ir šie Komisijos sprendimai: 2002 m. rugpjūčio 2 d. sprendimas 2003/227/EB dėl *Terra Mitica SA* parko (Benidormas, Alikantė) Ispanijoje, (OL L 91, 2003 4 8, p. 23), 64 punktas; 2005 m. balandžio 20 d. sprendimas N 355/2004, Belgija — Vieša ir privati partnerystė kasant tunelį po *Krijgsbaan, Deurne*; pramoninės zonos plėtra ir Anverpeno oro uosto eksploatacija, (OL C 176, 2005 7 16, p. 11), 34 punktas; 2001 m. gruodžio 11 d. sprendimas N 550/2001, Belgija, Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė statant pakrovimo ir iškrovimo įrenginius, (OL C 24, 2002 1 26, p. 2), 24 punktas; 2001 m. gruodžio 20 d. sprendimas N 649/2001, Jungtinė Karalystė, *Freight Facilities Grant*, (OL C 45, 2002 2 19, p. 2), 45 punktas; 2002 m. liepos 17 d. sprendimas N 356/2002, Jungtinė Karalystė *Network Rail*, (OL C 232, 2002 9 28, p. 2) 70 punktas; N 511/1995, *Jaguar Cars Ltd*. Taip pat žr. Komisijos gairių dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE sutarties 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje, (OL C 350, 1994 12 10, p. 5), 12 punktą. Baltoji knyga dėl pagrįstų infrastruktūros mokesčių, COM(1998) 466 galutinis, 43 punktas. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai „Paslaugų kokybės gerinimas jūrų uostuose — lemiamas Europos transporto sistemų elementas“. COM (2001) 35 galutinis, 11 punktas.

⁽⁵⁾ Šaltinis: Tarptautinės geležinkelių sąjungos (UIC) riedmenų parkas ES-25 + Norvegija (2005 m.).

⁽⁶⁾ Šaltinis: Europos geležinkelių bendrija (CER), 2005 m.

įstojusių valstybių narių duomenis, 2005 m. 82 % lokomotyvų ir 62 % vagonų buvo daugiau kaip 20 metų senumo ⁽¹⁾. Be to, remdamasi turimais duomenimis Komisija apskaičiavo, kad kasmet atnaujinama maždaug 1 % šio parko.

28. Šis procesas neabejotinai atspindi bendrai geležinkelių sektoriaus patiriamus sunkumus, kurie mažina geležinkelio įmonių suinteresuotumą ir pajėgumą investuoti, stengiantis modernizuoti ir (arba) atnaujinti geležinkelių riedmenis. Tačiau tokios investicijos yra būtinos siekiant išlaikyti geležinkelių transporto konkurencingumą, palyginti su kitomis labiau aplinką teršiančiomis arba daugiau išorinių išlaidų reikalaujančiomis transporto rūšimis. Jos taip pat yra būtinos siekiant apriboti geležinkelių transporto poveikį aplinkai, ypač mažinant jo keliamą triukšmą, ir gerinti jo saugą. Galiausiai, siekiant pagerinti nacionalinių tinklų sąveiką, turi būti pritaikyti esami geležinkelių riedmenys, kad būtų galima išlaikyti geležinkelių sistemos vientisumą.
29. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, panašu, kad pagalba geležinkelių riedmenims pirkti ir atnaujinti esant tam tikroms sąlygoms gali prisidėti prie kelių rūšių bendros svarbos tikslų, todėl ji gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka.
30. Šiame skyriuje siekiama patikslinti sąlygas, kuriomis Komisija nagrinėja tokį suderinamumą.

3.2. Suderinamumas

31. Pagalbos suderinamumas turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į bendros svarbos tikslą, prie kurio įgyvendinimo pagalba prisideda.
32. Komisija mano, kad iš principo į riedmenų modernizavimo poreikius gali būti tinkamai atsižvelgta arba įgyvendinant bendrąsias valstybės pagalbai taikomas taisykles, arba taikant Sutarties 73 straipsnį tuo atveju, kai ta pagalba laikoma pagalba, teikiama transporto koordinavimo reikmėms (žr. 6 skyrių).
33. Taigi, nagrinėdama pagalbos riedmenims suderinamumą, Komisija iš esmės taiko kriterijus, nustatytus šiose gairėse arba kitame tinkamame dokumente kiekvienai toliau nurodytai pagalbos rūšiai:
 - a) pagalbai transporto koordinavimo reikmėms ⁽²⁾;
 - b) pagalbai geležinkelio įmonėms restruktūrizuoti ⁽³⁾;
 - c) pagalbai mažosioms ir vidutinėms įmonėms ⁽⁴⁾;
 - d) pagalbai aplinkos apsaugai ⁽⁵⁾;
 - e) kompensavimui už viešųjų paslaugų teikimo pagal viešųjų paslaugų sutartis išlaidas ⁽⁶⁾;
 - f) egioninei pagalbai ⁽⁷⁾.
34. Regioninės pagalbos teikimo gairėse dėl pradinėms investicijoms skirtos regioninės pagalbos schemų yra nurodyta, kad „transporto sektoriuje išlaidos transporto įrangos (kilnojamojo turto) pirkimui neatitinka pagalbos pradinėms investicijoms reikalavimų“ (50 punktas, 48 išnaša). Komisija mano, kad turi būti nukrypstama nuo šios taisyklės keleivių vežimo geležinkeliais atveju. Taip yra dėl šios transporto rūšies ypatumų, ypač dėl to, kad šiame sektoriuje geležinkelių riedmenys gali būti

⁽¹⁾ Žr. šių gairių 6 skyrių.

⁽²⁾ Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 244, 2004 10 1, p. 2) ir 5 skyrius.

⁽³⁾ 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 70/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo valstybės pagalbai mažoms ir vidutinėms įmonėms, (OL L 10, 2001 1 13, p. 33). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1976/2006 (OL L 368, 2006 12 23, p. 85).

⁽⁴⁾ Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai, (OL C 82, 2008 4 1, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamentas (EB) Nr. 1191/69: SVPS Reglamentas, kurio 3 straipsnio 1 dalį reikėtų priminti: „Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtinės teises ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį“.

⁽⁶⁾ 2007–2013 m. regioninės pagalbos teikimo gairės, (OL C 54, 2006 3 4, p. 13), 8 punktas.

⁽⁷⁾ Komisija pažymi, kad atsižvelgiant į atskiras konkrečiau atvejo aplinkybes ši nuostata *mutatis mutandis* gali būti taikoma riedmenims, naudojamiems keleiviams vežti viešuoju kelių transportu, ypač jeigu šie riedmenys atitinka naujoms transporto priemonėms taikomus naujausius Bendrijos standartus. Tokiu atveju Komisija, norėdama sudaryti vienodas sąlygas, susidarius tokiai situacijai taikys čia aprašytą geležinkelių riedmenims taikomą požiūrį.

ilgam laikui susieti su konkrečiomis linijomis ar paslaugomis. Todėl pagal aptariamas gaires tam tikromis toliau nurodytomis sąlygomis geležinkelių keleivių vežimo riedmenų (ar kitų transporto rūšių, tokių kaip lengvasis traukinys, metro ar tramvajus) ⁽¹⁾ įsigijimo išlaidos laikomos atitinkančiomis reikalavimus. Tačiau geležinkelių riedmenų, skirtų išskirtinai krovinių vežimui, įsigijimo išlaidos nelaikomos atitinkančiomis reikalavimus.

35. Atsižvelgiant į 28 ir 29 punktuose apibūdintą padėtį, ši nukrypti leidžianti nuostata taikoma visų tipų (pradinėms ar pakaitinėms) riedmenų įsigijimo investicijoms ir, jei riedmenys naudojami reguliariems maršrutams, vykdomiems regione, kuriam gali būti skiriama pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktą, atokiausiame regione arba mažo gyventojų tankumo regione, kaip apibrėžta regioninės pagalbos teikimo gairių 80-81 punktuose ⁽²⁾. Kitų regionų atveju nukrypti leidžianti nuostata taikoma tik pradinėms investicijoms arba investicijoms, skirtoms pakeisti turimus riedmenis, jei gavus pagalbą riedmenims atnaujinti bendras riedmenų senumo vidurkis yra didesnis nei 15 metų.
36. Siekiant išvengti bendriems interesams prieštaraujančio konkurencijos iškraipymo, Komisijos nuomone, ši nukrypti leidžianti nuostata turi būti taikoma laikantis keturių sąlygų, kurios turi būti įgyvendintos visos kartu:
- aptariami geležinkelių riedmenys turi būti naudojami išskirtinai teikti keleivių vežimo mieste, priemiesčiuose ir regionuose paslaugas konkrečiame regione arba konkrečiu maršrutu, einančiu per kelis regionus; šiose gairėse vežimo mieste ir priemiesčiuose paslaugomis laikomos transporto paslaugos, kuriomis tenkinami miesto ar aglomeracijos vidaus susisiekimo poreikiai bei tų miestų ar aglomeracijų susisiekimo su priemiesčiais poreikiai, o regioninio vežimo paslaugomis — vieno ar kelių regionų susisiekimo poreikius tenkinančios paslaugos. Jei transporto paslaugomis aptarnaujami keli regionai, esantys vienoje ar keliose valstybėse narėse, jos gali būti įtrauktos į šio punkto taikymo sritį, jei įmanoma pagrįsti tų paslaugų poveikį, pavyzdžiui jų reguliarumu, regiono vystymuisi. Tokiu atveju Komisija patikrins, ar pagalbos teikimas netrukdytų atverti tarptautinės keleivių vežimo ir kabotažo rinkos, įsigaliojus trečiajam geležinkelių teisės aktų paketui;
 - aptariami geležinkelio riedmenys ne mažiau kaip dešimt metų turi būti naudojami išskirtinai teikti paslaugas konkrečiame regione arba per kelis regionus einančiais maršrutais, kurių atveju suteikta pagalba;
 - geležinkelių riedmenys, kuriais pakeičiami senieji riedmenys, turi atitikti sąveikos, saugos ir aplinkosaugos standartus ⁽³⁾, taikomus atitinkamam tinklui;
 - valstybė narė įrodo, kad projektu prisidedama prie nuoseklios regioninės plėtros strategijos.
37. Komisija prižiūrės, kad nebūtų nederamai iškraipoma konkurencija, atsižvelgdama į papildomas pajamas, kurias pagalbą gaunanti įmonė galėtų gauti pakeisdama senus riedmenis kitais konkrečioje linijoje, pavyzdžiui parduodama senus riedmenis trečiosioms šalims arba juos naudodama kitose rinkose. Tuo tikslu ji galės leisti teikti pagalbą tuo atveju, jei ją gaunanti įmonė įsipareigos parduoti visą arba dalį nebenaudojamos įrangos įprastomis rinkos sąlygomis tam, kad kiti ūkio subjektai ją galėtų naudoti toliau; šiuo atveju pajamos už parduotą turėtą įrangą bus išskaičiuojamos iš reikalavimus atitinkančių išlaidų.

⁽¹⁾ Rečiausiai apgyvendinti regionai yra NUTS-II lygio regionai arba jų dalis, kuriuose gyventojų tankis yra 8 gyventojai viename kvadratiname kilometre arba mažiau, ir apima su jais besiribojančias mažesnes teritorijas, atitinkančias tokio pat gyventojų tankio kriterijų.

⁽²⁾ Pagalbą, skirtą įsigyti naujoms transporto priemonėms, kurių standartai aukštesni už Bendrijos standartus arba jos leidžia užtikrinti aukštesnį aplinkosaugos lygį, nesant Bendrijos standartų, pagal gaires dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai teikti leidžiama.

⁽³⁾ Jei linija ar konkrečiu maršrutu nuolatos (t.y. kiekvieno reiso metu) vežama per regioną, kuriame taikomas aukščiausias pagalbos intensyvumas, šis pagalbos dydis taikomas visoms reikalavimus atitinkančioms išlaidoms. Jei per regioną, kuriame taikomas aukščiausias pagalbos intensyvumas, vežama nereguliariai, toks pagalbos dydis taikomas tik tai reikalavimus atitinkančių išlaidų daliai, kuri susijusi su vežimu per aptariamą regioną.

38. Apskritai Komisija prižiūrės, kad pagalba nebūtų naudojama netinkamai. Taikomos ir kitos regioninės pagalbos teikimo gairėse numatytos sąlygos, ypač dėl aukščiausių pagalbos intensyvumo ribų ir regioninės pagalbos žemėlapių bei pagalbos telkimo taisyklių. Komisija pažymi, kad atitinkamos susijusios linijos tam tikrais atvejais gali kirsti regionus, kuriems taikomos įvairios aukščiausių pagalbos intensyvumo ribos pagal regioninės pagalbos žemėlapius. Tokiu atveju Komisija taikys aukščiausių intensyvumo lygį, taikomą regionams, kuriuose reguliariai teikiamos paslaugos minėta linija, proporcingai maršruto reguliarumui ⁽¹⁾.
39. Investicinių projektų, kurių reikalavimus atitinkančios išlaidos viršija 50 mln. EUR, atveju, Komisijos nuomone, atsižvelgus į geležinkelių keleivių transporto sektoriaus specifiką reikėtų nukrypti nuo regioninės pagalbos gairių 60–70 punktų. Tačiau minėtų gairių 64 ir 67 punktai toliau taikomi, jei investicinis projektas skirtas riedmenims, kuriuos naudojant vežimo paslaugos teikiamos keliems regionams.
40. Jei pagalbą gaunančiai įmonei pavesta vykdyti bendros ekonominės svarbos paslaugas ir tam reikia įsigyti ir (arba) atnaujinti riedmenis ir šiuo tikslu jai jau skirta kompensacija, į tą kompensaciją privaloma atsižvelgti apskaičiuojant regioninės pagalbos, kuri gali būti skirta įmonei, dydį siekiant išvengti dvigubo kompensavimo.

4. SKOLŲ PANAIKINIMAS

4.1. Tikslas

41. Kaip buvo minėta (1.1 skirsnyje), praeityje geležinkelio įmonės buvo atsidūrusios padėtyje, kai jų pajamos ir išlaidos buvo nesubalansuotos, ypač investicinės išlaidos. Todėl geležinkelio įmonės įgijo daug skolų, kurias mokėti joms yra labai didelė našta ir kurios riboja jų pajėgumą skirti būtinas investicijas tiek infrastruktūrai, tiek geležinkelių riedmenims atnaujinti.
42. Direktyvoje 91/440/EEB buvo aiškiai atsižvelgta į šią situaciją. Šios direktyvos septintoje konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad valstybės narės turi „užtikrinti, kad esamų valstybinių arba valstybės valdomų geležinkelio įmonių finansinė struktūra būtų pagrįsta“, ir numatyta, kad tam galėtų prireikti „finansinio pertvarkymo“. Minėtos direktyvos 9 straipsnyje numatyta, kad „kartu su esamomis valstybei priklausančiomis arba valstybės kontroliuojamomis geležinkelio įmonėmis valstybės narės nustato atitinkamą mechanizmą tokių įmonių skoloms sumažinti iki tokio lygio, kad nebūtų kliudoma tinkamai valdyti įmonės finansus ir kad pagerėtų jų finansinė padėtis“. To paties straipsnio 3 dalyje yra numatyta valstybės pagalbą teikti „šiam straipsnyje nurodytoms skoloms panaikinti“ ir pažymėta, kad ši pagalba turi būti teikiama laikantis Sutarties 73, 87 ir 88 straipsnių nuostatų.
43. 1990 m. pradžioje, įsigaliojus Direktyvai 91/440/EEB, valstybės narės smarkiai sumažino geležinkelio įmonių skolas. Tuo metu geležinkelio įmonių skolos buvo pertvarkytos įvairiai:
 - a) visos skolos ar jų dalis buvo perleistos už infrastruktūros valdymą atsakingai įstaigai — tai leido geležinkelio įmonei veikti turint geresnę finansinę pagrindą. Perleisti skolas buvo galima atskyrus transporto paslaugų teikimo veiklą nuo infrastruktūros valdymo veiklos;
 - b) buvo sukurtos atskiros įstaigos infrastruktūros projektams finansuoti (pavyzdžiui, greitųjų geležinkelių linijos) — tai leido sumažinti būsimą geležinkelio įmonių finansinę naštą, kuri joms būtų tekusi finansuojant šią naują infrastruktūrą;
 - c) buvo atliktas finansinis geležinkelio įmonių pertvarkymas, visų pirma panaikinant dalį ar visas skolas.

⁽¹⁾ 1980 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas 730/79, *Philip Morris Olandija prieš Komisiją*, 1980 m. Rink. p. 2671, 11 punktas.

44. Šių trijų tipų veiksmai padėjo per trumpą laiką pagerinti finansinę geležinkelio įmonių padėtį. Palyginti su visais išpareigojimais, skola sumažėjo, taip pat sumažėjo gražinamų veiklos išlaidų palūkanų dalis. Apskritai sumažėjus skolai, geležinkelio įmonė savo finansinę padėtį galėjo pagerinti dėl to, kad sumažėjo gražinama pagrindinė pasiskolinta suma ir palūkanos. Be to, skolos sumažėjimas leido sumažinti ir palūkanas, o tai turi labai didelę įtaką mokant skolą.
45. Tačiau Komisija pažymi, kad daugelio geležinkelio įmonių išskolinimo lygis dar kelia nerimą. Nemažai šių įmonių yra išskolinusios labiau nei leidžiama komercinei bendrovei, įmonės dar negali išsilaikyti pačios ir (arba) iš pajamų, gautų vykdant dabartinę ir būsimą transporto veiklą, negali finansuoti joms reikalingų investicijų. Be to, nustatyta, kad po 2004 m. gegužės 1 d. į Bendriją įstojusių valstybių narių sektoriaus įmonių išskolinimo lygis, palyginti su likusiomis Bendrijos valstybėmis narėmis, yra smarkiai didesnis.
46. Atsižvelgęs į šią padėtį Bendrijos teisės aktų leidėjas, priimdamas direktyvas 2001/12/EB ir 2004/51/EB, nusprendė Direktyvos 91/440/EEB nuostatų nekeisti. Taigi, šios nuostatos atitinka bendrąją sistemą, kurią suformavo vienas po kito priimti geležinkelių teisės aktų paketai.
47. Šio skyriaus tikslas — paaiškinti, kaip Komisija, remdamasi šiais antrinės teisės reikalavimais, ketina taikyti Sutartyje nustatytas valstybės pagalbos taisykles geležinkelio įmonių skolų mažinimo mechanizms.

4.2. Valstybės pagalbos egzistavimas

48. Pirmiausia Komisija primena, kad Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas nesuderinamumo principas iš esmės taikomas tik pagalbai, kuri, „palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti „ir tik kai ji“ daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“. Pagal nusistovėjusią Teismo praktiką, jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos sustiprėja vienos įmonės padėtis, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, prekiaujančiomis Bendrijoje, ta prekyba turi būti laikoma prekyba, kuriai pagalba daro poveikį ⁽¹⁾.
49. Todėl valstybei priskirtina bet kuri iš valstybės išteklių finansuojama priemonė, kuria siekiama visiškai arba iš dalies panaikinti vienos ar kelių geležinkelio įmonių skolas, patenka į Sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, jei aptariama geležinkelio įmonės veikia konkurencijai atvertose rinkose ir jei dėl skolų panaikinimo jos padėtis sustiprėja bent jau vienoje iš tų rinkų.
50. Komisija primena, kad priėmus Direktyvą 2001/12/EB, tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų rinka visame Transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle buvo atverta konkurencijai nuo 2003 m. kovo 15 d. Taigi Komisija mano, kad apskritai rinka konkurencijai atverta vėliausiai 2003 m. kovo 15 d.

4.3. Suderinamumas

51. Jei geležinkelio įmonės skolos panaikinimas yra valstybės pagalba, kuriai taikoma Sutarties 87 straipsnio 1 dalis, apie ją turi būti pranešama Komisijai pagal Sutarties 88 straipsnį.
52. Apskritai, tokia pagalba turi būti nagrinėjama remiantis 2004 m. Valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti Bendrijos gairėse (toliau — 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairės) nustatytus kriterijus, laikantis šių gairių 5 skyriaus nuostatų.
53. Ypatingais atvejais, kai panaikintos skolos susijusios tik su transporto koordinavimu, kompensacijomis už su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus ar apskaitos norminimu, tos pagalbos suderinamumas bus nagrinėjamas remiantis Sutarties 73 straipsniu, priimtais jo įgyvendinimo reglamentais ir reglamentu dėl apskaitos norminimo ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Reglamentas (EEB) Nr. 1192/69.

⁽²⁾ Komisija analogiškai taiko tam tikras sąlygas, numatytas 2001 m. liepos 26 d. Komisijos komunikate dėl valstybės pagalbos, susijusios su per didelėmis sąnaudomis, analizės metodų (SEC(2001) 1238).

54. Atsižvelgdama į Direktyvos 91/440/EEB 9 straipsnį Komisija be kita ko mano, kad tam tikromis sąlygomis turi būti leidžiama teikti tokią pagalbą neatliekant įmonės finansinio pertvarkymo, t. y. teikti pagalbą senoms skoloms panaikinti, kurios atsirado iki Direktyvos 2001/12/EB, kuria nustatomos sektoriaus konkurencijos atvėrimo sąlygos, įsigaliojimo.
55. Komisija mano, kad šios rūšies pagalba iš tiesų gali būti laikoma suderinama, jeigu ja siekiama palengvinti perėjimą prie atviros geležinkelių rinkos, kaip numatyta Direktyvos 91/440/EEB 9 straipsnyje ⁽¹⁾. Todėl Komisija mano, kad tokia pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą ⁽²⁾ gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jei laikomasi toliau nurodytų sąlygų.
56. Pirmą, pagalba turi būti naudojama aiškiai apibrėžtomis ir konkrečioms skoloms, atsiradusioms iki 2001 m. kovo 15 d. — Direktyvos 2001/12/EB įsigaliojimo datos — kompensuoti. Pagalbos suma jokių būdu negali viršyti tų skolų sumos. Po 2001 m. kovo 15 d. į Bendriją įstojusių valstybių narių atveju atitinkama data yra įstojimo į Bendriją diena. Direktyvos 91/440/EEB 9 straipsniu ir vėlesnėmis direktyvomis buvo siekiama sumažinti skolų, sukauptų iki sprendimo atverti rinką Bendrijos lygmeniu priėmimo, dydį.
57. Antra, atitinkamos skolos turi būti tiesiogiai susijusios su geležinkelių transporto arba geležinkelių infrastruktūros valdymo, statybos ar naudojimo veikla. Tiesiogiai su transportu ir (arba) geležinkelių infrastruktūra nesusijusios skolos, atsiradusios siekiant vykdyti investicijas, neatitinka reikalavimų.
58. Trečia, turi būti panaikintos pernelyg smarkiai išsiskolinusių įmonių skolos, dėl kurių joms sunku tinkamai valdyti finansus. Pagalba turi būti būtina šiai padėčiai pataisyti, atsižvelgiant į tai, kad numatomi konkurenciniai pokyčiai rinkoje numatomoje ateityje neleistų pagerinti įmonės finansinės padėties. Vertinant šį kriterijų, turi būti atsižvelgiama į įmonės produktyvumo didėjimą, kurio pagrįstai gali būti tikimasi.
59. Ketvirta, pagalba neturi būti didesnė nei yra būtina šiam tikslui pasiekti. Šiuo klausimu taip pat reikia atsižvelgti į būsimus konkurencinius pokyčius. Bet kokių atveju dėl suteiktos pagalbos įmonė per trumpą laiką neturi atsidurti palankesnėje padėtyje nei vidutinė gerai valdoma ir tokia pačia veikla užsiimanti įmonė.
60. Penkta, skolų panaikinimas neturi suteikti įmonei konkurencinio pranašumo, kuris trukdytų veiksmingai konkurencijai rinkoje vystytis, pavyzdžiui, trukdant išorės įmonėms arba naujiems dalyviams patekti į tam tikras nacionalines ar regionines rinkas. Visų pirma skoloms panaikinti skirta pagalba negali būti finansuojama iš įmokų, kurias įpareigojami mokėti kiti geležinkelių sektoriaus ūkio subjektai ⁽³⁾.
61. Jei šios sąlygos yra įgyvendintos, skolų panaikinimo priemonėmis prisidedama prie Direktyvos 91/440/EEB 9 straipsnyje nurodyto tikslo, neproporcingai neiškraipant konkurencijos ir valstybių narių tarpusavio prekybos. Tuomet jos gali būti laikomos suderinamomis su bendrąja rinka.

5. PAGALBA GELEŽINKELIO ĮMONĖMS RESTRUKTŪRIZUOTI. ĮMONĖS KROVINIŲ VEŽIMO PADALINIO RESTRUKTŪRIZAVIMAS

5.1. Tikslas

62. Jei specialiai nenurodyta kitaip, Komisija valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms geležinkelių sektoriaus įmonėms restruktūrizuoti suderinamumą vertina remdamasi 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėmis. Iš tikrųjų šiose gairėse nėra numatyta nukrypti leidžiančios nuostatos dėl geležinkelio įmonių.

⁽¹⁾ Nepažeidžiant reglamentų (EEB) Nr. 1191/69, (EEB) Nr. 1107/70 ir (EEB) Nr. 1192/69 taikymo.

⁽²⁾ Nepažeidžiant Direktyvos 2001/14/EB taikymo.

⁽³⁾ Žr. 2005 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimą Nr. 386/04 „Pagalba Fret SNCF restruktūrizavimui“ — Prancūzija, (OL C 172, 2005 7 12, p. 3).

63. Apskritai įmonės padalinys, t. y. atskiro juridinio statuso neturintis ekonominis vienetas, negali gauti restruktūrizavimo pagalbos. 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairės taikomos tik „sunkumus patiriančioms įmonėms“. Be to, jų 13 punkte nurodyta, kad „didesnei verslo grupei priklausanti arba jos perimta įmonė paprastai negali gauti ... restruktūrizavimo pagalbos, išskyrus atvejus, kai galima įrodyti, kad patiriamų sunkumų priežastys slypi pačios įmonės viduje, o ne sąlygotos grupės išlaidų sutartinio paskirstymo, ir sunkumai yra tokie dideli, kad grupė nėra pajėgi pati juos įveikti“. *A fortiori* reikėtų vengti, kad įmonę dirbtinai išskaidžius viešosios lėšos nebūtų skirtos konkrečioje įmonėje vykdomai nuostolingai veiklai kompensuoti.
64. Tačiau Komisija mano, kad Europos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje šiuo metu susidarė labai specifinė padėtis, todėl, atsižvelgiant į bendrą interesą, turi būti apsvarstyta galimybė tam tikromis sąlygomis teikti geležinkelio įmonei pagalbą, kuri padėtų pašalinti tos įmonės krovinių vežimo veiklos sunkumus ir kurią būtų galima laikyti suderinama su bendrąja rinka.
65. Geležinkelių sektoriuje konkurencinė padėtis vykdant krovinių vežimo veiklą šiuo metu labai skiriasi nuo padėties, susidariusios vykdant keleivių vežimo veiklą. Nors nacionalinės krovinių vežimo rinkos yra atvertos, keleivių vežimo geležinkelių transportu rinkos konkurencijai nebus atvertos iki 2010 m. sausio 1 d.
66. Ši padėtis daro finansinį poveikį, nes krovinių vežimo veikla tapo iš esmės reguliuojama tik komerciniais ekspeditorių ir vežėjų santykiais. Priešingai, finansinė keleivių vežimo veiklos pusiausvyra taip pat gali būti palaikoma, valdžios institucijoms skiriant kompensacijas už viešosios paslaugos teikimą.
67. Tačiau nemažai Europos geležinkelio įmonių teisiškai neatskyrė keleivių vežimo ir krovinių vežimo geležinkeliais veiklos arba šį atskyrimo procesą pradėjo neseniai. Beje, šiuo metu galiojančiuose Bendrijos teisės aktuose nėra numatyto įpareigojimo atlikti tokį teisinį atskyrimą.
68. Be to, krovinių vežimo geležinkelių transportu atgaivinimas jau daugelį metų laikomas pagrindiniu Europos bendrijos transporto politikos prioritetu. Atgaivinimo priežastys išdėstytos šių gairių 1 skyriuje.
69. Krovinių vežimo geležinkeliais specifika reikalauja pritaikyto metodo, pripažinto Komisijos sprendimų praktikoje ⁽¹⁾, remiantis 1999 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėmis ⁽²⁾.
70. Šio skyriaus tikslas — nurodyti, kaip, atsižvelgiant į šią Komisijos sprendimų praktiką ir į 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėse padarytus 1999 m. atitinkamų gairių pakeitimus, Komisija ketina įgyvendinti šį metodą ateityje.
71. Atsižvelgiant į pirmiau pabrėžtą pavojų, šis metodas yra pagrįstas ir bus taikomas tik krovinių vežimu užsiimantiems geležinkelio įmonių padaliniais pereinamuoju laikotarpiu, t. y. restruktūrizavimo atvejams, apie kuriuos pranešta iki 2010 m. sausio 1 d. — keleivių vežimo geležinkelių transportu rinkos atvėrimo konkurencijai dienos.
72. Be to, Komisija nori atkreipti dėmesį į tai, kad didėja valstybių narių gretos, kuriose geležinkelio įmonės pritaikė savo struktūrą prie specifinių krovinių vežimo ir keleivių vežimo geležinkeliais veiklos pokyčių, teisiškai atskirdamos minėtos veiklos rūšis. Todėl vykdant restruktūrizavimą Komisija reikalauja, kaip išankstinės pagalbos skyrimo sąlygos, atitinkamo krovinių vežimo padalinio teisinio atskyrimo, jam suteikiant bendraisiais teisės aktais reglamentuojamos komercinės įmonės statusą. Komisija pabrėžia, kad toks atskyrimas kartu su kitomis tinkamomis priemonėmis yra labai svarbus norint įgyvendinti du tikslus: išvengti bet kokios kryžminės subsidijos tarp restruktūrizuoto padalinio ir likusios įmonės bei užtikrinti, kad visi finansiniai ryšiai tarp šių dviejų veiklos rūšių būtų tvariai grindžiami komerciniu požiūriu.

⁽¹⁾ OLC 288, 1999 10 9, p. 2.

⁽²⁾ 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairių 10 punkte nurodoma: „Šiose gairėse sunkumus patiriančia įmone laikoma įmonė apskritai, nepriklausomai nuo jos dydžio:
— ribotos turinės atsakomybės bendrovė, jei ji yra praradusi daugiau kaip pusę savo registruoto kapitalo ir daugiau kaip vieną ketvirtadalį to kapitalo — per pastaruosius 12 mėnesių; arba
— bendrovė, kurios nors keletas narių turi neribotą turtinę atsakomybę už bendrovės skolą, kai prarasta daugiau nei pusė bendrovės ataskaitose nurodyto kapitalo ir daugiau kaip vienas ketvirtadalis to kapitalo — per pastaruosius 12 mėnesių; arba
— bet kurios rūšies bendrovė, jei, remiantis jos šalies teisės aktuose nustatytais kriterijais, prieš ją gali būti pradėta vykdyti kolektyvinė nemokumo procedūra.“

73. Kad būtų išvengta abejonių, 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairės toliau išsamiai taikomos nagrinėjant šiame skyriuje nurodytą pagalbą, išskyrus aiškiai nurodytas nukrypti leidžiančias nuostatas.

5.2. Atitiktis reikalavimams

74. Turi būti patikslintas atitikties reikalavimams kriterijus siekiant įtraukti situacijas, kai geležinkelio įmonės krovinių vežimo padalinys yra vientisas ir tvarus ekonominis vienetas, kuris vykstant restruktūrizavimui bus teisiškai atskirtas nuo likusios įmonės ir tai bus atlikta iki pagalbos skyrimo, ir jis patiria tokių sunkumų, kad jeigu jis būtų buvęs atskirtas nuo geležinkelio įmonės, jis būtų laikomas „sunkumus patiriančia įmone“, kaip apibrėžta 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėse.
75. Tai reiškia, kad atitinkamos geležinkelio įmonės padalinys susiduria su dideliais ir esminiais sunkumais, kurie nėra savavališkų išlaidų perskirstymo geležinkelio įmonės viduje padarinys.
76. Kad restruktūrizuotinas įmonės padalinys būtų laikomas vientisu ir tvarių ekonominiu vienetu, jam turi būti priskirti visi geležinkelio įmonės krovinių vežimo veiklos aspektai, apimantys pramoninį, komercinį, apskaitos ir finansinį aspektus. Turi būti įmanoma jam priskirti nuostolių dydį, nuosavų lėšų arba kapitalo dydį, kad būtų galima susidaryti pakankamai aiškų vaizdą, su kokia ekonomine realybe šis padalinys susiduria, siekiant nuosekliai įvertinti 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairių 10 punkte nustatytą kriterijų ⁽¹⁾.
77. Vertindama, ar padalinys yra sunkumus patirianti įmonė, kaip apibrėžta pirmiau, Komisija atsižvelgs į likusios geležinkelio įmonės pajėgumą užtikrinti restruktūrizuotino filialo atgaivinimą.
78. Komisija mano, kad nors aprašyti situacijai tiesiogiai netaikomos 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairės, pagal kurių 12 punktą naujai įsteigtos įmonės nepatenka į gairių taikymo sritį, esant šioms aplinkybėms pagalba restruktūrizavimui gali būti skiriama tam, kad po teisinio atskyrimo įsteigtas filialas būtų pajėgus vykdyti veiklą rinkos sąlygomis. Čia atsižvelgiama tik į tas situacijas, kai po teisinio atskyrimo įsteigtinam filialui priskiriama visa krovinių vežimo padalinio visuma, kaip ji apibrėžta atskiroje apskaitoje, parengtoje pagal Direktyvos 91/440/EEB 9 straipsnį, ir kuri apima padalinui priklausančius turtą, išpareigojimus, kapitalą, nebalansinius išpareigojimus ir darbuotojus.
79. Komisija pažymi, kad dėl tų pačių priežasčių, tuomet, kai nuo geležinkelio įmonės neseniai atskirtas krovinių vežimo padalinys tuo metu jau atitiko pirmiau nurodytas sąlygas, aptariamas filialas neturi būti laikomas naujai įsteigta įmone, kaip apibrėžta 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairių 12 punkte, todėl jis patenka į šių gairių taikymo sritį.

5.3. Ilgalaikio ekonominio gyvybingumo atkūrimas

80. Komisija tikrins, ar laikomasi ne tik 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėse pateiktų ilgalaikio ekonominio gyvybingumo atkūrimo sąlygų ⁽²⁾, bet ir ar vykdančią restruktūrizavimą bus sudarytos sąlygos proteguojamą veiklą, kuriai taikomos išskirtinės teisės, padaryti konkurencinga veikla atviroje

⁽¹⁾ Žr. Valstybės pagalbos restruktūrizavimui gairių 34–37 punktus.

⁽²⁾ Žr. Valstybės pagalbos restruktūrizavimui gairių 3.2 skirsnį.

rinkoje. Taigi, šis restruktūrizavimas turės apimti visus krovinių vežimo veiklos aspektus — pramoninius, komercinius ir finansinius. Restruktūrizavimo planu, kurį reikalaujama pateikti restruktūrizavimo pagalbos gairėse ⁽¹⁾, visų pirma turės būti sudarytos sąlygos užtikrinti su klientų reikalavimais suderinamą kokybę, patikimumo ir aptarnavimo lygį.

5.4. Pernelyg didelio konkurencijos iškraipymo prevencija

81. Nagrinėdama, kaip yra užkertamas kelias pernelyg dideliame konkurencijos iškraipyme, kaip numatyta restruktūrizavimo pagalbos gairėse, Komisija taip pat remsis šiais aspektais:
- ekonominių modelių, taikomų geležinkelių transportui ir kitoms transporto rūšims, skirtumas;
 - Bendrijos tikslas tolygiai naudoti transporto rūšis;
 - konkurencinė padėtis rinkoje restruktūrizavimo momentu (integravimosi lygis, augimo galimybės, konkurentų buvimas, raidos perspektyvos).

5.5. Pagalba, sumažinta iki minimalaus dydžio

82. Šiam kriterijui patikrinti taikomos 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairių nuostatos. Todėl nuosavas įmonės įnašas bus laikomas krovinių vežimo padalinio, kuris bus teisiškai atskirtas nuo geležinkelio įmonės, įnašu. Tačiau Komisija mano, kad Europos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje yra susidariusi labai specifinė padėtis, apie kurią jau buvo kalbėta, todėl ji gali būti laikoma išskirtine aplinkybe, kaip apibrėžta šių gairių 44 punkte. Taigi ji galės priimti mažesnio dydžio įnašus nei numatyta 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėse su sąlyga, kad krovinių vežimo padalinio nuosavas įnašas bus kiek įmanoma didesnis, nekeltiant pavojaus veiklos ekonominiam gyvybingumui.

5.6. Vienintelį kartą teikiamos pagalbos principas

83. Vienintelį kartą teikiamos pagalbos principas taikomas teisiškai atskirtam krovinių vežimo filialui, atsižvelgiant į pagalbą restruktūrizavimui, apie kurią pranešta kaip apie pirmą kartą šiai įmonei suteiktą restruktūrizavimo pagalbą. Užtat vienintelį kartą teikiamos pagalbos principą taikant likusiai geležinkelio įmonės daliai, neatsižvelgiama į pagalbą restruktūrizavimui, kurią leidžiama teikti šiame skyriuje išdėstytomis sąlygomis.
84. Kad būtų išvengta abejonių, jeigu geležinkelio įmonė, kaip visuma, jau yra gavusi pagalbos restruktūrizavimui, vienintelį kartą teikiamos pagalbos principas prieštarauja tam, kad pagalba, kaip ji apibrėžta šiame skyriuje, būtų skirta tos įmonės krovinių vežimo padaliniiui.

6. PAGALBA TRANSPORTO KOORDINAVIMUI

6.1. Tikslas

85. Kaip jau nurodyta, Sutarties 73 straipsnis buvo įgyvendintas reglamentais (EEB) Nr. 1107/70 ir (EEB) Nr. 1191/69, kurie bus panaikinti SVPSĮ reglamentu. Tačiau SVPSĮ reglamentas bus taikomas tik keleivių vežimui sausumos transportu. Jis nebus taikomas krovinių vežimui geležinkeliais — šiuo atveju pagalba transporto koordinavimo reikmėms bus reglamentuojama tik pagal Sutarties 73 straipsnį.
86. Be to, SVPSĮ reglamento 9 straipsnis dėl pagalbos transporto koordinavimo reikmėms ir pagalbos moksliniams tyrimams ir plėtrai taikomas nepažeidžiant Sutarties 73 straipsnio, kuris galės būti tiesiogiai naudojamas siekiant pagrįsti pagalbos keleivinio geležinkelių transporto koordinavimui suderinamumą.
87. Šio skyriaus tikslas — apibrėžti kriterijus, leidžiančius Komisijai nagrinėti bendrai pagalbos transporto koordinavimo reikmėms (6.2 skirsnis) ir tam tikrų konkrečių pagalbos formų (6.3 skirsnis) suderinamumą pagal Sutarties 73 straipsnį. Komisija primena, kad nepaisant to, jog vertinant valstybės pagalbą remiantis SVPSĮ reglamentu, būtina atsižvelgti į bendruosius Sutarties 73 straipsnio taikymo principus, šiose gairėse nenagrinėjamos išsamios minėto reglamento taikymo taisyklės.

⁽¹⁾ 1978 m. spalio 12 d. Teisingumo Teismo sprendimas 156/77, *Komisija prieš Belgiją*, 1978 m. Rink., p. 1881, 10 punktas.

6.2. Bendrosios pastabos

88. Sutarties 73 straipsnyje numatyta, kad transporto koordinavimo reikmėms skirta pagalba laikoma suderinama su Sutartimi. Teisingumo Teismas nusprendė, kad pagal šį straipsnį „pagalba transportui yra suderinama su Sutartimi tik gerai apibrėžtais atvejais ir jeigu nekenkia bendriems Bendrijos interesams“⁽¹⁾.
89. Sutarties 73 straipsnyje naudojamos sąvokos „transporto koordinavimas“ reikšmė apima ne tik paprastą ekonominės veiklos plėtros palengvinimo faktą. Į ją įeina valdžios institucijų intervencija, kuria siekiama transporto sektoriaus raidą pakreipti bendrus interesus atitinkančia linkme.
90. Pažanga, pasiekta liberalizuojant sausumos transporto sektorių, tam tikru atžvilgiu labai sumažino koordinavimo poreikį. Iš principo veikiantis liberalizuotas sektorius gali būti koordinuojamas veikiant rinkos svertams. Tačiau, kaip nurodyta pirmiau, valdžios institucijos daugeliu atvejų toliau investuoja į infrastruktūros plėtrą. Be to, net liberalizavus sektorių gali atsirasti įvairaus pobūdžio rinkos sutrikimų. Būtent tokių sutrikimų atvejais valstybės įsikišimas gali būti pagrįstas.
91. Pirma, transporto sektorių veikia daug neigiamų išorės veiksnių, pavyzdžiui, susijusių su vartotojais (grūstys) arba su visa visuomene (tarša). Į šiuos veiksnius yra sunku atsižvelgti, ypač dėl to, kad nustatant mokesčius už naudojimąsi transporto infrastruktūra galimybė įtraukti išorės išlaidas arba net tiesiogines vartojimo išlaidas yra ribota. Todėl įvairioms transporto rūšims gali būti sudarytos nevienodos sąlygos, kurias valdžios institucijos, skirdamos paramą mažiausiai išorės išlaidų reikalaujančioms transporto rūšims, turėtų pakoreguoti.
92. Antra, transporto sektoriui gali kilti „koordinavimo“ sunkumų ekonomine šio žodžio prasme, pavyzdžiui, priimant bendrą geležinkelio sąveikos standartą arba sujungiant įvairius transporto tinklus.
93. Trečia, geležinkelio įmonės gali būti nepajėgios pasinaudoti visa nauda, gauta iš savo veiksmų mokslinių tyrimų, plėtros ir naujovių srityje (teigiami išorės veiksniai) — šis veiksnys taip pat yra nesklaidžiai veikiančios rinkos pavyzdys.
94. Tai, kad Sutartyje yra numatytas konkretus pagrindas, kuriuo remiantis galima leisti teikti pagalbą transporto koordinavimo reikmėms, rodo, koks didelis yra šis nesklaidžiai veikiančios rinkos pavojus ir kad šis pavojus daro neigiamą poveikį Bendrijos vystymuisi.
95. Iš esmės pagalba, skirta transporto koordinavimo reikmėms, turi būti laikoma suderinama su Sutartimi.
96. Vis dėlto tam, kad konkreti pagalba galėtų būti laikoma „skirta“ transporto koordinavimo „reikmėms“, ji turi būti būtina ir proporcinga nustatytam tikslui pasiekti. Be to, pagalbai būdingas konkurencijos iškraipymas neturi kenkti bendriems Bendrijos interesams. Pavyzdžiui, šių kriterijų negalėtų atitikti pagalba, skirta eismo srautams iš trumpųjų nuotolių jūros laivybos perkelti į geležinkelius.
97. Galiausiai atsižvelgiant į greitą transporto sektoriaus raidą ir atitinkamai su tuo susijusius koordinavimo poreikius, bet kokia pagalba, apie kurią Komisijai pranešta siekiant jos sprendimo, nurodančio kad ši pagalba suderinama su Sutarties 73 straipsniu, turi būti teikiama ribotą laiką⁽²⁾ — ne ilgiau kaip 5 metus, kad Komisija galėtų ją persvarstyti remdamasi gautais rezultatais ir, prireikus, leisti ją atnaujinti⁽³⁾.

⁽¹⁾ Ten pat.

⁽²⁾ Terminas pratęsiamas iki 10 metų priemonėms, patenkančioms į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 2003/96/EB, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, (OL L 283, 2003 10 31, p. 51), 15 straipsnio 1 dalies e punkto taikymo sritį; Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/75/EB (OL L 157, 2004 4 30, p. 100). Žr. 2008 m. balandžio 2 d. Komisijos sprendimą NN 46/B/2006 — Slovakija — Atleidimas nuo akcizo mokesčio arba jo sumažinimas pagal Tarybos direktyvą 2003/96/EB (transporto sektorius), dar nepaskelbtas.

⁽³⁾ Šiuo atžvilgiu 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42), su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344), 11 straipsnio trečioje pastraipoje numatyta, kad „ne vėliau kaip 2008 m. birželio 10 d. Komisija, apsvarsčiusi visas galimybes, įskaitant su aplinkos apsauga, triukšmu, eismo grūstimis ir sveikatos apsauga susijusius kaštus, pateikia visuotinai pritaikomą, skaidrų ir aiškų visų išorinių kaštų įvertinimo modelį, kuriuo remiantis ateityje būtų apskaičiuojami infrastruktūros mokesčiai. Prie šio modelio pridama išorinių kaštų internalizavimo poveikio analizė visoms transporto rūšims ir laipsniško šio modelio pritaikymo visoms transporto rūšims strategija“. Šiuo tikslu rengdama Komunikatą dėl išorinių išlaidų įtraukimo, Komisija 2008 m. sausio 16 d. paskelbė vadovėlį, į kurį įtrauktos visos iki šiol atliktos studijos apie transporto sektoriaus išorės išlaidas (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Šio keleto transporto tyrimų institutų bendrai parengtu vadovėliu, kartu su kitais dokumentais, galima remtis nustatant įtrauktinas išlaidas. Be to, Komisija COM(1998) 466 dokumente pateikė Baltąją knygą, pavadintą „Sąžiningas mokėjimas už naudojimąsi infrastruktūra: laipsniškas perėjimas prie bendros ES transporto infrastruktūros apmokestinimo sistemos“ (ES biuletenis, 3/98 priedas).

98. Konkrečiau kalbant apie geležinkelių sektorių, transporto koordinavimo reikmėms teikiama pagalba gali būti kelių formų:
- a) pagalba infrastruktūrai naudoti, t. y. pagalba, skirta su naudojama infrastruktūra susijusias išlaidas dengiančioms geležinkelio įmonėms, kai transporto paslaugas teikiančios įmonės, naudodamos kitas transporto rūšis, tokių išlaidų nepatiria;
 - b) pagalba išorės išlaidoms mažinti, skirta perėjimui nuo kitų transporto rūšių prie geležinkelių skatinti, nes naudojantis geležinkeliais patiriama mažiau išorės išlaidų nei kitomis transporto rūšimis, tokiomis kaip kelių transportas;
 - c) pagalba sąveikai ir, tiek, kiek ji skirta transporto koordinavimo reikmėms, pagalba saugos didinimui, techninių kliūčių šalinimui ir triukšmo mažinimui skatinti (toliau — pagalba sąveikai skatinti);
 - d) pagalba moksliniams tyrimams ir plėtrai, skirta transporto koordinavimo reikmėms.
99. Kituose skirsniuose Komisija išsamiai aprašys sąlygas, kurios, atsižvelgiant į Komisijos sprendimų praktiką, leidžia užtikrinti, kad įgyvendinant šias įvairias transporto koordinavimo reikmėms skirtos pagalbos rūšis susijusi pagalba atitiktų suderinamumo sąlygas, nustatytas Sutarties 73 straipsnyje. Atsižvelgiant į pagalbos moksliniams tyrimams ir plėtrai specifiškumą, šios pagalbos priemonės taikomi specifiniai kriterijai nagrinėjami atskirai.

6.3. Kriterijai, taikomi pagalbai geležinkelių infrastruktūrai naudoti, išorės išlaidoms mažinti ir sąveikai užtikrinti

100. Pagalbos infrastruktūrai naudoti, išorės išlaidoms mažinti ir sąveikai užtikrinti suderinamumo su Sutarties 73 straipsniu vertinimas atitinka Komisijos sprendimų praktiką, taikant Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 1 dalies b punktą. Atsižvelgiant į šią praktiką toliau nurodytos sąlygos yra pakankamos, kad būtų galima daryti išvadą apie pagalbos suderinamumą.

6.3.1. Reikalavimus atitinkančios išlaidos

101. Reikalavimus atitinkančios išlaidos yra apibrėžtos remiantis šiomis nuostatomis:
102. Reikalavimus atitinkančios išlaidos **pagalbos geležinkelių infrastruktūrai naudoti** atveju yra papildomos infrastruktūros naudojimo išlaidos, kurias patiria geležinkelių transportas, bet ne konkurencinė labiau aplinką teršianti transporto rūšis.
103. Reikalavimus atitinkančios išlaidos **pagalbos išorės išlaidoms mažinti** atveju yra išorės išlaidų dalis, kurios galima išvengti naudojantis geležinkelių transportu palyginti su konkuruojančiomis transporto rūšimis.
104. Todėl reikėtų priminti, kad Direktyvos 2001/14/EB 10 straipsnyje valstybėms narėms aiškiai leidžiama taikyti kompensavimo už neapmokėtas konkuruojančių transporto rūšių aplinkos apsaugos, avarijų ir infrastruktūros išlaidas sistemą, jei šios išlaidos viršija atitinkamas geležinkelių išlaidas. Kol nepriimti Bendrijos teisės aktai, kuriuose būtų suderinti mokesčių už naudojimąsi įvairių sausumos transporto rūšių infrastruktūra apskaičiavimo metodai, taikant šias gaires Komisija atsižvelgs į tai, kaip keisis taisyklės, taikomos infrastruktūros išlaidų ir išorės išlaidų priskyrimui ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Valstybės narės nuorodas į įvairius išorės išlaidų vertinimo metodus galės rasti žaliosios knygos „Sąžiningų ir efektyvių kainų transporto sektoriuje link — galimybės įtraukti į sąnaudas transporto išorės išlaidas Europos Sąjungoje“ (ES biuletenis, 2/96 priedas) 2 priede ir tyrime, kurį Komisija pateiks ne vėliau kaip 2008 m. birželio 16 d. (žr. Direktyvos 1999/62/EB 11 straipsnį).

105. Tiek pagalbos geležinkelių infrastruktūrai naudoti, tiek pagalbos išorės išlaidoms mažinti atveju valstybė narė turi pateikti lyginamąją, skaidrią, pagrįstą ir kiekybinę geležinkelių transporto ir alternatyvių kitomis transporto rūšimis pagrįstų galimybių išlaidų analizę ⁽¹⁾. Taikomas metodas ir atlikti apskaičiavimai turi būti skelbiami viešai ⁽²⁾.
106. Jei reikalavimus atitinkančios išlaidomis **pagalbos sąveikai užtikrinti** prisidedama prie transporto koordinavimo tikslų įgyvendinimo, į jas įtraukiamos visos su saugos ir sąveikos sistemų diegimu ⁽³⁾ arba triukšmo mažinimu susijusios investicijos tiek į geležinkelių infrastruktūrą, tiek į geležinkelių riedmenis. Visų pirma į šias išlaidas įeina investicijos, susijusios su ERTMS (Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (angl. *European Rail Traffic Management System*)) diegimu ir bet kokios kitos panašios priemonės, galinčios padėti panaikinti Europos geležinkelio paslaugų rinkos technines kliūtis ⁽⁴⁾.

6.3.2. Pagalbos būtinumas ir proporcingumas

107. Komisija mano, kad galima daryti prielaidą, jog pagalba yra būtina ir proporcinga, kai pagalbos intensyvumas neviršija šių ribų:
- a) pagalbos infrastruktūrai naudoti atveju — 30 % visų geležinkelių transporto išlaidų ⁽⁵⁾, neviršijant 100 % reikalavimus atitinkančių išlaidų;
 - b) pagalbos išorės išlaidoms mažinti atveju — 30 % ⁽⁶⁾ visų geležinkelių transporto išlaidų, neviršijant 50 % reikalavimus atitinkančių išlaidų ⁽⁷⁾;
 - c) pagalbos sąveikai užtikrinti atveju — 50 % reikalavimus atitinkančių išlaidų.
108. Pagalbai viršijus šias ribas, atitinkamų priemonių būtinumą ir proporcingumą turi pagrįsti valstybės narės⁷¹.
109. Tiek pagalbos geležinkelių infrastruktūrai naudoti, tiek pagalbos išorės išlaidoms mažinti atveju pagalba turi būti skiriama tik tinkamoms išlaidoms, susijusioms su geležinkelių transporto naudojimu teikiant jam pirmenybę prieš aplinką labiau teršiančias transporto rūšis, kompensuoti. Jei yra keli konkuruojantys alternatyvūs sprendimai, pagal kuriuos taršos lygiai yra didesni negu naudojantis geležinkelių transportu, pasirinkta riba atitinka didžiausių šių įvairių sprendimų išlaidų skirtumą. Jeigu 108 punkte nurodytų intensyvumo ribų yra laikomasi, galima daryti prielaidą, kad laikomasi perteklinės kompensacijos nebuvimo kriterijaus.

⁽¹⁾ Direktyvos 2001/14/EB 10 straipsnis.

⁽²⁾ Žr. 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos, (OL L 235, 1996 9 17, p. 6), su pakeitimais, padarytais Direktyva 2007/32/EB (OL L 141, 2007 6 25, p. 63) ir 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos, (OL L 110, 2001 4 20, p. 1). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2007/32/EB.

⁽³⁾ Apskaičiuojant finansavimo reikalavimus atitinkančias išlaidas bus atsižvelgta į mokesčių už infrastruktūrą naudojimą moduliavimą, atsižvelgiant į riedmenų kokybę (pavyzdžiui, triukšmo požiūriu).

⁽⁴⁾ Žr. 2006 m. gruodžio 27 d. Komisijos sprendimą N 574/05, pratešiantį esamos pagalbos schemos N 335/03 galiojimą. Italija — Frioul-Vénétie-Julienne. Pagalba geležinkelio magistralėms tiesti, (OL C 133, 2007 6 15, p. 6); 2006 m. spalio 12 d. Komisijos sprendimą N 427/2006 Jungtinė Karalystė — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), (OL C 283, 2006 11 21, p. 10).

⁽⁵⁾ 2006 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1692/2006, nustatančio antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinių transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti (Marco Polo II) ir panaikinancio Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003 (OL L 328, 2006 11 24, p. 1), numatytas, kad Bendrijos finansinė pagalba modalinio perkėlimo veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios atsiranda įgyvendinant veiksmą. Šiose gairėse, kiek tai susiję su valstybės pagalba transporto koordinavimui, nustatytas 30 % visų geležinkelių transporto išlaidų kriterijus.

⁽⁶⁾ Žr. 2006 m. gruodžio 22 d. Komisijos sprendimą N 552/06. Danija — Prekių vežimui geležinkeliais taikomos pagalbos aplinkosaugai schemos galiojimo pratęsimas, (OL C 133, 2007 6 15, p. 5) ir 2006 m. spalio 12 d. Komisijos sprendimą N 427/2006 Jungtinė Karalystė — Aplinkai naudingos geležinkelių schemos taikymas (angl. *Rail Environmental Benefit Procurement Scheme* (REPS)), op.cit.

⁽⁷⁾ Tai galėtų būti aktualu transeuropinio tinklo, kaip apibrėžtas 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiančiame Sprendimą Nr. 1692/96/EB, pateikiančių Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, sąveikai skirtų priemonių atveju, (OL L 167, 2004 4 30, p. 1).

110. Bet kokių atveju, jei pagalbos gavėja yra geležinkelio įmonė, turi būti įrodyta, kad pagalba iš tikrųjų skatina pereiti nuo konkrečios transporto rūšies prie geležinkelių. Tam iš esmės yra reikalaujama, kad pagalba atsispindėtų kainoje, kurią prašoma sumokėti keleivio ar ekspeditoriaus, nes būtent šiame lygmenyje atliekamas pasirinkimas tarp geležinkelių ir aplinką labiau teršiančių transporto rūšių, pavyzdžiui, kelių transporto ⁽¹⁾.
111. Galiausiai konkrečiai pagalbos infrastruktūrai naudoti ir išorės išlaidoms mažinti atveju, turi būti realios perspektyvos, kad į geležinkelių transportą perkelta eismo dalis išliktų, siekiant tokio perkėlimo ilgalaikiškumo.

6.3.3. Išvada

112. Pagalba geležinkelių infrastruktūros naudojimui, išorės išlaidų mažinimui ir sąveikos užtikrinimui, kuri yra būtina ir proporcinga, todėl neiškraipanti rinkos ir nedaranti žalos bendram interesui, turi būti laikoma suderinama pagal Sutarties 73 straipsnį.

6.4. Pagalbos moksliniams tyrimams ir plėtrai suderinamumas

113. Pagal Sutarties 73 straipsnį priimto Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 1 dalies c punkte yra numatyta galimybė sausumos transporto srityje skirti pagalbą moksliniams tyrimams ir plėtrai. Nesenai Komisija išplėtojo šios nuostatos taikymo praktiką ⁽²⁾.
114. SVPSĮ reglamento 9 straipsnio 2 dalies b punkte yra įtrauktos Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 1 dalies c punkto nuostatos. Pagal šią nuostatą pagalba, kuria siekiama palengvinti visuomenei ekonomiškėse keleivinio geležinkelių transporto formų ir technologijų tyrimą ar plėtrą, kuri yra teikiama tik eksperimentiniu etapu ir kuri negali būti skirta tų transporto formų ir technologijų komerciniam naudojimui, turi būti laikoma atitinkančia transporto koordinavimo reikmes.
115. Be to, 9 straipsnio 2 dalies b punktas taikomas nepažeidžiant Sutarties 87 straipsnio. Todėl pagalba moksliniams tyrimams, plėtrai ir naujovėms keleivinio transporto srityje, jeigu jai netaikomas SVPSĮ reglamento 9 straipsnis, taip pat pagalba susijusi tik su krovinių vežimu, galės būti laikoma suderinama pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą.
116. Todėl Komisija Bendrijos valstybės pagalbos moksliniams tyrimams, taikomajai veiklai ir naujovių diegimui sistemoje ⁽³⁾ (toliau — Bendrijos sistema) apibrėžė sąlygas, kuriomis ji tokią pagalbą skelbia suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą. Šios sistemos nuostatos taikomos „valstybės pagalbai, kuria siekiama remti mokslinius tyrimus, taikomąją veiklą ir naujovių diegimą visuose Sutarties taikymo srityje esančiuose sektoriuose. Ji taip pat taikoma tuose sektoriuose, kuriuose galioja specialios Bendrijos valstybės pagalbos taisyklės, jeigu tokiose taisyklėse nenumatyta kitaip.“ ⁽⁴⁾. Taigi ji taikoma į Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 1 dalies c punkto arba SVPSĮ reglamento 9 straipsnio (kai šis reglamentas įsigalios) taikymo sritį nepatekančiai pagalbai moksliniams tyrimams, plėtrai ir naujovėms geležinkelių transporto sektoriuje.
117. Neatmetama galimybė pagalbos moksliniams tyrimams ir plėtrai suderinamumą nagrinėti tiesiogiai pagal Sutarties 73 straipsnį, jei ta pagalba siekiama tikslo, atitinkančio transporto koordinavimo reikmes. Šiuo atveju derėtų patikrinti, kad pirmiau minėtos sąlygos, ypač tai, kad pagalba būtų būtina ir proporcinga nustatytam tikslui pasiekti ir neprieštarautų bendriems Bendrijos interesams. Komisija

⁽¹⁾ Priemonių, patenkančių į 2003 m. spalio 27 d. Direktyvos 2003/96/EB, 15 straipsnio 1 dalies e punkto taikymo sritį, atveju poveikis transporto kainai, jei neįrodyta kitaip, laikytinas savaime priimamas faktas. Žr. 2008 m. balandžio 2 d. Komisijos sprendimą NN 46/B/2006 — Slovakija — Atleidimas nuo akcizo mokesčio arba jo sumažinimas pagal Tarybos direktyvą 2003/96/EB, dar nepaskelbtas.

⁽²⁾ 2007 m. gegužės 30 d. Komisijos sprendimas N 780/06, Nyderlandai — *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim*; „CompoCaNord“ projektas, (OL C 227, 2007 9 27, p. 5); 2006 m. liepos 19 d. Komisijos sprendimas N 556/2005, Nyderlandai — Gelderlando provincijos aplinkos apsauga ir naujovių diegimas viešojo transporto sektoriuje, (OL C 207, 2006 8 30); 2005 m. liepos 20 d. Komisijos sprendimas N 63/2005, Čekija — Ekonominiai energetikos aspektai ir pakaitinių degalų naudojimas transporto sektoriuje, (OL C 83, 2006 4 6).

⁽³⁾ OL C 323, 2006 12 30, p. 1.

⁽⁴⁾ Ten pat, 2.1 punktas.

mano, kad Bendrijos sistemoje išdėstyti bendrieji principai yra labai svarbūs nagrinėjant šiuos įvairius kriterijus.

7. VALSTYBĖS GARANTIJOS GELEŽINKELIŲ ĮMONĖMS

118. Komisijos pranešime dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ⁽¹⁾ yra apibrėžtas valstybės garantijoms, taip pat ir geležinkelių transporto srityje, taikomas teisinis reglamentavimas.
119. Šio pranešimo 2.1.3 punkte nurodyta, kad „garantija suteikta pagalba [...] yra palankesnės finansavimo sąlygos, gautos įmonių, kurių bankrotas arba kitos nemokumo procedūros yra neįmanomos dėl jų teisinės formos, arba jei ji užtikrina valstybės garantiją arba kad nuostolius padengs valstybė“.
120. Komisija, remdamasi nusistovėjusia praktika, neribotas garantijas konkurencijai atvira sektoriuje laiko nesuderinamomis su Sutartimi. Jos negali būti pagrįstos remiantis visuotinės svarbos užduotimis pagal proporcingumo principą. Iš tikrųjų, teikiant neribotą garantiją neįmanoma patikrinti, ar pagalbos suma neviršija grynųjų su viešąja paslauga susijusių paslaugų išlaidų ⁽²⁾.
121. Jei valstybės garantijos teikiamos ir konkurencingose, ir nekonkurencingose rinkose veikiančioms įmonėms, Komisija paprastai prašo neribotą įmonei, kaip visumai, suteiktą garantiją visiškai panaikinti ⁽³⁾.
122. Kai kurioms geležinkelio įmonėms teikiamos neribotos garantijos. Apskritai šios garantijos yra paveldėtos iš ankstesnių laikų, kai prieš išgalint Sutarčiai arba prieš geležinkelių transporto paslaugų rinką atveriant konkurencijai geležinkelio įmonėms buvo suteiktas ypatingas monopolinis statusas.
123. Pagal Komisijos turimą informaciją, šios garantijos iš esmės yra šiuo metu teikiama pagalba. Atitinkamų valstybių narių prašoma apie šias esamų pagalbos schemų taikymo sąlygas ir apie priemones, kuriomis numatoma jas panaikinti, pranešti Komisijai laikantis 8.3 skirsnyje nurodytos tvarkos.

8. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

8.1. Pagalbos sumavimo taisyklės

124. Šiose gairėse nustatytos didžiausios pagalbos ribos taikomos neatsižvelgiant į tai, ar aptariama pagalba visiškai ar iš dalies finansuojama iš valstybės išteklių arba Bendrijos išteklių. Pagal šias gaires pagalba, kurią leidžiama teikti, negali būti sumuojama nei su kita valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį, nei su kita Bendrijos finansine parama, jeigu bendra jos suma viršija šiose gairėse nustatytą ribą.
125. Įvairioms reikmėms skiriamai pagalbai, kuria dengiamos reikalavimus atitinkančios išlaidos, taikomos palankiausios pagalbos ribos.

8.2. Taikymo data

126. Komisija taikys šias gaires taikomos nuo jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos.

Šias gaires Komisija taikys bet kokiai pagalbai, apie kurią pranešta arba nepranešta, dėl kurios ji priima sprendimą po šių gairių paskelbimo dienos.

⁽¹⁾ OL C 71, 2000 3 11, p. 14.

⁽²⁾ 2003 m. gruodžio 16 d. Komisijos sprendimas 2005/145/EB dėl Prancūzijos suteiktos valstybės pagalbos bendrovei EDF (Prancūzijos elektra), elektros energijos ir dujų gamybos sektoriui, (OL L 49, 2005 2 22, p. 9); 2007 m. balandžio 24 d. Komisijos sprendimas E 12/2005, Lenkija, Įmonei *Poczta Polska* suteikta neribota garantija, (OL C 284, 2007 11 27, p. 2); 2002 m. kovo 27 d. Komisijos sprendimas E 10/2000, Vokietija, Valstybės garantija valstybinėms kredito įstaigoms, (OL C 150, 2002 6 22, p. 7).

⁽³⁾ Ten pat.

8.3. Naudingos priemonės

127. Pagal Sutarties 88 straipsnio 1 dalį Komisija valstybėms narėms siūlo pakeisti esamas jų pagalbos schemas, susijusias su šiose gairėse nurodyta valstybės pagalba, kad būtų pradėta laikytis gairių ne vėliau kaip per dvejus metus po jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, laikantis skyriuje dėl valstybės garantijų numatytų specialių nuostatų. Valstybių narių prašoma ne vėliau kaip per vienerius metus po šių naudingų priemonių pasiūlymų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* raštu patvirtinti, kad jos jiems pritaria.
128. Jei valstybė narė iki nurodytos dienos raštu nepatvirtina savo pritarimo, Komisija taiko 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles ⁽¹⁾, 19 straipsnio 2 dalį ir, jei reikia, pradeda šiame straipsnyje nurodytą procedūrą.

8.4. Galiojimo laikotarpis ir ataskaita

129. Komisija pasilieka teisę keisti šias gaires. Prieš atlikdama bet koki pakeitimą ir ne vėliau kaip per 5 metus po jo paskelbimo ji pateikia šių gairių įgyvendinimo ataskaitą.

⁽¹⁾ O L L 83, 1999 3 27, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1791/2006.