

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 184

51 tomas

Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

2008 m. liepos 22 d.

Pranešimo Nr.

Turinys

Puslapis

II *Komunikatai*

EUROPOS SĄJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ PRIIMTI KOMUNIKATAI

Komisija

2008/C 184/01	Leidimas teikti valstybės pagalbą remiantis EB sutarties 87 ir 88 straipsnių nuostatomis — Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Informacijos apie suteiktą valstybės pagalbą pagal Reglamentą (EB) Nr. 1595/2004 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo mažoms ir vidutinėms įmonėms, kurios verčiasi žuvininkystės produktų gamyba, perdirbimu ir prekyba, santrauka — Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja ⁽¹⁾	3

IV *Pranešimai*

EUROPOS SĄJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

Komisija

2008/C 184/03	Euro kursas	7
2008/C 184/04	Susijungimų patarimo komiteto nuomonė pareikšta 2008 m. vasario 28 d. posėdyje dėl sprendimo projekto, susijusio su byla COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Pranešėja: Belgija	8
2008/C 184/05	Bylas nagrinėjančio pareigūno galutinė ataskaita byloje COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (pagal 2001 m. gegužės 23 d. Komisijos sprendimo (2001/462/EB, EAPB) dėl bylas nagrinėjančių pareigūnų įgaliojimų tam tikrose konkurencijos bylose 15 ir 16 straipsnius — OL L 162, 2001 6 19, p. 21)	9

LT

2008/C 184/06	2008 m. kovo 11 d. Komisijos sprendimo santrauka, kuriuo koncentracija skelbiama suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu (Byla COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Komisijos komunikatas — Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms	13

V Skelbimai

ADMINISTRACINĖS PROCEDŪROS

Komisija

2008/C 184/08	Kvietimas teikti pasiūlymus — EACEA 21/08 — <i>Erasmus Mundus</i> „External Cooperation Window“ programai Azijos regione įgyvendinti 2008–2009 akademisiais metais — Bendrijos veiksmų programa, skirta aukštojo mokslo įstaigų bendradarbiavimui stiprinti ir ES valstybių narių ir trečiųjų šalių studentų, tyrėjų ir akademinų darbuotojų mainams skatinti	32
---------------	---	----

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

Komisija

2008/C 184/09	Valstybės pagalba — Italija — Valstybės pagalba C 26/08 (ex NN 31/08) — 300 mln. EUR paskola <i>Alitalia</i> bendrovei — Kvietimas teikti pastabas pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Išankstinis pranešimas apie koncentraciją (Byla COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

KITI AKTAI

Komisija

2008/C 184/11	Paraiškos paskelbimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 510/2006 dėl žemės ūkio produktų ir maisto produktų geografinių nuorodų ir kilmės vietos nuorodų apsaugos 6 straipsnio 2 dalį	42
---------------	---	----



⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

II

(Komunikatai)

EUROPOS SĄJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ PRIIMTI KOMUNIKATAI

KOMISIJA

Leidimas teikti valstybės pagalbą remiantis EB sutarties 87 ir 88 straipsnių nuostatomis**Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja**

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/C 184/01)

Sprendimo priėmimo data	2008 6 10
Pagalbos Nr.	N 61/08
Valstybė narė	Ispanija
Regionas	—
Pagalbos (ir (arba) gavėjo) pavadinimas	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Teisinis pagrindas	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
Pagalbos priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra
Pagalbos forma	Tiesioginė dotacija, Lengvatinė paskola
Biudžetas	Planuojamos metinės išlaidos: 356 mln. EUR Bendra suteiktos pagalbos suma: 1 600 mln. EUR
Pagalbos intensyvumas	80 %
Trukmė	Iki 2011 12 31
Ekonomikos sektorius	Visi sektoriai
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	—
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

Sprendimo priėmimo data	2008 7 1
Pagalbos Nr.	N 101/08
Valstybė narė	Italija
Regionas	—
Pagalbos (ir arba) gavėjo pavadinimas	R&D aid in the aeronautic sector
Teisinis pagrindas	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Pagalbos priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra
Pagalbos forma	Lengvatinė paskola, Grąžintina dotacija
Biudžetas	Bendra suteiktos pagalbos suma: 720 mln. EUR
Pagalbos intensyvumas	80 %
Trukmė	Iki 2013 12 31
Ekonomikos sektorius	Apdirbamoji pramonė
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

Informacijos apie suteiktą valstybės pagalbą pagal Reglamentą (EB) Nr. 1595/2004 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo mažoms ir vidutinėms įmonėms, kurios verčiasi žuvininkystės produktų gamyba, perdirbimu ir prekyba, santrauka

Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/C 184/02)

Sprendimo priėmimo data	2008 4 30
Pagalbos Nr.	N 251/07
Valstybė narė	Vokietija
Regionas	Nacionalinė schema
Pavadinimas	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Teisinis pagrindas	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Moksliniai tyrimai ir plėtra
Pagalbos forma	Subsidija
Biudžetas	9 750 000 EUR
Intensyvumas	50 % (pramoniniai tyrimai), 25 % (bandomoji taikomoji veikla), 10 % priedas vidutinėms įmonėms, 20 % priedas mažoms įmonėms, 15 % priedas, jei projekte numatomas įmonių ir mokslinių tyrimų organizacijų bendradarbiavimas, bet kuriuo atveju bendras intensyvumas neviršija 80 %
Laikotarpis	2008-2009
Ekonomikos sektoriai	Daugiausia transporto sektorius
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

Sprendimo priėmimo data	2008 7 1
Pagalbos Nr.	N 304/07
Valstybė narė	Italija
Regionas	—
Pagalbos (ir (arba) gavėjo) pavadinimas	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Teisinis pagrindas	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
Pagalbos priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Rizikos kapitalas, Mažos ir vidutinės įmonės
Pagalbos forma	Rizikos kapitalo finansavimas
Biudžetas	Planuojamos metinės išlaidos: 400 mln. EUR Bendra suteiktos pagalbos suma: 2 000 mln. EUR
Pagalbos intensyvumas	100 %
Trukmė	2007 9 1-2013 12 31
Ekonomikos sektorius	—
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministero dello Sviluppo economico
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

Sprendimo priėmimo data	2008 6 5
Pagalbos Nr.	N 670/07
Valstybės narė	Čekija
Regionas	—
Pagalbos (ir (arba) gavėjo) pavadinimas	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Teisinis pagrindas	Programový dokument OP ZP
Pagalbos priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Aplinkos apsauga
Pagalbos forma	Tiesioginė dotacija
Biudžetas	Planuojamos metinės išlaidos: 188 mln. CZK Bendra suteiktos pagalbos suma: 1 130 mln. CZK
Pagalbos intensyvumas	50 %
Trukmė	2007 10 1-2013 12 31
Ekonomikos sektorius	Apdirbamoji pramonė

Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

Sprendimo priėmimo data	2008 4 22
Pagalbos Nr.	N 726b/07
Valstybė narė	Nyderlandai
Regionas	—
Pagalbos (ir arba) gavėjo pavadinimas	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Teisinis pagrindas	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Pagalbos priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Rizikos kapitalas
Pagalbos forma	Rizikos kapitalo finansavimas
Biudžetas	Planuojamos metinės išlaidos: 468 mln. EUR Bendra suteiktos pagalbos suma: 3 745 mln. EUR
Pagalbos intensyvumas	—
Trukmė	Iki 2015 12 31
Ekonomikos sektorius	Visi sektoriai
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

Sprendimo priėmimo data	2008 5 13
Pagalbos Nr.	N 22/08
Valstybė narė	Švedija
Regionas	—

Pavadinimas (ir arba) pagalbos gavėjo pavadinimas)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Teisinis pagrindas	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Priemonės rūšis	Pagalbos schema
Tikslas	Aplinkos apsauga
Pagalbos forma	—
Biudžetas	Bendras biudžetas: 170 mln. EUR
Intensyvumas	Apytiksliai 70 %
Trukmė	2008 7 1-2017 12 31
Ekonomikos sektoriai	Maisto produktų ir gėrimų gamyba, tekstilės gaminių gamyba, medienos bei medienos ir kamštienos gaminių (išskyrus baldus) gamyba, gaminių iš šiaudų gamyba, plaušienos, popieriaus ir popieriaus gaminių gamyba, chemikalų ir chemijos pramonės gaminių gamyba, guminių ir plastikinių dirbinių gamyba, variklinių transporto priemonių gamyba ir elektros, dujų ir vandens tiekimas
Pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas ir adresas	Skatteverket
Kita informacija	—

Sprendimo tekstą be konfidencialių duomenų oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis) galima rasti tinklalapyje:

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

IV

(Pranešimai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ IR ORGANŲ
PRANEŠIMAI

KOMISIJA

Euro kursas ⁽¹⁾**2008 m. liepos 21 d.**

(2008/C 184/03)

1 euro =

Valiuta		Valiutos kursas	Valiuta		Valiutos kursas
USD	JAV doleris	1,5858	TRY	Turkijos lira	1,8907
JPY	Japonijos jena	169,65	AUD	Australijos doleris	1,6260
DKK	Danijos krona	7,4614	CAD	Kanados doleris	1,5921
GBP	Svaras sterlingas	0,79460	HKD	Honkongo doleris	12,3665
SEK	Švedijos krona	9,4539	NZD	Naujosios Zelandijos doleris	2,0830
CHF	Šveicarijos frankas	1,6220	SGD	Singapūro doleris	2,1441
ISK	Islandijos krona	124,27	KRW	Pietų Korėjos vonas	1 603,64
NOK	Norvegijos krona	8,0585	ZAR	Pietų Afrikos randas	12,0414
BGN	Bulgarijos levas	1,9558	CNY	Kinijos ženminbi juanis	10,8310
CZK	Čekijos krona	22,968	HRK	Kroatijos kuna	7,2178
EEK	Estijos kronos	15,6466	IDR	Indijos rupija	14 513,24
HUF	Vengrijos forintas	229,36	MYR	Malaizijos ringitas	5,1348
LTL	Lietuvos litas	3,4528	PHP	Filipinų pesas	70,140
LVL	Latvijos latas	0,7032	RUB	Rusijos rublis	36,8495
PLN	Lenkijos zlotas	3,2212	THB	Tailando batas	52,863
RON	Rumunijos lėja	3,5480	BRL	Brazilijos realas	2,5122
SKK	Slovakijos krona	30,330	MXN	Meksikos pesas	16,1220

⁽¹⁾ Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.

Susijungimų patariamojo komiteto nuomonė pareikšta 2008 m. vasario 28 d. posėdyje dėl sprendimo projekto, susijusio su byla COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

Pranešėja: Belgija

(2008/C 184/04)

1. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad operacija, apie kurią pranešta, yra koncentracija, kaip apibrėžta EB Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte.
2. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad pagal EB Susijungimų reglamento 4 straipsnio 5 dalį manoma, jog operacija, apie kurią pranešta, yra Bendrijos masto.
3. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad reikėtų atsižvelgti į šias rinkas:
 - reklamos ploto internete teikimo rinką, kurią galbūt būtų galima suskirstyti į susijusios su paieškos reikšminiais žodžiais reklamos rinką ir nesusijusios su paieškos reikšminiais žodžiais reklamos rinką;
 - tarpininkavimo interneto reklamos srityje rinką, kurią galbūt būtų galima suskirstyti į tarpininkavimo su paieškos reikšminiais žodžiais susijusios reklamos srityje rinką ir tarpininkavimo su paieškos reikšminiais žodžiais nesusijusios reklamos srityje rinką;
 - vaizdinės interneto reklamos teikimo technologijos rinką, kurią galbūt būtų galima suskirstyti į minėtųjų paslaugų teikimo reklamuotojams ir leidėjams rinkas.
4. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad:
 - į reklamos – susijusios ir nesusijusios su paieškos reikšminiais žodžiais – ploto internete teikimo rinką reikėtų atsižvelgti atkreipiant dėmesį į valstybių ar kalbų sienas Europos ekonominėje erdvėje (EEE);
 - tarpininkavimo interneto reklamos – susijusios ir nesusijusios su paieškos reikšminiais žodžiais – srityje rinka aprėpia bent jau visą EEE;
 - vaizdinės interneto reklamos teikimo technologijos rinka, kurią būtų galima suskirstyti į minėtųjų paslaugų teikimo reklamuotojams ir leidėjams rinkas, aprėpia bent jau visą EEE.
5. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad operacija, apie kurią pranešta ir po kurios bus panaikinta esama sandorio šalių konkurencija, itin nesuvaržys veiksmingos konkurencijos.
6. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad operacija, apie kurią pranešta ir po kurios šalys nebebus potencialios viena kitos konkurentės, itin nesuvaržys veiksmingos konkurencijos.
7. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad dėl operacijos nehorizontaliojo poveikio nebus itin suvaržyta veiksminga konkurencija.
8. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad koncentracija, apie kurią pranešta, turėtų būti paskelbta suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 57 straipsnį.

Bylas nagrinėjančio pareigūno galutinė ataskaita byloje COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

(pagal 2001 m. gegužės 23 d. Komisijos sprendimo (2001/462/EB, EAPB) dėl bylas nagrinėjančių pareigūnų įgaliojimų tam tikrose konkurencijos bylose 15 ir 16 straipsnius — OL L 162, 2001 6 19, p. 21)

(2008/C 184/05)

2007 m. rugsėjo 21 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 ⁽¹⁾ (toliau – Susijungimų reglamentas) 4 straipsnį ir po bylos perdavimo pagal 4 straipsnio 5 dalį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonė „Google Inc.“ (toliau – „Google“, JAV) pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Tarybos reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, visos įmonės „DoubleClick Inc.“ (toliau – „DoubleClick“, JAV) kontrolę.

Išnagrinėjusi pranešimą Komisija padarė išvadą, kad kilo rimtų abejonių dėl įsigijimo, apie kurį pranešta, suderinamumo su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu; abejonės susijusios su reklamos internete rinka. Komisija taip pat nustatė, kad 2007 m. spalio 19 d. pranešančiosios šalies pasiūlytų išipareigojimų nepakako, kad būtų aiškiai išsklaidytos per pirmąjį tyrimo etapą Komisijos įvardytos rimtos abejonės. Todėl 2007 m. lapkričio 13 d. Komisija nusprendė pradėti procedūrą pagal Susijungimų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punktą.

2007 m. lapkričio 16, 19 ir 20 d. pranešančioji šalis galėjo susipažinti su pagrindiniais dokumentais pagal Konkurencijos generalinio direktorato EB susijungimų kontrolės procedūrų gerosios patirties sąvado 45 pastraipą.

Atsižvelgdama į papildomus įrodymus, surinktus per antrąjį tyrimo etapą, Komisija padarė išvadą, kad siūlomas sandoris itin nesuvaržys veiksmingos konkurencijos bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje, todėl yra suderinamas su bendrąja rinka ir EEE susitarimu. Dėl to prieštaravimo pareiškimas pranešančiajai šaliai nebuvo pateiktas.

Nei minėtosios šalys, nei jokia trečioji šalis klausimų arba pastabų nepateikė. Šioje byloje nereikia jokių konkrečių pastabų dėl teisės būti išklausytam.

Briuselis, 2008 m. kovo 3 d.

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

Komisijos sprendimo santrauka**2008 m. kovo 11 d.****kuriuo koncentracija skelbiama suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu****(Byla COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick)****(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)****(2008/C 184/06)**

2008 m. kovo 11 d. Komisija priėmė sprendimą susijungimo byloje pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės ⁽¹⁾ (EB Susijungimų reglamentas), ypač jo 8 straipsnio 1 dalį. Viso sprendimo teksto nekonfidencialus variantas bylos originalo kalba pateikiamas Konkurencijos generalinio direktorato tinklalapyje adresu:

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

I. ĮVADAS

1. 2007 m. rugsėjo 21 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 (toliau – Susijungimų reglamentas) 4 straipsnį ir po bylos perdavimo pagal 4 straipsnio 5 dalį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonė „Google Inc.“ (toliau – „Google“, JAV) pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, visos įmonės „DoubleClick Inc.“ (toliau – „DoubleClick“, JAV) kontrolę.

II. ŠALYS

2. „Google“ eksploatuoja paieškos internete sistemą ir teikia reklamos plotą savo ir partnerių interneto svetainėse (prijungtos kaip filialai prie „Google“ „AdSense“ tinklo). Pastaruoju metu, ypač išsigijusi „YouTube“, „Google“ pradėjo teikti turinio paslaugas. „Google“ beveik visas pajamas gauna iš reklamos internete.
3. „DoubleClick“ daugiausia parduoda reklamos skelbimų aptarnavimo, valdymo ir informacijos teikimo technologijų paslaugas interneto svetainių leidėjams, reklamos internete skelbėjams ir reklamos agentūroms visame pasaulyje. Įmonė taip pat pradedama tarpininkavimo (reklamos skelbimų biržos) programą.

III. KLAUSIMO PERDAVIMAS PAGAL 4 STRAIPSNIO 5 DALĮ

4. Siūloma koncentracija nėra Bendrijos masto, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 1 straipsnio 2 ir 3 dalyse. Tačiau perdavus klausimą pagal EB Susijungimų reglamento 4 straipsnio 5 dalį, nuspręsta, kad koncentracija yra Bendrijos masto.

IV. SUSIJUSIOS PRODUKTO RINKOS

5. „Google“ daugiausia teikia reklamos ploto internete paslaugas. Sprendime nagrinėta plačiausia susijusi produkto rinka yra bendra reklamos internete rinka. Komisija nagrinėjo, ar ši rinka galėtų būti smulkiau skirstoma pagal įvairias reklamos internete formas (tekstinė reklama, netekstinė reklama (vaizduojamoji reklama), reklamos skelbimai paieškos rezultatuose, kita reklama, išskyrus reklamos skelbimus paieškos rezultatuose) arba pagal skirtingus pardavimo kanalus (tiesioginis pardavimas, pardavimas tarpininkaujant per reklamos skelbimų tinklus ir reklamos skelbimų biržas). Tačiau tikslus susijusios produktų rinkos apibrėžimas sprendime nepateiktas, nes koncentracija nesukeltų konkurencijos problemų pagal bet kokią galimą produkto rinkos apibrėžimą.

6. „DoubleClick“ veikla – vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimas. Atlikus rinkos tyrimą paaiškėjo, kad vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimo technologijų rinka yra atskira nuo tekstinių reklamos skelbimų aptarnavimo technologijų rinkos. Vaizdinės interneto reklamos aptarnavimo technologijos rinką būtų galima toliau suskirstyti į minėtųjų paslaugų teikimo reklamos skelbėjams ir leidėjams rinkas.

V. SUSIJUSIOS GEOGRAFINĖS RINKOS

7. Sprendime bendra reklamos internete rinka yra apibrėžta kaip geografiškai pagal nacionalines arba kalbines sienas padalyta EEE rinka. Sprendime prieinama prie išvados, kad hipotetinė tarpininkavimo rinka yra bent jau EEE rinka.

8. Galiausiai sprendime nustatoma, kad vaizdinės interneto reklamos aptarnavimo technologijų reklamos skelbėjams ir leidėjams rinka yra bent jau EEE rinka.

⁽¹⁾ OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

VI. KONKURENCIJOS ĮVERTINIMAS

6.2. Horizontalusis poveikis

6.1. Šalių padėtis susijusiose rinkose

9. „Google“ šiuo metu veikia reklamos internete rinkoje kaip i) leidėjas, turintis savo paieškos sistemos tinklalapį Google.com (ir interneto svetainės atskirose šalyse, pavyzdžiui, google.fr, google.it ir t. t.), ir kaip ii) tarpininkas, veikiantis per savo reklamos skelbimų tinklą („AdSense“). Veikdama šiais tiesioginiais ir netiesioginiais kanalais, „Google“ yra pirmaujanti reklamos internete paslaugas teikianti įmonė, ypač reklamos skelbimų paieškos rezultatuose ploto srityje EEE rinkoje, kur jos rinkos dalis sudaro nuo [25–35] % iki [60–70] %, priklausomai nuo tikslaus rinkos apibrėžimo.
10. „Google“ pagrindiniai konkurentai reklamos paieškos rezultatuose srityje yra „Yahoo!“ ir „Microsoft“, kurių rinkos dalys yra atitinkamai apie [10–20] % pasauliniu mastu ir mažiau – [0–10] % EEE mastu ir apytiksliai [0–10] % pasauliniu mastu ir tiek pat EEE mastu. EEE tarpininkavimo, išskyrus paieškos rezultatuose srityje veikia, *inter alia*, šios įmonės: „TradeDoubler“, „Zanox“ (priklausanti „Axel Springer“), „AdLink“, „Interactive Media“ (priklausanti „Deutsche Telekom“), „Advertising.com“ ir „Lightningcast“ (abi priklauso „AOL/TimeWarner“) ir „Tomorrow Focus“. („TradeDouble“ rinkos dalis – apie [10–20] %, „Zanox“ – [0–10] %, o visų kitų dalyvių – apytiksliai [0–10] %).
11. „DoubleClick“ teikia reklaminių skelbimų aptarnavimo technologijas. Reklamos internete skelbėjų srityje „DoubleClick“, kartu su „aQuantive/Atlas“ (kurią neseniai įsigijo „Microsoft“), yra pagrindinis EEE reklamos skelbimų aptarnavimo rinkos dalyvis. Abiejų įmonių EEE rinkos dalis yra apytiksliai [30–40] %. Atlikus rinkos tyrimą paaiškėjo, kad leidėjų srityje „DoubleClick“ pirmauja, užimdama apytiksliai [40–50] % EEE rinkos dalį, antroje vietoje – „24/7 Real Media/OpenAdStream“ (kurią neseniai įsigijo reklamos agentūra „WPP“), užimanti mažiau kaip [20–30] % rinkos, toliau – „AdTech/AOL“ (mažiau kaip [10–20] % rinkos).
12. Nepaisant užimamos didelės rinkos dalies, „DoubleClick“ galia rinkoje yra ribota, nes įmonė smarkiai konkuruoja su reklamos skelbimų aptarnavimo priemonėmis tiekiančiomis įmonėmis, kurių paslaugas klientai galėtų pasirinkti išaugus kainoms. Nors atlikus rinkos tyrimą gauta įvairių rezultatų, susijusių su paslaugų teikėjų keitimo išlaidų teoriniu lygmeniu, esama įrodymų, kad pastaraisiais metais daug reklamos skelbėjų ir leidėjų iš tiesų atsiskaitė „DoubleClick“ paslaugų ir pasirinko kitus paslaugų teikėjus (ir atvirkščiai). Reklamos skelbimų aptarnavimo rinkos konkurencingumą rodo ir tai, kad „DoubleClick“ reklamos skelbėjams ir leidėjams skirtų produktų kainos smarkiai sumažėjo tuo metu, kai paklausa augo.
13. „DoubleClick“ taip pat pradeda naują reklamos skelbimų biržos programą. 2007 m. birželio mėn. šią reklamos skelbimų biržos programą pradėjo testuoti vartotojai. Iki šiol įvykdytų sandorių skaičius yra menkas, ir bet kuriuo atveju, ši veikla kol kas nėra iki galo išplėtota.

14. Šiuo metu „DoubleClick“ neveikia reklamos ploto internete tiekimo rinkoje, o „Google“ atskirai neteikia reklamos skelbimų aptarnavimo priemonių. Todėl faktinės konkurencijos tarp šių įmonių nėra.
15. Sprendime prieinama prie išvados, kad siūloma koncentracija nesukelia konkurencijos problemų dėl „Google“ ir „DoubleClick“ potencialios konkurencijos galimo pašalinimo. „DoubleClick“ reklamos skelbimų birža kol kas neužėmė svarbios pozicijos rinkoje, tačiau negalima atmesti galimybės, kad „DoubleClick“, veikdama nepriklausomai, galėtų tapti svarbiu dalyviu tarpininkavimo rinkoje. Tačiau panašu, kad rinkoje veiktų pakankamai kitų konkurentų, kurie išlaikytų tinkamą konkurencinį spaudimą po susijungimo, kad konkurencija nebūtų smarkiai apribota. Visų pirma, palyginti su kitais rinkos dalyviais, nepanašu, kad „DoubleClick“ turėtų kokių nors svarbių pranašumų konkuruodama su „Google“ tarpininkavimo rinkoje.
16. Dėl galimos konkurencijos su „Google“ reklamos skelbimų aptarnavimo rinkoje, Sprendime nagrinėjamas faktas, kad šiuo metu „Google“ kuria naują vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimo priemonę, skirtą ir reklamos skelbėjams, ir leidėjams, tačiau atmetami bet kokie būkštavimai, susiję su galimu potencialios konkurencijos pašalinimu, nes nėra pagrindo manyti, kad nauji „Google“ produktai būtų konkurencingesni už tokius pačius „DoubleClick“ produktus, palyginti su šiuo metu rinkoje jau esančiais dalyviais.

6.3. Nehorizontalusis poveikis

6.3.1. Konkurencijos slopinimas dėl „DoubleClick“ padėties reklamos skelbimų aptarnavimo rinkoje

17. Komisija, remdamasi „DoubleClick“ padėtimi reklamos skelbimų aptarnavimo rinkoje, išnagrinėjo keletą antikonkurencinių strategijų, kurias galbūt įgyvendino susijungusi šalis. Į šias strategijas įeina a) „DoubleClick“ priemonių, kurias leidėjai arba reklamos skelbėjai naudoja konkuruojančiuose reklamos skelbimų tinkluose, kainų didinimas arba atrankinis „DoubleClick“ priemonių kainų didinimas tiems klientams, kurie tikriausiai nepasirinks kitų reklamos skelbimų aptarnavimo priemonių tiekėjų, b) „DoubleClick“ priemonių, kai jos naudojamos konkuruojančiuose reklamos skelbimų tinkluose, kokybės bloginimas, c) „DoubleClick“ priemonių susiejimas su „Google“ tarpininkavimo paslaugomis (grynasis arba mišrusis susiejimas), d) reklamos skelbimų atrankos mechanizmo „koregavimas“, siekiant aptarnauti reklamos skelbimus „AdSense“ naudai ir e) tiekėjų konkurencijos slopinimas (t. y. atsisakymas parduoti arba konkurentų išlaidų didinimas), susijęs su reklamos skelbimų aptarnavimo priemonių pardavimu konkuruojantiems reklamos skelbimų tinklams.

18. Sprendime visi šie būkštavimai atmetami. Pirmą, po rinkos tyrimo paaiškėjo, kad susijungęs subjektas negalėtų sėkmingai slopinti konkurentų reklamos skelbimų aptarnavimo rinkoje, nes „DoubleClick“ susiduria su įvairiais konkurenciją ribojančiais veiksniais ir nepanašu, kad rinkoje turėtų didelę galią.
19. Antra, panašu, kad susijungusio subjekto paskatos įgyvendinti pirmiau nurodytas strategijas taip pat yra ribotos. Nepanašu, kad reklamos skelbimų aptarnavimo priemonių kainų skirtumai (netgi dideli) galėtų paskatinti keisti reklamos skelbimų tinklus, nes reklamos skelbimų aptarnavimo išlaidos sudaro tik nedidelę reklamos internete skelbimų ir leidėjų išlaidų ir (arba) pajamų dalį. Tai gali sumažinti bet kokias paskatas siūlyti „DoubleClick“ vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimo technologijas leidėjams mažesne kaina (arba netgi nemokamai), kai jos susiejamos su „AdSense“ (t. y. mišrusis susiejimas). Grynasis susiejimas (t. y. „DoubleClick“ vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimo technologijų susiejimas su tarpininkavimu per „AdSense“) gali būti nepelningas, nes gali tekti keisti paslaugų teikėją „Koregavimo“ strategijos vykdymas pažeistų susijungusio subjekto klientų atžvilgiu priimtus sutartinius įsipareigojimus, kuriuos tikriausiai būtų galima aptikti, jeigu jie būtų įgyvendinami plačiu mastu.
20. Galiausiai, net jeigu visos arba bet kurios iš šių strategijų būtų veiksmingai įgyvendintos, nepanašu, kad, koncentracija darytų neigiamą poveikį konkurencijai, nes susijungęs subjektas toliau konkuruotų su finansiškai tvirtais, vertikaliai integruotais konkurentais (įskaitant „Microsoft“, „Yahoo!“, „AOL“ ir „WPP“), kurie siūlo tokį patį produktų paketą.
- 6.3.2. *Konkurencijos slopinimas dėl „Google“ padėties reklamos paieškos rezultatuose ir reklamos tarpininkavimo paslaugų rinkoje*
21. Atsižvelgiant į tvirtą „Google“ padėtį teikiant reklamos skelbimų paieškos rezultatuose paslaugas, „Google“ taip pat gali mėginti pasinaudoti šia padėtimi vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimo rinkoje reikalaujama reklamos paieškos rezultatuose (tarpininkavimo) paslaugų naudotojų naudoti „DoubleClick“ produktus visiems arba daliai savo reklamos skelbimų aptarnauti. Sprendime visi šie būkštavimai taip pat atmetami.
22. Panašu, kad gebėjimas slopinti konkurentus vykdant tokią strategiją yra ribotas, nes bendrų klientų, kurie naudoja ir reklamos paieškos rezultatuose arba reklamos paieškos

rezultatuose tarpininkavimo paslaugas ir vaizdinių reklamos skelbimų aptarnavimo technologijas, yra labai nedaug. Be to, reklamos skelbėjams gali kilti praktinių sunkumų, nes dvi sujungto paketo dalys gali būti parduodamos arba jų kainos nustatomos skirtingu metu.

23. Be to, po rinkos tyrimo paaiškėjo, kad susijungęs subjektas neturėtų paskatos vykdyti tokią strategiją, nes panašu, kad tokia strategija nebūtų pelninga.
24. Tačiau, net jeigu visos arba bet kurios iš šių strategijų būtų sėkmingai įgyvendintos, nepanašu, kad, koncentracija darytų neigiamą poveikį konkurencijai, nes susijungęs subjektas toliau konkuruotų su finansiškai tvirtais, vertikaliai integruotais konkurentais (įskaitant „Microsoft“, „Yahoo!“, „AOL“ ir „WPP“), kurie nebūtų susilpninti.

6.3.3. *Konkurencijos slopinimas dėl „Google“ ir „DoubleClick“ turto sujungimo*

25. Galiausiai, „Google“ ir „DoubleClick“ turto sujungimas, visų pirma abiejų įmonių turimų duomenų bazių ir klientų elgesio internete duomenų bazių, kurios gali būti sukurtos, sujungimas galėtų sudaryti susijungusiam subjektui galimybę užsitikrinti padėtį, kurios negalėtų užimti įmonių konkurentai. Dėl tokio sujungimo „Google“ konkurentai būtų palaipsniui išstumti iš rinkos, o tai galiausiai leistų „Google“ padidinti tarpininkavimo paslaugų kainas.
26. Tačiau po rinkos tyrimo paaiškėjo, kad šie būkštavimai yra nepagrįsti. Dabartinės „DoubleClick“ sutartys su reklamos skelbėjais ir leidėjais suteikia „DoubleClick“ galimybę naudoti duomenis, sukurtus naudojant reklamos skelbimų aptarnavimo technologijas, tik atitinkamo kliento naudai. Nėra pagrindo manyti, kad susijungęs subjektas galėtų klientams taikyti sutartinius pakeitimus, kurie leistų ateityje bendrai naudoti jų duomenis. Be to, duomenų apie paieškas paketai, apimančys duomenis apie vartotojų elgseną naršant internete, jau yra prieinami daugeliui „Google“ konkurentų (pvz., „Microsoft“ ir „Yahoo“).

VII. IŠVADA

27. Todėl sprendime prieinama prie išvados, kad dėl siūlomos koncentracijos nekyla konkurencijos problemų, dėl kurių atsirastų veiksmingos konkurencijos kliūčių bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje. Todėl Komisija skelbia, kad koncentracija yra suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 57 straipsnį.

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 krovinio 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, apibūrinčiais 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 pusiausvyra 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, apibrėžtoms 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⁾ OL 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 valdytojai 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⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL 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 iškreipti, 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⁾ OL L 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 punktas.

⁽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 SVPSI 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 (Direktiva 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, *Nyderlandiaiprieš 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 Corās Iompair Eirann (CIE) 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 pagristų 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. Galiausia, 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: SVPSI Reglamentas, kurio 3 straipsnio 1 dalį reikėtų priminti: „Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimties 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 konkrečius 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 iškreipimo, Komisijos nuomone, ši nukrypti leidžianti nuostata turi būti taikoma laikantis keturių sąlygų, kurios turi būti įgyvendintos visos kartu:
- a) 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;
 - b) 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;
 - c) geležinkelių riedmenys, kuriais pakeičiami senieji riedmenys, turi atitikti sąveikos, saugos ir aplinkosaugos standartus ⁽³⁾, taikomus atitinkamam tinklui;
 - d) valstybė narė įrodo, kad projektu prisidedama prie nuoseklios regioninės plėtros strategijos.
37. Komisija prižiūrės, kad nebūtų nederamai iškreipoma 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 aukščiausios pagalbos intensyvumo ribos pagal regioninės pagalbos žemėlapius. Tokiu atveju Komisija taikys aukščiausių intensyvumo lygį, taikomą regionams, kuriuose reguliariai teikiamos paslaugos minėta linija, proporcingai maršruto reguliaramui ⁽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), praityje 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 geresnį finansinį 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 veiksmas padėjo per trumpą laiką pagerinti finansinę geležinkelio įmonių padėtį. Palyginti su visais išpareigojimais, skola sumažėjo, taip pat sumažėjo grąžinamų veiklos išlaidų palūkanų dalis. Apskritai sumažėjus skolai, geležinkelio įmonė savo finansinę padėtį galėjo pagerinti dėl to, kad sumažėjo grąžinama 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 išiskolinimo lygis dar kelia nerimą. Nemažai šių įmonių yra išiskolinusios 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 išiskolinimo 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, pagalbą 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 RESTRUKTÜRIZUOTI. ĮMONĖS KROVINIŲ VEŽIMO PADALINIO RESTRUKTÜRIZAVIMAS

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 turatinės 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 turatinę 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 atitiktis 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 padalinii 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 vykdant 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:
- a) ekonominių modelių, taikomų geležinkelių transportui ir kitoms transporto rūšims, skirtumas;
 - b) Bendrijos tikslas tolygiai naudoti transporto rūšis;
 - c) 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, nekeliant 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. Pirmia, 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 nesklandžiai 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 nesklandžiai 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, apsvačiusi 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 pridėdama išorinių kaštų internalizavimo poveikio analizę visoms transporto rūšims ir laipsniško šio modelio pritaikymo visoms transporto rūšims strategiją“. 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 didžiausią 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, pratęsiantį 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 atitiktai 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 veiksmams 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, pateikiantį 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. Neseiniai 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 atitinkanti 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 punktą.

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

V

(Skelbimai)

ADMINISTRACINĖS PROCEDŪROS

KOMISIJA

Kvietimas teikti pasiūlymus — EACEA 21/08

Erasmus Mundus „External Cooperation Window“ programai Azijos regione įgyvendinti 2008–2009 akademisiais metais

Bendrijos veiksmų programa, skirta aukštojo mokslo įstaigų bendradarbiavimui stiprinti ir ES valstybių narių ir trečiųjų šalių studentų, tyrėjų ir akademinio darbuotojų mainams skatinti

(2008/C 184/08)

1. Tikslai ir aprašymas

Erasmus Mundus „External Cooperation Windows“ programa siekiama didinti Europos Sąjungos valstybių ir trečiųjų šalių tarpusavio supratimą ir siekti abipusės naudos. Jos tikslas – stiprinti Europos Sąjungos šalių ir trečiųjų valstybių aukštojo mokslo institucijų bendradarbiavimą įgyvendinant studentams ir akademiniams darbuotojams skirtą mobilumo programą, atveriančią mokymosi, dėstymo, praktinės ir tiriamosios veiklos galimybes.

Programa apims šias veiklos rūšis ir joms reikalingą finansavimą:

Europos ir trečiųjų šalių aukštojo mokslo įstaigų institucinių **partnerysčių** sukūrimą ir tokio pobūdžio veiklą:

- Aukštųjų mokyklų studentų, tyrėjų ir akademinio darbuotojų mobilumo planų rengimas
- **Mobilumo planų įgyvendinimas.** Pagal šį kvietimą teikti pasiūlymus gali būti finansuojami tokie mobilumo planai ir šviečiamosios veiklos sritys:
 - *Studentai:* mainų galimybės pirmosios pakopos studijų studentams, magistro, doktorantūros studijų studentams ir asmenims, įgijusiems mokslų daktaro laipsnį;
 - *Akademinei darbuotojai:* mainų galimybės mokymo, praktikos atlikimo ir mokslinių tyrimų srityje.

2. Galintys dalyvauti pareiškėjai ir paramos gavėjai

Pareiškėjai turi būti Europos universitetai arba aukštojo mokslo įstaigos, atstovaujančios partnerystei, kurią sudaro ne daugiau kaip 20 institucijų.

Partnerystę turi sudaryti Europos aukštojo mokslo įstaigos, kurioms iki šio kvietimo paskelbimo dienos buvo suteikta *Erasmus* chartija, ir trečiųjų šalių aukštojo mokslo įstaigos, pripažintos ir patvirtintos šių šalių nacionalinių valdžios institucijų.

3. Galinčios dalyvauti šalys

Šiame kvietime nurodytą veiklą gali vykdyti šios šalys:

- 27 Europos Sąjungos valstybės narės
- Europos Sąjungos šalys kandidatės Kroatija ir Turkija bei EEE šalys (Islandija, Lichtenšteinas ir Norvegija)
- Šios Azijos šalys: Afganistanas, Butanas, Nepalas, Pakistanas, Bangladešas, Kambodža, Šri Lanka, Indija, Indonezija, Malaizija, Filipinai, Tailandas, Kinija, Šiaurės Korėja, Mianmaras/Birma ir Maldyvai.

4. Finansavimas

Šiame kvietime teikti pasiūlymus numatytai veiklai Azijos regionui iš viso skirta **11 085 700 EUR** suma.

Geografinė sritis	Numatytų finansuoti partnerystių skaičius	Apytikslė didžiausia subsidija kiekvienai partnerystei
Azijos regionas	2	5 542 850 EUR

5. Galutinė paraiškų pateikimo data

Paraiškas reikia atsiųsti iki **2008 m. spalio 31 d.**

6. Kita informacija

Visą kvietimo teikti pasiūlymus dokumentą ir paraiškos formas galima rasti tinklalapyje:

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

Paraiškos turi atitikti išsamiaame kvietimo dokumente nurodytus reikalavimus. Būtina pateikti nustatytos formos paraišką.

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

KOMISIJA

VALSTYBĖS PAGALBA — ITALIJA

Valstybės pagalba C 26/08 (ex NN 31/08) — 300 mln. EUR paskola Alitalia bendrovei**Kvietimas teikti pastabas pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį**

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/C 184/09)

Toliau pateiktu autentiška kalba parengtu 2008 m. birželio 11 d. raštu Komisija pranešė Italijai apie sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pirmiau minėtos pagalbos.

Per mėnesį nuo šios santraukos ir toliau pateikiamo rašto paskelbimo dienos suinteresuotosios šalys gali pateikti pastabas šiuo adresu:

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

Šios pastabos bus perduotos Italijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

SANTRAUKOS TEKSTAS

FAKTAI IR PROCEDŪRA

(1) Per 2008 m. balandžio 23 d. posėdį Italijos valdžios institucijos Komisijai pranešė, kad 2008 m. balandžio 22 d. Italijos ministrų taryba 2008 m. balandžio 23 d. dekretu įstatymu Nr. 80 ⁽¹⁾ patvirtino 300 mln. EUR paskolos skyrimą *Alitalia* bendrovei.

(2) 2008 m. balandžio 24 d. raštu Komisija Italijos valdžios institucijų paprašė patvirtinti, kad tokia paskola tikrai suteikta, ir pateikti duomenų, kurie gali būti reikalingi įvertinant šią priemonę remiantis Sutarties 87 ir 88 straipsniais.

(3) 2008 m. gegužės 30 d. raštu Italijos valdžios institucijos (praėjus papildomam Komisijos skirtam terminui) atsakė į

2008 m. balandžio 24 d. Komisijos raštą. Šiame rašte Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie 2008 m. gegužės 27 d. priimtą dekretą-įstatymą Nr. 93 ⁽²⁾, kuriuo bendrovei *Alitalia* numatoma galimybė minėtos paskolos sumą įskaityti į nuosavą kapitalą, kad būtų galima padengti nuostolius. Tai leistų kompanijai išsaugoti kapitalo dydį išvengiant, kad dėl nuostolių akcinis kapitalas ir rezervai sumažėtų žemiau leistinos ribos ir dėl to būtų pradėta nemokumo procedūra („procedura concorsuale“) ir pasiekti, kad išliktų reali privatizavimo galimybė.

(4) Komisijai buvo pateikti keli skundai dėl bendrovei *Alitalia* Italijos vyriausybės skiriamos 300 mln. EUR paskolos.

⁽¹⁾ Decreto-legge n° 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU N° 97 del 24/04/2008).

⁽²⁾ Decreto-legge n° 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU N° 127 del 28/05/2008).

ĮVERTINIMAS

- (5) Kadangi ši priemonė laikoma pagalba, Komisija abejoja, ar Italija, taikydama bendrovei *Alitalia* tokią priemonę, nepasielgė kaip suinteresuotas akcininkas, įgyvendinantis struktūrinę, bendrąją ar sektoriaus politiką, kuriam rūpi ilgalaikės investuoto kapitalo rentabilumo perspektyvos, o ne kaip paprastas investuotojas.
- (6) Todėl Komisija, remdamasi turimais duomenimis, mano, kad minėtoji priemonė, kaip bebūtų panaudotos atitinkamos lėšos, bendrovei *Alitalia* suteikia ekonominių privilegijų, kurio ji neturėtų įprastomis rinkos sąlygomis. Toks įvertinimas grindžiamas bendrovės finansine padėtimi ir nagrinėjamos pagalbos skyrimo sąlygomis bei aplinkybėmis.
- (7) Komisija taip pat abejoja dėl priemonės suderinamumo su bendrąja rinka. Remdamasi šiuo metu turimais duomenimis, Komisija mano, kad ši pagalbos priemonė nesuderinama su bendrąja rinka pagal Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ⁽³⁾. Komisija primena, kad bendrovei *Alitalia* jau buvo skirta restruktūrizavimo ir sanavimo pagalba.

RAŠTO TEKSTAS

„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⁾ OLC 244, 2004 m. spalio 1 d., p. 2.

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

⁽⁵⁾ GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

⁽⁸⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

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

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

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

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

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

⁽¹⁶⁾ Cfr. supra, considerando 10.

⁽¹⁷⁾ Cfr. supra, considerando 12.

⁽¹⁸⁾ Cfr. nota n. 4.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

⁽²⁰⁾ Cfr. nota n. 5.

(28) A questo stadio appare pertanto poco probabile che un investitore privato che si fosse trovato in una situazione comparabile a quella dello Stato italiano nel caso in oggetto, ammesso che avesse acconsentito a concedere il prestito ad Alitalia, avrebbe accettato di praticare il tasso di interesse applicabile ad un'impresa in condizioni finanziarie normali, per quanto maggiorato di 100 punti base. La Commissione dubita d'altronde che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di Alitalia, un tale investitore privato avrebbe accettato di concederle qualsiasi prestito e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che pertanto, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).

(29) Ciò appare tanto più plausibile se si considera che la decisione del governo italiano di concedere il prestito in oggetto è intervenuta il 22 aprile 2008, a seguito del ritiro il giorno stesso di un'offerta di acquisto di Alitalia ⁽²¹⁾ e che l'adozione del decreto-legge n. 93 è stata motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia.

(30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano 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 *un tantum*⁽³⁰⁾, valido sia per gli aiuti al salvataggio che per gli aiuti alla ristrutturazione. Occorre infatti ricordare che Alitalia ha già beneficiato di un aiuto alla ristrutturazione approvato dalla Commissione con decisione del 18 luglio 2001⁽³¹⁾, nonché di un aiuto al salvataggio sotto forma di garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 Mio EUR approvato dalla Commissione con decisione del 20 luglio 2004⁽³²⁾.
- (47) La Commissione tiene infine ad aggiungere che le eccezioni alla regola dell'aiuto *un tantum* collegate in particolare all'esistenza di circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa interessata non le sembrano applicabili nelle circostanze in oggetto⁽³³⁾.

3.4. Conclusione

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

⁽²⁷⁾ GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

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

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

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

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

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

⁽²⁵⁾ GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

⁽²⁶⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

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

4. DECISIONE

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

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

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

Išankstinis pranešimas apie koncentraciją**(Byla COMP/M.5141 — KLM/Martinair)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2008/C 184/10)

1. 2008 m. liepos 17 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 ⁽¹⁾ 4 straipsnį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonė „KLM Royal Dutch Airlines N.V.“ (toliau – „KLM“, Nyderlandai), valdoma „Air France – KLM Holding S.A.“ (toliau – „Air France-KLM“, Prancūzija), pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Tarybos reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, išskirtinę visos įmonės „Martinair Holland N.V.“ (toliau – „Martinair“, Nyderlandai) kontrolę.

2. Įmonių verslo veikla:

- „KLM“: tarptautinę tinklą turinti oro bendrovė, pasauliniu mastu vykdanči veiklą krovinių ir keleivių vežimo oro transportu srityje;
- „Martinair“: užsakomąsias ir reguliarias paslaugas teikianti oro bendrovė, vykdanči tik tarpžemyninius skrydžius bei vežanti krovinius ir keleivius.

3. Preliminariai išnagrinėjusi pranešimą Komisija mano, kad sandoriui, apie kurį pranešta, galėtų būti taikomas Reglamentas (EB) Nr. 139/2004. Komisijai paliekama teisė priimti galutinį sprendimą šiuo klausimu.

4. Komisija kviečia suinteresuotas trečiąsias šalis teikti savo pastabas dėl pasiūlyto veiksmo.

Pastabos Komisijai turi būti pateiktos ne vėliau kaip per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo. Pastabas galima siųsti faksu (numeriais (32-2) 296 43 01 arba 296 72 44) arba paštu su nuoroda COMP/M.5141 — KLM/Martinair adresu:

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

⁽¹⁾ OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

KITI AKTAI

KOMISIJA

Paraiškos paskelbimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 510/2006 dėl žemės ūkio produktų ir maisto produktų geografinių nuorodų ir kilmės vietos nuorodų apsaugos 6 straipsnio 2 dalį

(2008/C 184/11)

Šis paskelbimas suteikia teisę užprotestuoti paraišką pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 510/2006 ⁽¹⁾ 7 straipsnį. Prieštaravimo pareiškimai turi būti pateikti Komisijai per šešis mėnesius nuo šio skelbimo.

SANTRAUKA

TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 510/2006

„OVOS MOLES DE AVEIRO“

EB Nr.:PT-PGI-005-0518-03.01.2006

SKVN () SGN (X)

Šioje santraukoje informacijos tikslais pateikiama pagrindinė produkto specifikacijos informacija.

1. KOMPETENTINGA VALSTYBĖS NARĖS ĮSTAIGA

Pavadinimas: Gabinete de Planeamento e Políticas
Adresas: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º
P-11099-073 Lisboa
Telefonas: (351) 213 81 93 00
Faksas: (351) 213 87 66 35
El. paštas: gpp@gpp.pt

2. GRUPĖ

Pavadinimas: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Adresas: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Telefonas: (351) 234 42 88 29
Faksas: (351) 234 42 30 76
El. paštas: apoma@sapo.pt
Sudėtis: gamintojai ir (arba) perdirbėjai (X) kiti ()

3. PRODUKTO RŪŠIS

Klasė 2.4 — duona, pyragaičiai, pyragai, konditerijos gaminiai, sausainiai

⁽¹⁾ O L L 93, 2006 3 31, p. 12.

4. SPECIFIKACIJA

(Reglamento (EB) Nr. 510/2006 4 straipsnio 2 dalyje pateiktų reikalavimų santrauka)

4.1. Pavadinimas: „Ovos Moles de Aveiro“

4.2. *pibūdinimas*: „Ovos Moles de Aveiro“ yra žalių kiaušinio trynių, sumaišytų su cukraus sirupu, produktas. Jie gali būti pateikiami tiesiog be nieko, arba įvynioti į plonus vaflius ar mediniuose ar porcelianiniuose induose. Spalva vienalytė, su įvairiais nuo geltono iki oranžinio atspalviais, vienodai blizgi, ne pernelyg ryški, skonis kompleksinis, būdingas kiaušinio tryniui, pasižymi įvairiais aromatais (karamelės, cinamono, džiovintų vaisių), atsirandančių dėl cheminių reakcijų, vykstančių verdant cukraus ir kiaušinio trynį sudarančių medžiagų mišinį. Skonis saldus, konsistencija riebi, bet tiršta. Tekstūra vienoda, be trynio ar cukraus gumulėlių (nors po kelių dienų tokie gumulėliai dėl produkto kristalizacijos gali atsirasti). Prekiaujant kartais naudojami vafliai, kurių balta–kreminė spalva vienalytė, nepermatoma, blausi; jie bekvapiai, jaučiamas tik silpnas miltų kvapas. Jų skonis *sui generis*, konsistencija tąsi ir traški, tekstūra sausa, lygi ir vienoda.

4.3. *Vietovė*: Atsižvelgiant į specialias kiaušinių tryniams keliamas sąlygas, visų pirma dėl spalvos ir šviežumo, geografinė kiaušinių gamybos vietovė sudaryta iš savivaldybių, kurios ribojasi su Aveiru ir greta esančiomis lagūnomis bei Vidurio Vogos savivaldybių. Administraciniu požiūriu, ši vietovė sudaryta iš *Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos* ir *Vouzela* savivaldybių.

Dėl dirvožemio bei klimato sąlygų ir požymių, būtinų vafliams ir minkštiesiems kiaušiniams paruošti, ypač kalbant apie aplinkos drėgnumą ir temperatūrą bei tam tikrą būtiną patirtį, gamybos ir fasavimo vietovė sudaryta iš savivaldybių, kurios ribojasi su Aveiru ir greta esančiomis lagūnomis. Administraciniu požiūriu, ši vietovė sudaryta iš *Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Ovar, Sever do Vouga* ir *Vagos* savivaldybių.

4.4. *Kilmės įrodymas*: Produkto savybės, visų pirma fizinės ir jutiminės, ypač kokybiška iš tos pačios vietovės kilusi žaliava, gamintojų, kurie užsiima šia veikla jau kelis šimtmečius, laikydami iš kartos į kartą perduodamos istorinės tradicijos, patirtis, įvairios produkto pardavimo formos (mediniuose ir porcelianiniuose induose su išpieštais su Aveiro regionu susijusiais motyvais ar suvyniotais į vaflius, kurių formos primena lagūnų gyvius — žuvis, krabus, midijas, kiaukutinius, jūrų sraigės, medinės statinės, plūdurus, laivo korpusus, kaištines statinaites, valgomasias kriaukles arba džiovintus vaisius — riešutus ir kaštonus) yra veiksniai, patvirtinantys produkto sąsają su kilmės vietove. Be to, dėl visai produkcijos grandinei, įskaitant kiaušinių ūkius, vaflių gamintojus ir minkštų kiaušinių gamintojus, taikomos kontrolės sistemos užtikrinama, kad savo galutinius produktus SG nuoroda gali žymėti tik gamintojai, kurie laikosi nustatytų reikalavimų ir taisyklių. Ant kiekvienos pakuotės dedama ar pardavimo dokumentuose nurodoma sertifikavimo žyma turi numerį, todėl produktą įmanoma atsekti iki pat kiaušinių gamintojų. Kilmės įrodymas gali būti pateikiamas bet kuriuo visos gamybos grandinės metu.

4.5. *Gamybos būdas*: Remiantis pastoviais, įstatymu reglamentuojamais vietiniais gamybos metodais, kiaušinių tryniai rankiniu būdu arba tam pritaikytu instrumentu atskiriami nuo baltymų. Atskirai tuo pačiu metu paruošiamas cukraus sirupas, šildant cukrų iki tol, kol maišant pasirodo puodo dugnas ir cukrus pradeda virsti tankiais siūlais. Atšaldžius, tryniai įdedami į cukraus sirupą. Šis mišinys verdamas 110 °C temperatūroje. Patirtis čia yra lemiamas veiksnys. Po to 24 valandoms mišinys paliekamas atvėsti džiovintose ar tam pritaikytose „saldumynų gamintojų laboratorijų“ vietose, nes šiame etape minkštų Aveiro kiaušinių masė yra labai jautri staigiems temperatūros pokyčiams ir lengvai sugeria pašalinius kvapus.

Po šio etapo, priklausomai, koks bus norimas produkto pateikimas, atšaldyta masė gali būti:

— pilama į indus, kurie po to užsukami dangteliais su nuimamu plėvele, kad produktas būtų izoliuotas ir apsaugotas;

- ja gali būti užpildyti vafLIAI, kurie, sulipę, supresuojami rankiniu presu. Negalima naudoti nepasterizuoto kiaušinio baltymo. VafLIAI atskiriami žirkLėmis ir iškarpomi stačiu kampu įvairiausiais motyvais. Po to sudedami ant padėklų ir džiovinami džiovykloje (jei reikia). Tada jie gali būti aplieti cukraus sirupu, taip produktui suteikiant papildomą apsaugą;
- sudėti į indus ir parduodami nefasuoti.

Turint omenyje produkto savybes, tam, kad būtų išvengta bet kokio užteršimo, o masė ar vafLIAI būtų apsaugoti nuo degradacijos, „Ovos Moles de Aveiro“ fasuojami kilmės vietovėje taip, kad būtų parduodami naudojant formatus atitinkančius indus, naudojant leistinas medžiagas ir motyvus, kartoninėse dėžėse, kurių modelius patvirtino gamintojų grupė, ar apsaugotus apsaugine atmosfera. „Ovos Moles de Aveiro“ nesupakuoti, su vafLIAis ar be jų, gali būti parduodami tik konditerijos parduotuvėse, kartu su kilmę patvirtinančiais dokumentais, su nurodyta partijos ir pagaminimo data.

„Ovos Moles de Aveiro“ gabenami ir laikomi 8–25 °C temperatūroje. Tokiomis sąlygomis produkto suvartojimo terminas yra 15 dienų.

4.6. Ryšys su vietove:

Istorinis ryšys:

„Ovos Moles de Aveiro“ gamyba siekia kelis amžius. Vienuolynuose gimusi jų gamybos tradicija išliko moterų, išauklėtų vienuolynuose, dėka; jos perdavinėjo gamybos paslaptis iš kartos į kartą. Iš kai kurių dokumentų matyti, kad karalius Manuelis I-asis apie 1502 m. kiekvienais metais skirdavo 10 arobų cukraus iš Maderos salos Jėzaus vienuolynui Aveiro; cukrus būdavo skiriamas vienuolynė gaminamiems saldėsiams, tuo laiku naudotiems kaip vaistai sveikstantiems ligoniams. Pažymima, kad „Ovos Moles de Aveiro“ būdavo patiekiami kaip desertas 1908 m. po karališkų vakarienių. Juos mini garsus portugalų rašytojas Eça de Queiroz *Os Maias* ir *A Capital* veikaluose 1888 m. ir garsus brazilų rašytojas Erico Veríssimo *Solo de Clarineta-Memórias* kūrinyje 1973 m. Tipiški minkštų Aveiro kiaušinių indai ir vaflių formos, beveik visada primenančios jūrinius motyvus, bei jų pardavėjas, dažnai būna glazūruotų plytelių, litografijų, eilėraščių, teatro pjesių, dainų siužetų tema. Jau 1856 m. buvo registruotų ir žymių produkto gamintojų.

Gamtinis ryšys:

augaliniu klimatinio požiūriu regionui įtaką daro hidrografinis Vouga baseinas, dėl kurio atsirado kitas svarbus geografinis fenomenas — Aveiras. Dėl tokios situacijos atsiranda specifinės žemės ūkio sąlygos, visų pirma kukurūzams ir paukščiams auginti; ši kultūra plačiai paplito upės pakrantėse.

Vidurio Vogos ir žemutinės Vogos lagūnose esanti zona visada pasižymėjo derlingumu, kur puikiai derėjo kukurūzai. Anksčiau jie buvo auginami pragyvenimui, bet XIX a. pabaigoje — XX a. pradžioje kukurūzų auginimas įgavo komercinę dimensiją; šalia Vugos esančiose savivaldybėse įsikūrė ūkiai, pajėgūs auginti daug ir kokybiškų kukurūzų.

Nėra abejonių, kad puikūs tradiciniai kukurūzai, naudojami paukščių pašarui, turi įtakos aukštai produktų, gaunamų iš paukščių, kokybei.

Be to, *ria* temperatūra ir drėgmė yra palankios „Ovos Moles de Aveiro“ ir *vafliams* gaminti; taip išgaunamas reikiamą plastiškumas ir ilgaamžiškumas, ko nebūtų galima padaryti ne šiame regione.

Kultūrinis ryšys:

Tiek medinių ar porcelaninių indų, tiek formų, naudojamų gaminant vaflius, naudojimas, neginčijamai parodo ryšį su Aveiro ir jo būdingais lagūnų motyvais, visų pirma naudojant upės švyturį ar „moliceiro“ (tradicinė valtis) kaip *ex-libris*; taip pat naudojant žuvies, moliuskų kiaukutų, statinaičių, žvejybos tinklams (dar viena regione paplitusi veikla — žvejyba) skirtų žymėti plūdurių formų vaflius. Be to, mediniai tuopos medžio ir fajansiniai indai gaminami iš regione gaunamų medžiagų regionui būdingose tradicinėse amatininkų dirbtuvėse.

4.7. Kontrolės institucija:

Pavadinimas: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Telefonas: (351) 223 39 01 62

Faksas: (351) 272 339 01 64

El. paštas: info@sagilab.com

Laboratório Análises Técnicas Lda, Sagilab, pripažintas atitinkantis standarto 45011:2001 reikalavimus.

- 4.8. Ženklinimas etiketėmis: Etiketėje būtinai turi būti užrašas „Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida“, sertifikavimo žyma, Bendrijos logotipas (įregistravus) ir šis „Ovos Moles de Aveiro“ logotipas:



Sertifikavimo žymoje (kartu su holograma) būtinai turi būti nurodytas produkto pavadinimas, kontrole ir sertifikavimu užsiimančios privačios organizacijos pavadinimas ir serijos numeris, pagal kurį užtikrinamas produkto atsekamumas.