

Komisijas Paziņojums**Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem**

(2008/C 184/07)

1. IEVADS**1.1. Priekšvēsture: dzelzceļa nozare**

- (1) Dzelzceļam ir tādas priekšrocības, kādas nav citiem transporta veidiem: dzelzceļš ir drošs un nerada piesārņojumu. Dzelzceļa transports var arī būtiski sekmēt ilgtspējīgu pārvadājumu attīstīšanu Eiropā.
- (2) Baltajā grāmatā — “Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt” ⁽¹⁾ un tās termiņa vidusposma pārskatā ⁽²⁾ ir akcentēts, cik liela ir dinamiskas dzelzceļa nozares nozīme, lai izveidotu efektīvu, drošu un tīru kravu un pasažieru pārvadājumu sistēmu, kas sekmētu vienota, ilgtermiņā ienesīga Eiropas tirgus pilnīgu funkcionēšanu. Sastrēgumi uz ceļiem pilsētās un atsevišķās Eiropas Kopienas teritorijās, ar klimata pārmaiņām saistītās problēmas, ogļūdeņražu cenu padārdzināšanās — tas viss liecina par to, cik svarīgi ir attīstīt dzelzceļa pārvadājumus. Šajā sakarā ir atkārtoti jāuzsver, ka Līgumā izvirzītos mērķus vides jomā ir jācenšas sasniegt, arī īstenojot kopējo transporta politiku ⁽³⁾.
- (3) Tomēr Eiropas dzelzceļa transporta nozare nav gana piesaistoša. Kopš 20. gadsimta sešdesmitajiem gadiem līdz 20. gadsimta beigām šajā nozarē bija vērojama nepārtraukta lejupslīde. Gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu apjoms relatīvā izteiksmē, salīdzinājumā ar citiem pārvadājumu veidiem, samazinājās. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms samazinājās pat absolūtā izteiksmē: pa dzelzceļu pārvadāto kravu daudzums 1970. gadā bija lielāks nekā 2000. gadā. No tiesas, tradicionālie dzelzceļa uzņēmumi nespēja nodrošināt atbilstību klientu prasībai, proti, garantēt drošus termiņus, kuri arī tiktu ievēroti, tāpēc notika pāreja no dzelzceļa pārvadājumiem uz cita veida pārvadājumiem, galvenokārt pārvadājumiem ar autotransportu ⁽⁴⁾. Neraugoties uz to, ka dzelzceļa pasažieru pārvadājumi absolūtos skaitļos turpināja pieaugt, šis pieaugums tomēr ir ļoti neliels, salīdzinot ar autotransporta vai gaisa pārvadājumiem ⁽⁵⁾.
- (4) Lai gan šķiet, ka pēdējā laikā šie rādītāji uzlabojas ⁽⁶⁾, tomēr ir vēl daudz kas jāizdara, lai dzelzceļa kravu pārvadājumu nozare kļūtu stabilāka un konkurētspējīgāka. Jo īpaši dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē joprojām pastāv lielas grūtības, kuru dēļ ir vajadzīga rīcība no publisko struktūru puses ⁽⁷⁾.
- (5) Iemesls, kāpēc Eiropas dzelzceļa nozare piedzīvoja regresu, lielā mērā ir saistīts ar to, kā vēsturiski tika organizēts transporta piedāvājums, jo īpaši valstu un monopola shēmās.
- (6) Pirmkārt, tā kā valstu tīklos nebija konkurences, dzelzceļa uzņēmumiem nebija pamata samazināt savas funkcionālās izmaksas un izstrādāt jaunus pakalpojumus. Šo uzņēmumu darbība nav nodrošinājusi ne pietiekami daudz ienākumu kopējo izmaksu segšanai, ne arī vajadzīgos ieguldījumus. Dažkārt

⁽¹⁾ COM(2001) 370, 12.9.2001., 18. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Komisijas paziņojums “Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats” (COM(2006) 314, 22.6.2006., 21. lpp.).

⁽³⁾ Līguma 2. pantā ir noteikts, ka līdztekus citiem uzdevumiem Kopienas uzdevums ir arī “veicināt noturīgu izaugsmi bez inflācijas un augstu vides kvalitātes aizsardzību/kas ievēro vides aizsardzības prasības”. Šos noteikumus papildina īpašie mērķi, kas definēti 174. pantā, atbilstoši kuram Kopienas politika attiecībā uz vidi jo īpaši palīdz saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti. Līguma 6. pantā ir teikts, ka “nosakot un īstenojot Kopienas politiku un darbības, kas minētas 3. pantā, tajās jāparedz vides aizsardzības prasības, lai veicinātu noturīgu attīstību”.

⁽⁴⁾ No 1995. līdz 2005. gadam dzelzceļa kravu pārvadājumi (izteikti tonnkilometros) pieauga vidēji par 0,9 % gadā salīdzinājumā ar 3,3 % vidējo pieaugumu gadā autotransporta nozarē tajā pašā laikposmā (Eurostat dati).

⁽⁵⁾ No 1995. līdz 2004. gadam dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (izteikti pasažierkilometros) pieauga vidēji par 0,9 % gadā salīdzinājumā ar 1,8 % vidējo pieaugumu gadā privāto auto izmantojuma ziņā tajā pašā laikposmā (Eurostat dati).

⁽⁶⁾ Kopš 2002. gada, jo īpaši valstīs, kas atvēra savu tirgu konkurencei. 2006. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumi pieauguši par 3,7 %, savukārt pasažieru pārvadājumu apjoms — par 3 %. Šo tendenci būtu jāapstiprina arī 2007. gada rādītājiem.

⁽⁷⁾ Komisijas paziņojums “Ceļā uz dzelzceļa tīklu, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem” (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 un SEC(2007) 1325), 18.10.2007.).

šie vajadzīgie ieguldījumi nav veikti. Atsevišķos gadījumos dalībvalstis ir atturējušas savus valsts dzelzceļa uzņēmumus no šādiem ieguldījumiem, jo tiem nebija pietiekamu pašu resursu šo ieguldījumu finansēšanai. Tāpēc šiem uzņēmumiem ir daudz parādu; šim parādam, protams, bija negatīva ietekme uz to attīstību.

- (7) Otrkārt, dzelzceļa transporta attīstība Eiropā bija tik ierobežota tāpēc, ka dzelzceļa tīklu standarti un savstarpējās izmantojamības normas nav bijušas pietiekami saskaņotas, kamēr autotransporta un gaisa pārvadājumu operatori ir izstrādājuši virkni starptautisku pakalpojumu. Eiropas Kopiena pārņēma virkni ļoti atšķirīgu valsts dzelzceļa tīklu, kurus raksturoja dažādi sliežu ceļi, dažādas signālu un drošības sistēmas, kas nav savstarpēji izmantojamas. Šo aspektu dēļ dzelzceļa uzņēmumi nevar gūt labumu no apjomražiem ietaupījumiem, kas varētu rasties, ja infrastruktūra un ritošais sastāvs būtu projektēti vienam lielumam, nevis 25 atšķirīgiem valstu tirgiem ⁽¹⁾.
- (8) Eiropas Kopiena īsteno politiku, lai atjaunotu dzelzceļa nozares dzīvotspēju trejādi:
- a) pakāpeniski ieviešot noteikumus, kas ļautu attīstīties konkurencei dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgū;
 - b) sekmējot tehnisko standartizāciju un saskaņošanu Eiropas dzelzceļa tīklos, lai visas Eiropas līmenī dzelzceļš būtu savstarpēji izmantojams;
 - c) piešķirot finansiālu atbalstu Kopienas līmenī (saistībā ar TEN-T programmu un struktūrfondiem).
- (9) Tādā veidā Eiropas Kopienas dzelzceļa transporta tirgi ir pakāpeniski atvērti konkurencei. Pirmais tiesību aktu kopums par tirgus atvēršanu tika pieņemts 2001. gadā, kas ietver Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽²⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/13/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju ⁽⁴⁾. Pēc minētā kopuma 2004. gadā sekoja otrais tiesību aktu kopums, kura ietvaros svarīgākie pasākumi ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa drošības aģentūras izveidi ⁽⁵⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem ⁽⁶⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/50/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁷⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2001/51/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁸⁾. Visbeidzot 2007. gadā pieņēma trešo pasākumu kopumu, kas ietver Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1170/70 ⁽⁹⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulu (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem ⁽¹⁰⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu ⁽¹¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā ⁽¹²⁾. Tādējādi 2003. gada 15. martā konkurencei atvēra dzelzceļa kravu pārvadājumu

⁽¹⁾ Maltā un Kiprā dzelzceļa pārvadājumu tīkla nav.

⁽²⁾ OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/58/EK (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.).

⁽⁵⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.

⁽⁸⁾ OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.

⁽⁹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

⁽¹⁰⁾ OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

⁽¹¹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.

⁽¹²⁾ OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.

tirgu Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā, pēc tam, 2006. gada 1. janvārī, starptautisko kravu pārvadājumu jomā un, visbeidzot, 2007. gada 1. janvārī — arī attiecībā uz dzelzceļa kabotāžu. Ar trešo dzelzceļa tiesību aktu kopumu paredzēts ar 2010. gada 1. janvārī atvērt konkurencei starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgu. Dažas dalībvalstis, kā Apvienotā Karaliste, Vācija, Nīderlande un Itālija, savu vietējo pasažieru pārvadājumu tirgu jau ir (daļēji) atvērušas.

- (10) Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvas 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽¹⁾ izveidoja jaunu dzelzceļa nozarē iesaistīto personu institucionālo un organizatorisko struktūru, kas paredz:
- a) grāmatvedības un organizācijas ziņā nodalīt dzelzceļa uzņēmumus ⁽²⁾ un infrastruktūras pārvaldītājus ⁽³⁾;
 - b) dzelzceļa uzņēmumu neatkarīgu pārvaldību;
 - c) dzelzceļa uzņēmumus pārvaldīt atbilstoši principiem, ko piemēro komercsabiedrībām;
 - d) tādu dzelzceļa uzņēmumu finanšu līdzsvaru, kas atbilst saprātīgam uzņēmējdarbības plānam;
 - e) dalībvalstu īstenoto finanšu pasākumu atbilstību noteikumiem par valsts atbalstu ⁽⁴⁾.
- (11) Līdztekus šim liberalizācijas procesam otrais līmenis Komisijas iniciatīvām ir darīt visu, lai Eiropas dzelzceļa tīkli būtu savstarpēji izmantojami. To papildina arī Kopienas iniciatīvas, lai uzlabotu dzelzceļa transporta drošību ⁽⁵⁾.
- (12) Trešais publiskās iesaistīšanās līmenis dzelzceļa nozares attīstības veicināšanai izpaužas kā finansiāls atbalsts. Komisija uzskata, ka šāds atbalsts var būt pamatots noteiktos gadījumos, kad, pārorientējot dzelzceļa nozari, rodas lielas izmaksas.
- (13) Komisija arī atzīmē, ka publiskā sektora līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa pārvadājumu nozarē vienmēr ir bijusi liela nozīme. Kopš 2004. gada visās Eiropas Savienības 25 valstīs (ES 25) kopā dzelzceļa infrastruktūras izbūvei un apkopei ir veltīti gandrīz 17 miljardi euro ⁽⁶⁾. Kompensējot pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu neizdevīgos maršrutos, dalībvalstis ik gadus dzelzceļa uzņēmumiem ir izmaksājušas 15 miljardus euro ⁽⁶⁾.
- (14) Piešķirt valsts atbalstu dzelzceļa nozarē var atļaut tikai tad, ja tas palīdz īstenot integrētu Eiropas tirgu, kas ir atvērts konkurencei un kas ir savstarpēji izmantojams, un ja tas palīdz sasniegt Kopienas mērķus ilgtspējīgās mobilitātes ziņā. Šādā gadījumā Komisijai jāraugās, lai publisko struktūru piešķirtais finansiālais atbalsts neradītu konkurences traucējumus, kas varētu būt pretrunā kopējām interesēm. Atsevišķos gadījumos Komisija var lūgt dalībvalstīm, kad tās piešķir atbalstus, uzņemties noteiktas saistības attiecībā uz Kopienas mērķiem.

1.2. Šo vadlīniju piemērošanas mērķis un darbības joma

- (15) Šīs vadlīnijas izveidotas, lai būtu pamatnostādnes, kā novērtēt tāda valsts atbalsta atbilstību Līguma noteikumiem, kas minētajos apstākļos piešķirts dzelzceļa uzņēmumiem, kuri atbilst Direktīvā 91/440/EEK sniegtajai definīcijai. Turklāt 3. nodaļu piemēro arī pilsētas, piepilsētas un reģionālo pasažieru pārvadājumu transporta uzņēmumiem. To pamatā ir konkrēti principi, ko Eiropas Kopiena noteikusi, vienu pēc otra pieņemot šos trīs dzelzceļa tiesību aktu kopumus. Vispārējs šo vadlīniju

⁽¹⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākiem grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/58/EK.

⁽²⁾ Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā ir definēti infrastruktūras pārvaldītāji: “infrastruktūras pārvaldītājs” nozīmē jebkuru valsts iestādi vai uzņēmumu, kas atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi un uzturēšanu, kā arī par kontroles un drošības sistēmu darbību. Infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas tīklā vai tīkla daļā var piešķirt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem”.

⁽³⁾ Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā ir definēti dzelzceļa uzņēmumi: “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” nozīmē jebkuru publisku vai privātu uzņēmumu, kas ir licencēts saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem un kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravām un/vai pasažieriem, ar noteikumu, ka uzņēmumam jānodrošina vilce; tas attiecas arī uz tādiem uzņēmumiem, kas tikai nodrošina vilci”.

⁽⁴⁾ Direktīvas 91/440/EEK 9. panta 3. punktā noteikts, ka “dalībvalsts atbalstu, kas paredzēts šajā pantā minēto parādu dzēšanai, piešķir saskaņā ar līguma 73., 87. un 88. pantu”.

⁽⁵⁾ Jo īpaši Direktīva 2004/49/EK

⁽⁶⁾ Avots: Eiropas Komisija, pamatojoties uz dalībvalstu ik gadus nosūtītajām ziņām. Šie rādītāji var būt pat lielāki, jo maz ticams, ka ir ziņots par visu finanšu atbalstu, jo īpaši līdzfinansējumu saistībā ar struktūrfondu vai kohēzijas fondu projektiem.

nolūks ir uzlabot publiskā finansējuma pārskatāmību un tiesisko drošību saistībā ar Līguma noteikumiem, kad tiek atvērts tirgus. Šīs vadlīnijas neattiecas uz publisko finansējumu, kas paredzēts infrastruktūras pārvaldītājiem.

- (16) Līguma 87. panta 1. punktā ir noteikts, ka ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm. Tomēr dažkārt šādu valsts atbalstu var atzīt par pamatotu Kopienas vispārējās interesēs. Atsevišķi no šiem gadījumiem ir minēti Līguma 87. panta 3. punktā, un tos piemēro dzelzceļa nozarē līdzīgi kā citās nozarēs.
- (17) Savukārt Līguma 73. pantā paredzēts, ka atbalsts ir saderīgs ar kopējo tirgu, "ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atbildība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem". Šis pants līguma vispārējā shēmā ir uzskatāms par *lex specialis*. Pamatojoties uz šo pantu, Kopiena ir pieņēmusi šādus transporta nozarē piemērojamus tiesību aktus: Padomes 1969. gada 26. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē ⁽¹⁾ un Padomes 1970. gada 4. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1107/70 par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem ⁽²⁾. Līdzīgi Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos ⁽³⁾ paredz, ka dalībvalstis drīkst piešķirt dažas kompensācijas dzelzceļa uzņēmumiem.
- (18) Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis nedz veic koordinācijas pasākumus, nedz uzliek saistības, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas paredz atbalsta piešķiršanu saskaņā ar Līguma 73. pantu, izņemot gadījumus vai apstākļus, ko paredz minētā regula, tomēr neskarot Regulas (EEK) Nr. 1191/69 un Regulas (EEK) Nr. 1192/69 noteikumus. No Eiropas Kopienas Tiesas judikatūras Altmark ⁽⁴⁾ lietā izriet, ka valsts atbalstu, kuru nedrīkst piešķirt, pamatojoties uz Regulu (EEK) Nr. 1107/70, (EEK) Nr. 1191/69 vai (EEK) Nr. 1192/69, nevar uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu atbilstīgi Līguma 73. pantam ⁽⁵⁾. Turklāt ir jāatgādina, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas kompensācijas, kas izmaksātas, neievērojot no Līguma 73. panta izrietošus noteikumus, nevar uzskatīt ar saderīgām ar kopējo tirgu, pamatojoties uz 86. panta 2. punktu vai jebkuru citu Līguma noteikumu ⁽⁶⁾.
- (19) Ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ("OSP" regula), kas stāties spēkā 2009. gada 3. decembrī, tiks izveidots jauns tiesiskais satvars. Tālab sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju aspekti šajās vadlīnijās nav ietverti.
- (20) Regulai (EK) Nr. 1370/2007 stājoties spēkā, Līguma 73. pantu varēs piemērot tieši kā juridisko pamatu, lai noteiktu to atbalstu saderīgumu, uz kuriem "OSP" regula neattiecas, jo īpaši attiecībā uz atbalstu kravu pārvadājumu koordinēšanai. Tādēļ ir jāizstrādā vispārēja interpretācija, kā izvērtēt koordinēšanas nolūkiem paredzēta atbalsta saderību ar Līguma 73. pantu. Šo vadlīniju mērķis ir jo īpaši izveidot šādas izvērtēšanas kritērijus, kā arī noteikt atbalsta intensitātes robežas. Tomēr, ņemot vērā 73. panta traktējumu, Komisijai ir jādod iespēja dalībvalstīm vajadzības gadījumā pierādīt, ka var būt vajadzīgi pasākumi, kas pārsniedz noteiktās robežas, un ka tie ir proporcionāli.
- (21) Šīs vadlīnijas attiecas uz to, kā piemēro Līguma 73. un 87. pantu un to īstenošanu attiecībā uz publisko finansējumu, kas paredzēts dzelzceļa uzņēmumiem Direktīvas 91/440/EEK nozīmē. Analizē šādus aspektus: publiskais atbalsts dzelzceļa uzņēmumiem, izmantojot dzelzceļa infrastruktūras finansējumu (2. nodaļa), atbalsts ritošā sastāva iepirkumiem un atjaunošanai (3. nodaļa), valsts īstenošana

⁽¹⁾ OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

⁽²⁾ OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 156, 28.6.1969., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums, lieta C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg* pret *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ("Altmark"), Rec.2003., I-7747. lpp.

⁽⁵⁾ 107. punkts spriedumā *Altmark* lietā, op.cit.

⁽⁶⁾ Šajā sakarā skatīt Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmumu par EK līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.), 17. punktu.

parādu atlaišana, lai panāktu dzelzceļa uzņēmumu finanšu stāvokļa uzlabošanu (4. nodaļa), atbalsts dzelzceļa uzņēmumu pārstrukturēšanai (5. nodaļa), atbalsts pārvadājumu koordinēšanai (6. nodaļa) un valsts garantijas dzelzceļa uzņēmumiem (7. nodaļa). Tomēr šajās vadlīnijās nav klāstīta "OSP" regulas piemērošanas kārtība, jo attiecībā uz to Komisija lēmumu pieņemšanas praksi nav vēl izstrādājusi ⁽¹⁾.

2. PUBLISKS ATBALSTS DZELZCEĻA UZŅĒMUMIEM, IZMANTOJOT DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS FINANSĒJUMU

- (22) Dzelzceļa infrastruktūrai ir fundamentāla nozīme dzelzceļa nozares attīstībā Eiropā. Dzelzceļa infrastruktūrai ir vajadzīgi liela apjoma ieguldījumi, gan tādēļ, lai sekmētu savstarpējo izmantojamību, gan drošības uzlabošanas nolūkā, un arī lai attīstītu ātrvilcienu satiksmi ⁽²⁾.
- (23) Šīs vadlīnijas ir adresētas tikai dzelzceļa uzņēmumiem. Tādējādi tās nav izstrādātas tā, lai, ņemot vērā valsts atbalsta noteikumus, definētu infrastruktūras publiskajam finansējumam piemērojamās juridiskās prasības. Šajā nodaļā ir skatīta vienīgi infrastruktūras publiskas finansēšanas ietekme uz dzelzceļa uzņēmumiem.
- (24) Turklāt publiskais finansējums infrastruktūras attīstīšanai var netiešā veidā radīt priekšrocības dzelzceļa uzņēmumiem, dēļ kā to var uzskatīt par atbalstu. Atbilstīgi Tiesas praksei būtu jāizvērtē, vai infrastruktūras sekmēšanas pasākums ekonomiski atvieglo izdevumus, kas parasti rodas dzelzceļa uzņēmumu budžetā ⁽³⁾. Lai to atzītu, attiecīgajiem uzņēmumiem jābūt piešķirtai selektīvai priekšrocībai, un šīs priekšrocības avotam ir jābūt konkrētās infrastruktūras finansējumam ⁽⁴⁾.
- (25) Ja infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un ja par piekļuvi šai infrastruktūrai ir noteikta adekvāta maksa, kas atbilst Kopienas tiesību aktiem (Direktīva 2001/14/EK), Komisija parasti uzskata, ka infrastruktūras publiska finansēšana nav atbalsts dzelzceļa uzņēmumiem ⁽⁵⁾.
- (26) Turklāt Komisija atgādina, ka gadījumā, ja publiskais dzelzceļa infrastruktūras finansējums ir atbalsts vienam vai vairākiem dzelzceļa uzņēmumiem, to var atļaut, piemēram, pamatojoties uz Līguma 73. pantu, ja vien šī infrastruktūra atbilst pārvadājumu koordinēšanas vajadzībām. Šajā kontekstā šo konkrēto vadlīniju 6. nodaļa ir saistoša atsauce saderīguma analīzei.

3. ATBALSTS RITOŠĀ SASTĀVA IEPIRKUMIEM UN ATJAUNOŠANAI

3.1. Mērķis

- (27) Pasažieru pārvadājumos izmantoto lokomotīvu un vagonu parks dažkārt ir novecojis un ļoti slīktā stāvoklī, jo īpaši jaunajās dalībvalstīs. 2005. gadā 70 % ES25 izmantoto lokomotīvu (dīzeļa un elektrisko) un 65 % vagonu bija vecāki par 20 gadiem ⁽⁶⁾. Aplūkojot situāciju tikai dalībvalstīs, kas

⁽¹⁾ Tās uz Regulas (EEK) Nr. 1192/69 piemērošanu vairs neattiecas.

⁽²⁾ Eiropas Komisijas paziņojums "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā —Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats".

⁽³⁾ Tiesas 2002. gada 13. jūnija spriedums lietā C-382/99 Nīderlande/Komisija, Rec. 2002., I-5163. lpp.

⁽⁴⁾ Tiesas 2000. gada 19. septembra spriedums lietā C-156/98 Vācija/Komisija, Rec. 2000., I-6857. lpp.

⁽⁵⁾ Komisijas 2006. gada 7. jūnija lēmums N 478/04, Īrija — Valsts garantija aizņēmumiem, kurus ņem Coras Iompair Eirann (CIE) ieguldījumiem infrastruktūrā (OV C 209, 31.8.2006., 8. lpp.); Komisijas 2006. gada 8. marta lēmums N 284/2005, Īrija — *Regional Broadband programme* (Reģionālā platjoslas programma) (OV C 207, 30.8.2006., 3. lpp.), 34. punkts; un vēl šādi Komisijas lēmumi: Komisijas 2002. gada 2. augusta Lēmums 2003/227/EK attiecībā uz parku Terra Mitica SA (Benidorm, Alicante), ko īstenoja Spānija (OV L 91, 8.4.2003., 23. lpp.), 64. punkts; 2005. gada 20. aprīļa Lēmums N 355/2004 — Beļģija — publiskā un privātā sektora partnerība tuneļa atvēršanai no Krijgsbaan uz Deurne, industriālo teritoriju un Antverpenes lidostas izmantošanas vērtības paaugstināšana (OV C 176, 16.7.2005., 11. lpp.), 34. punkts; 2001. gada 11. decembra Lēmums N 550/2001, Beļģija, publiskā un privātā sektora partnerība iekraušanas un izkraušanas iekārtu būvei (OV C 24, 26.1.2002., 2. lpp.), 24. punkts; 2001. gada 20. decembra Lēmums N 649/2001, Apvienotā Karaliste, Freight Facilities Grant (OV C 45, 19.2.2002, 2 lpp.), 45. punkts; 2002. gada 17. jūlija Lēmums N 356/2002, Apvienotā Karaliste, Network Rail (OV C 232, 28.9.2002., 2. lpp.), 70. punkts; N 511/1995 Jaguar Cars Ltd. Sk. arī Komisijas vadlīnijas par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.), 12. punkts; Baltā grāmata: vienlīdzīga maksa par par infrastruktūras izmantošanu (COM(1998) 466 galīgā redakcija), 43. punkts; Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei "Eiropas ostu pakalpojumu kvalitātes uzlabojumi: viens no būtiskākajiem Eiropas transporta sistēmas elementiem" (COM(2001) 35 galīgā redakcija, 11. lpp.).

⁽⁶⁾ Avots: UIC Rolling stock fleet in EU25 + Norway (2005).

Eiropas Savienībai pievienojās 2004. gadā, rādītāji bija šādi: 2005. gadā 20 gadu vecumu bija pārsnieguši 82 % lokomotīvu un 62 % vagonu ⁽¹⁾. Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisijas aplēš, ka ik gadus tiek atjaunots aptuveni 1 % šā vagonu parka.

- (28) Šīs vispārējās tendences, protams, atspoguļo dzelzceļa nozares problēmas kopumā, tādējādi mazinot stimulus dzelzceļa uzņēmumiem un apslāpējot šo uzņēmumu vēlmi veikt ieguldījumus ritekļu modernizēšanā un/vai to parka atjaunošanā. Tomēr šādiem ieguldījumiem ir izšķiroša nozīme, lai uzturētu dzelzceļa transporta spēju konkurēt ar citiem transporta veidiem, kas ir vairāk piesārņojoši un rada vairāk ārējo izmaksu. Ir arī jāierobežo dzelzceļa transporta ietekme uz vidi (it sevišķi jāsamazina tā radītais trokšņa piesārņojums) un jāuzlabo tā drošība. Visbeidzot, valstu dzelzceļa tīklu savstarpējās izmantojamības uzlabošanas labad ir jāizdara esošā ritošā sastāva pielāgojumi, lai uzturētu sistēmas saderīgumu.
- (29) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, šķiet, ka ar atsevišķiem nosacījumiem atbalsts ritekļu iepirkumiem un atjaunošanai var palīdzēt sasniegt virkni dažādu mērķu, kas ir visu interesēs, tāpēc to var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu.
- (30) Šajā nodaļā paredzēts precizēt nosacījumus, ar kādiem Komisija veic šādu saderības izvērtēšanu.

3.2. Saderīgums

- (31) Saderība jāizvērtē atbilstīgi kopējās ieinteresētības mērķim, kuru šis atbalsts palīdz sasniegt.
- (32) Komisija uzskata, ka principā nepieciešamību modernizēt ritošo sastāvu var pietiekamā mērā ņemt vērā, īstenojot vispārīgos valsts atbalsta noteikumus vai piemērojot Līguma 73. pantu, ja šāds atbalsts ir paredzēts pārvaldījumu koordinēšanai (sk. 6. nodaļu).
- (33) Izanalizējot, kāda ir par ritekļiem piešķirtā atbalsta saderība, Komisija attiecībā uz katru no šādām atbalsta kategorijām šajās vadlīnijās vai visos citos saistītos dokumentos pamatā piemēro noteiktus kritērijus:
- a) atbalsts pārvaldījumu koordinēšanai ⁽²⁾;
 - b) atbalsts dzelzceļa uzņēmumu pārstrukturēšanai ⁽³⁾;
 - c) atbalsts maziem un vidējiem uzņēmumiem ⁽⁴⁾;
 - d) atbalsts vides aizsardzībai ⁽⁵⁾;
 - e) atbalsts, lai kompensētu izmaksas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi un pakalpojumu valsts līgumiem ⁽⁶⁾;
 - f) reģionālais atbalsts ⁽⁷⁾.
- (34) Attiecībā uz reģionālo atbalstu sākotnējiem ieguldījumiem vadlīnijās par reģionālo atbalstu ir noteikts, ka "transporta nozarē izdevumus transportlīdzekļu (kustamu aktīvu) iegādei nevar segt no atbalsta sākotnējiem ieguldījumiem" (50. punkts, 48. zemsviras piezīme). Komisija uzskata, ka dzelzceļa pasažieru transporta gadījumā ir jāparedz atkāpe no šā noteikuma. Šī atkāpe ir vajadzīga attiecīgā transporta veida specifikas dēļ: šajā nozarē ritekļus iespējams uz ilgu laiku piesaistīt konkrētām līnijām vai

⁽¹⁾ Avots: CER (2005).

⁽²⁾ Sk. 6. nodaļu.

⁽³⁾ Kopienas pamatnostādnes attiecībā uz valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.) un 5. nodaļa.

⁽⁴⁾ Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regula (EK) Nr. 70/2001 par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu, sniedzot valsts atbalstu maziem un vidējiem uzņēmumiem (OV L 10, 13.1.2001., 33. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1976/2006 (OV L 368, 23.12.2006., 85. lpp.).

⁽⁵⁾ Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam vides aizsardzībai (OV C 82, 1.4.2008., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Regula (EEK) Nr. 1191/69; OSP regula, kurā īpaša uzmanība jāpievērš 3. panta 1. punktam: "Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumam sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu".

⁽⁷⁾ Vadlīnijas valsts reģionālajam atbalstam laikā no 2007. līdz 2013. gadam (OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.), 8. punkts.

pakalpojumiem. Tādējādi, ievērojot zināmus turpmāk izklāstītus nosacījumus, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nozarē (vai citos transporta veidos, kā vieglie pilsētas vilcieni, metro vai tramvajs) ritekļu iegādes izmaksas var uzskatīt par pieļaujamajām izmaksām attiecīgo vadlīniju nozīmē ⁽¹⁾. Savukārt izmaksas saistībā ar tādu ritekļu iegādi, kas paredzēti tikai kravu pārvadājumiem, nav pieļaujamās.

- (35) Ņemot vērā 28. un 29. punktā aprakstīto situāciju, šī atkāpe ir piemērojama visa veida ieguldījumiem — neatkarīgi no tā, vai tie ir sākotnējie ieguldījumi vai ieguldījumi ritekļu nomaīnai — tikmēr, kamēr šie ritekļi ir piesaistīti līnijām, kas nodrošina regulāro satiksmi uz reģionu, kurš var saņemt atbalstu atbilstoši Līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktam, uz īpaši nomaļu reģionu vai uz mazapdzīvotu reģionu reģionālā atbalsta vadlīniju 80. un 81. punkta nozīmē ⁽²⁾. Citos reģionos šo atkāpi piemēro tikai attiecībā uz atbalstu sākotnējiem ieguldījumiem. Attiecībā uz atbalstu ieguldījumiem aizstāšanas nolūkā tikai ar nosacījumu, ka visi ritekļi, kuri, izmantojot šo atbalstu, ir modernizēti, ir vecāki par 15 gadiem.
- (36) Lai izvairītos no konkurences traucējumiem, kas būtu pretrunā vispārējām interesēm, Komisija tomēr uzskata, ka šai atkāpei ir jāpiemēro četri nosacījumi, kas visi kumulatīvi ir jāizpilda:
- a) attiecīgajiem ritekļiem ir jābūt īpaši piesaistītiem pilsētu, piepilsētu vai reģionālajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem konkrētā reģionā vai konkrētā līnijā, kura apkalpo vairākus reģionus; šajā nolūkā “pilsētas un piepilsētas pārvadājumu pakalpojumi” ir transporta pakalpojumi, kas atbilst pilsētas centra vai kādas aglomerācijas vajadzībām, kā arī vajadzībai nodrošināt pārvadājumus starp šo centru vai aglomerāciju un tās nomali; savukārt “reģionāli pārvadājumu pakalpojumi” ir transporta pakalpojumi, kuru nolūks ir apmierināt ar transportu saistītās vajadzības kādā vienā reģionā vai vairākos. Šī punkta piemērošanas jomā var iekļaut arī pārvadājumu pakalpojumus, kas apkalpo vairākus reģionus vienā vai vairākās dalībvalstīs, ja konkrēti ar pakalpojumu biežumu var pierādīt minēto pakalpojumu ietekmi uz apkalpoto reģionu attīstību. Šajā gadījumā Komisija pārbauda, vai atbalsts neapdraud starptautisko pasažieru pārvadājumu un kabotāžas tirgus faktiski atvēršanu pēc trešā dzelzceļa tiesību aktu kopuma stāšanās spēkā;
 - b) konkrētajiem ritekļiem ir joprojām jābūt piesaistītiem tikai konkrētajam reģionam vai konkrētajai līnijai, kas šķērso vairākus reģionus, par kuru ir uz vismaz desmit gadiem piešķirts atbalsts;
 - c) ritekļiem, ar kuriem aizstāj iepriekšējos, jāatbilst konkrētajā tīklā piemērotajiem savstarpējās izmantojamības, drošības un vides aizsardzības standartiem ⁽³⁾;
 - d) dalībvalsts pierāda, ka attiecīgais projekts sniedz ieguldījumu konsekventas reģionālās attīstības stratēģijas īstenošanā.
- (37) Komisija darīs visu, lai izvairītos no jebkādiem konkurences traucējumiem, jo īpaši ņemot vērā papildu ienākumus, kas atbalstu saņēmējam uzņēmumam varētu rasties ritekļu nomaīņas rezultātā konkrētajā līnijām, piemēram, ja nomainītos ritekļus pārdotu trešām personām vai izmantotu citos tirgos. Šajā nolūkā Komisija var izvirzīt prasību, ka atbalstu piešķir, ja atbalsta saņēmējs uzņēmums izpilda pienākumu — normālos tirgus apstākļos pārdod visus ritekļus vai to daļu, ko tas vairs neekspluatē, lai tos varētu turpināt izmantot citi ekspluatanti; šajā gadījumā norakstīto ritekļu pārdošanas ieņēmumu summu no pieļaujamajiem izdevumiem atskaita.

⁽¹⁾ Komisija atzīmē, ka, atkarā no attiecīgajiem apstākļiem konkrētajā gadījumā, šādus apsvērumus var *mutatis mutandis* piemērot transportlīdzekļiem, kurus izmanto sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos pa autoceļiem, ja šie transportlīdzekļi atbilst jaunākajiem Kopienas standartiem, kas noteikti jauniem transportlīdzekļiem. Ja tā ir, tad, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi, Komisija šādās situācijās attiecībā uz dzelzceļa ritekļiem piemēro minēto stratēģiju. Komisija aicina dalībvalstis, piešķirot šāda veida atbalstu, sekmēt mazāk piesārņojošas tehnoloģijas, un izvērsīs arī pētījumu par to, cik lielā mērā piemērots ir īpašs finanšu atbalsts, kā rezultātā šo tehnoloģiju veicināšanai paredzēta atbalsta intensitāte kļūst lielāka.

⁽²⁾ Vismazāk apdzīvotie reģioni ir NUTS II līmeņa reģioni, kur iedzīvotāju blīvums ir 8 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru vai mazāk un kas atrodas blakus un robežojas ar mazākām teritorijām, kuras atbilst tam pašam apdzīvotības kritērijam.

⁽³⁾ Atbalsts tādu jaunu transportlīdzekļu iegādei, kuri pārsniedz Kopienas standartos izvirzītās prasības vai kuri paaugstina vides aizsardzības līmeni gadījumā, ja attiecīgajā jomā Kopienas standartu nav, ir iespējams saskaņā ar vadlīnijām par valsts atbalstu vides aizsardzībai.

- (38) Vispārīgi Komisija uztraudzās, lai atbalsts netiktu izmantots netaisnīgos nolūkos. Tiek piemēroti arī pārējie vadlīnijās paredzētie nosacījumi attiecībā uz reģionālo atbalstu, jo īpaši tā maksimālo intensitāti, reģionālā atbalsta plāniem un noteikumiem par atbalsta kumulāciju. Komisija atzīmē, ka konkrētās dzelzceļa līnijas dažkārt var šķērsot reģionus, kuros atbalsta intensitātes līmeņi atšķiras atkarā no reģionālā atbalsta plāniem. Šādā gadījumā Komisija piemēros to intensitātes likmi, kas konkrētās dzelzceļa līnijas regulāri apkalpotajos reģionos ir visaugstākā, turklāt proporcionāli šīs apkalpošanas biežumam ⁽¹⁾.
- (39) Attiecībā uz tiem ieguldījumu projektiem, saistībā ar kuriem pieļaujamās izmaksas pārsniedz 50 miljonus euro, Komisija uzskata, ka dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nozares specifikas dēļ ir pamats atkāpties no reģionālā atbalsta vadlīniju 60.–70. punkta. Tomēr minēto vadlīniju 64. un 67. punktu joprojām piemēro, ja ieguldījumu projekts attiecas uz riteklīem, kas piesaistīti kādai konkrētai līnijai, kas apkalpo vairākus reģionus.
- (40) Ja uzņēmumam, kurš saņem atbalstu, ir uzticēts nodrošināt vispārējas saimnieciskas nozīmes pakalpojumus, kuru dēļ ir jāiepērk un/vai jāatjauno ritošais sastāvs, un ja šis uzņēmums šajā nolūkā jau saņem kompensāciju, tad šī kompensācija ir jāņem vērā reģionālā atbalsta summā, kuru var piešķirt šim uzņēmumam, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas.

4. PARĀDU ATLAIŠANA

4.1. Mērķis

- (41) Kā jau tas tika minēts 1.1. sadaļā, dzelzceļa uzņēmumiem vēsturiski nav bijis līdzsvara starp to ienākumiem un izmaksām, jo īpaši ieguldījumu izmaksām. Tāpēc dzelzceļa uzņēmumiem radās daudz parādsaistību, no kurām liela daļa bija saistīta ar parādu apkalpošanu, tādējādi mazinot to iespējas veikt vajadzīgos ieguldījumus gan infrastruktūrā, gan ritošā sastāva atjaunošanā.
- (42) Direktīvā 91/440/EEK šī situācija tika skaidri ņemta vērā. Šīs direktīvas septītajā apsvērumā teikts, ka dalībvalstīm “jānodrošina, lai pastāvošajiem valsts vai valsts kontrolē esošiem dzelzceļa uzņēmumiem būtu pareiza finanšu struktūra”, un jāparedz, ka tālab varētu būt vajadzīga “finanšu reorganizācija”. Minētās direktīvas 9. pants paredz, ka dalībvalstis “izveido attiecīgus mehānismus, lai samazinātu šādu uzņēmumu parādsaistības līdz tādām līmenim, kas nekavē pareizu finanšu vadību, un lai uzlabotu to finanšu stāvokli”. Tā paša panta 3. punkts paredz tāda valsts atbalsta piešķiršanu, kas paredzēts “šajā pantā minēto parādu dzēšanai”, un nosaka, ka šo atbalstu piešķir saskaņā ar Līguma 73., 87. un 88. pantu.
- (43) Deviņdesmito gadu sākumā, kad bija stājusies spēkā Direktīva 91/440/EEK, dalībvalstīm izdevās lielā mērā samazināt dzelzceļa uzņēmumiem radušos parādu apjomu. Dzelzceļa uzņēmumu parādu pārstrukturēšana notika dažādos veidos:
- a) visu parādu vai tā daļu pārnesot uz struktūru, kas atbilst par infrastruktūras pārvaldību, jo dzelzceļa uzņēmums varēja atveseļot tā darbību. Šāda pārņemšana bija iespējama, kad pārvadājumu pakalpojumu darbības nodalīja no infrastruktūras pārvaldības darbībām;
 - b) izveidojot atsevišķas struktūras infrastruktūras projektu (piemēram, ātrgaitas dzelzceļa līniju) finansēšanai, kā rezultātā dzelzceļa uzņēmumus atbrīvoja no nākotnē paredzama finansiāla noslogojuma, kurš varētu rasties saistībā ar šo jauno infrastruktūru finansēšanu;
 - c) dzelzceļa uzņēmumus finansiāli pārstrukturējot, jo īpaši atlaižot visu parādu vai tā daļu.

⁽¹⁾ Ja reģionu, kuram piemēro visaugstāko likmi, viena līnija apkalpo sistemātiski vai tajā sistemātiski (t.i., katrā braucienā) tiek nodrošināts konkrēts pakalpojums, tad šo likmi piemēro visām pieļaujamajām izmaksām. Ja šis reģions, kuram piemēro visaugstāko likmi, tiek apkalpots tikai neregulāri, šo likmi piemēro tikai tai pieļaujamajai izmaksu daļai, kas piešķirta šā reģiona apkalpošanai.

- (44) Šo trīs veidu darbību īstenošana ir ļāvusi īslaicīgi uzlabot dzelzceļa uzņēmumu finansiālo stāvokli. Samazinājās šo uzņēmumu parādsaistības attiecībā uz kopējiem pasīviem, kā arī procentu maksājumu daļa darbības izmaksās. Kopumā parādu atvieglojumi ļāva dzelzceļa uzņēmumiem uzlabot savu finansiālo stāvokli, samazinot kapitāla un procentu atmaksas. Turklāt šādu atvieglojumu dēļ varēja samazināties arī procentu likmes, kas ļoti lielā mērā ietekmē parāda apkalpošanu.
- (45) Tomēr Komisija atkārtoti uzsver, ka tas, cik daudziem dzelzceļa uzņēmumiem ir parādi, rada bažas. Daudziem no šiem uzņēmumiem parādsaistību apjoms pārsniedz to apjomu, kas pieļaujams komerciālam uzņēmumam, tie joprojām nespēj nodrošināt pašfinansējumu un/ vai nespēj ar ieņēmumiem no faktiskajām vai nākotnē plānotajām transporta operācijām finansēt savas ieguldījumu vajadzības. Turklāt dalībvalstīs, kas Eiropas Kopienai pievienojās pēc 2004. gada 1. maija, dzelzceļa nozares uzņēmumiem novērojams daudz lielāks parādsaistību līmenis nekā dzelzceļa uzņēmumiem pārējās Kopienas dalībvalstīs.
- (46) Tāpēc Kopienas likumdevējs, pieņemot Direktīvas 2001/12/EK un 2004/51/EK, pieņēma lēmumu negrozīt Direktīvas 91/440/EEK noteikumus. Šie noteikumi ietilpst arī kopējā tiesiskā satvarā, kuru veido secīgi pieņemtie tiesību aktu kopumi.
- (47) Šis nodaļas nolūks ir precizēt, kā, ņemot vērā šo sekundārajos tiesību aktos izvirzīto prasību, Komisija Līguma noteikumus valsts atbalsta jomā paredz piemērot dzelzceļa uzņēmumu parādsaistību mazināšanas mehānismiem.

4.2. Valsts atbalsta esība

- (48) Pirmkārt, Komisija atgādina, ka nesaderība ar Līguma 87. panta 1. punktā noteikto principu ir piemērojama tikai atbalstam, kas "rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai", un tikai tiktāl, "ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm". Atbilstīgi pastāvošajai Tiesas judikatūrai ikreiz, kad valsts finansiālais atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka minētos uzņēmumus šis atbalsts ietekmē ⁽¹⁾.
- (49) Jebkurš valsts īstenots pasākums, kura rezultātā, izmantojot valsts līdzekļus, tiek pilnībā vai daļēji atlaisti viena vai vairāku konkrētu uzņēmumu parādi, ietilpst Līguma 87. panta 1. punkta piemērošanas jomā, ja attiecīgais dzelzceļa uzņēmums darbojas tirgos, kuri ir atvērti konkurencei, un ja, šos parādus atlaižot, nostiprinās tā stāvoklis vismaz vienā no šiem tirgiem.
- (50) Komisija atgādina, ka ar Direktīvu 2001/12/EK no 2003. gada 15. marta visā Eiropas kravu pārvadājumu tīklā konkurencei tika atvērts starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus. Tāpēc Komisija uzskata, ka kopumā tirgus atvēršana konkurencei notika vēlākais 2003. gada 15. martā.

4.3. Saderīgums

- (51) Ja dzelzceļa uzņēmuma parāda dzēšana ir valsts atbalsts, uz kuru attiecas Līguma 87. panta 1. punkts, par to jāziņo Komisijai saskaņā ar Līguma 88. pantu.
- (52) Parasti šāds atbalsts ir jāizvērtē, pamatojoties uz 2004. gada Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (turpmāk tekstā "2004. gada pārstrukturēšanas atbalsta pamatnostādnes"), ja vien 5. nodaļā nav paredzēts citādi.
- (53) Atsevišķos gadījumos, kad šie dzētie parādi attiecas tieši uz pārvadājumu koordinēšanu, kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu vai grāmatvedības standartizāciju, šāda atbalsta saderīgumu izskata, pamatojoties uz Līguma 73. pantu, uz regulām, kas pieņemtas tā piemērošanai, un uz regulu par uzskaites normalizēšanu ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EKT 1980. gada 17. septembra spriedums lietā 730/79, Philip Morris Holland pret Komisiju, Rec. 1980., 2671, 11. punkts.

⁽²⁾ Regula (EEK) Nr. 1192/69.

- (54) Ievērojot Direktīvas 91/440/EEK 9. pantu, Komisija cita starpā uzskata, ka atsevišķos gadījumos šāds atbalsts ir jāatļauj, neveicot finanšu pārstrukturēšanu, ja dzēsti tiek iepriekšēji parādi, kas radās, pirms stājās spēkā Direktīva 2001/12/EK, ar kuru paredz nosacījumus nozares atvēršanai konkurencei.
- (55) Komisija pieņem, ka šāda veida atbalsts var būt saderīgs, ciktāl tā nolūks ir atvieglināt pāreju uz atvērtu dzelzceļa tirgu, kā to paredz Direktīvas 91/440/EEK 9. pants ⁽¹⁾. Tādējādi Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu ⁽²⁾, šādu atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu, ja vien ir izpildīti šādi nosacījumi.
- (56) Pirmkārt, šāds atbalsts ir jāizmanto, lai segtu skaidri formulētus un individualizētus parādus, kas radušies pirms 2001. gada 15. marta, kad stājās spēkā Direktīva 2001/12/EK. Šāds atbalsts nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt šo parādu apjomu. Tām dalībvalstīm, kas Eiropas Kopienai pievienojās pēc 2001. gada 15. marta, attiecīgais datums ir to pievienošanās datums. Direktīvas 91/440/EEK 9. panta nolūks (kas arī iestrādāts turpmākajās direktīvās) bija risināt uzkrāto parādu problēmu laikā, kad lēmums par Kopienas tirgus atvēršanu vēl nebija pieņemts.
- (57) Otrkārt, konkrētajam atbalstam ir jābūt tieši saistītam ar dzelzceļa transporta vai pārvaldības darbībām, dzelzceļa infrastruktūras būvi vai izmantošanu. Tādi parādi, kas radušies, lai veiktu ar dzelzceļa transportu un/vai infrastruktūru tieši nesaistītus ieguldījumus, nav pieļaujami.
- (58) Treškārt, dzēst parādus var tiem dzelzceļa uzņēmumiem, kam ir pārāk daudz parādsaistību, kā rezultātā ir apgrūtināta to sekmīga finanšu vadība. Atbalsts ir saderīgs, ja tas vajadzīgs, lai novērstu šādu situāciju apstākļos, kad atbilstoši prognozēm tuvākajā nākotnē šā tirgus konkurences dēļ uzņēmums nevarēs finansiāli atveseļoties. Izvērtējot atbalstu atbilstoši šim kritērijam, jāņem vērā visi uzlabojumi ražīguma ziņā, kas šim uzņēmumam pamatoti varētu rasties.
- (59) Ceturtkārt, atbalsts nedrīkst pārsniegt apjomu, kas šim nolūkam vajadzīgs. Šajā sakarā jāņem vērā arī paredzamās tendences konkurences attīstības ziņā. Katrā gadījumā šis atbalsts nedrīkst ietvert nostādīti šo uzņēmumu labvēlīgākā stāvoklī par to, kādā atrodas vidējs, sekmīgi pārvaldīts uzņēmums, kuram ir tā pati darbības joma.
- (60) Piektkārt, parādu dzēšana uzņēmumam nevar radīt priekšrocības konkurences ziņā, kuru rezultātā tirgū tiktu traucēta faktiskā konkurence, piemēram, dažos valsts vai reģionu tirgos radot šķēršļus ārējo uzņēmumu vai jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai tirgū. It īpaši parādu dzēšanai paredzēto pabalstu nedrīkst finansēt no maksājumiem, kas noteikti citiem dzelzceļa uzņēmumiem ⁽³⁾.
- (61) Ja ir ievēroti visi šie nosacījumi, parādu dzēšanas pasākumi palīdz sasniegt Direktīvas 91/440/EEK 9. pantā izvirzīto mērķi, neizraisot konkurences un tirdzniecības traucējumus starp dalībvalstīm. Šādus atbalsta pasākumus var uzskatīt par saderīgiem ar kopējo tirgu.

5. ATBALSTS DZELZCEĻA UZŅĒMUMU PĀRSTRUKTURĒŠANAI — KRAVU PĀRVADĀJUMU DAĻAS PĀRSTRUKTURĒŠANA

5.1. Mērķis

- (62) Ja vien nav paredzēts citādi, grūtībās nonākušu dzelzceļa nozares uzņēmumu pārstrukturēšanai paredzēta valsts atbalsta atbilstību Komisija izvērtē, pamatojoties uz 2004. gada pārstrukturēšanas atbalsta pamatnostādnes. Šajās pamatnostādnēs atkāpes dzelzceļa uzņēmumiem nav paredzētas.

⁽¹⁾ Komisija pēc analogijas piemēro atsevišķus noteikumus, kas paredzēti Komisijas 2001. gada 26. jūlija paziņojumā par metodēm, kā analizēt valsts atbalstu saistībā ar balasta izmaksām, SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Neskarot Regulu (EEK) Nr. 1191/69, (EEK) Nr. 1107/70 un (EEK) Nr. 1192/69 piemērošanu.

⁽³⁾ Neskarot Direktīvas 2001/14/EK piemērošanu.

- (63) Vispār, kāda uzņēmuma atsevišķa daļa, proti, ekonomiska vienība, kurai nav sava juridiska statusa, atbalstu pārstrukturēšanai saņemt nevar. 2004. gada pārstrukturēšanas atbalsta pamatnostādnes attiecas tikai uz "grūtībās nonākušiem uzņēmumiem". Šo pamatnostādņu 13. punktā ir teikts, ka uzņēmums, kas "ietilpst kādā grupā vai kuru kāda grupa ir pārņēmusi, principā nedrīkst saņemt atbalstu ... pārstrukturēšanai, izņemot tad, ja šis uzņēmums var pierādīt, ka ar grūtībām, kurās tas nonācis, saskaras tikai viņš, ka tās nav radušās netaisnas izmaksu sadales rezultātā grupas iekšienē un ka šīs grūtības ir pārāk lielas, lai tās novērstu pati grupa". Vēl jo vairāk ir jāizvairās no situācijas, kad mākslīga uzņēmuma sadalīšana apakšstrukturās ļautu šai darbībai, kuras rezultātā rodas zaudējumi kāda uzņēmuma iekšienē, saņemt publisku finansējumu.
- (64) Tomēr Komisija uzskata, ka Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozare pašreiz atrodas īpašā situācijā, kuras dēļ kopējās interesēs ir jāparedz, ka atsevišķos gadījumos atbalstu dzelzceļa uzņēmumam, kā rezultātā šis grūtībās nonākušais uzņēmums var atveseļot savas "kravu" pārvadājumu operācijas, var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu.
- (65) No tiesas, dzelzceļa nozarē konkurence kravu pārvadājumu jomā pašlaik krasi atšķiras no konkurences apstākļiem pasažieru pārvadājumu nozarē. Valstu kravu pārvadājumu tirgi ir atvērti konkurencei, bet dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu konkurencei atvērs tikai pēc 2010. gada 1. janvāra.
- (66) Šai situācijai ir finansiālas sekas, ciktāl "kravu" pārvadājumus principā regulē tikai un vienīgi darījumu attiecības starp kravu nosūtītājiem un pārvadātājiem. Savukārt pasažieru pārvadājumu finanšu līdzsvara pamatā var būt arī publisko iestāžu intervence, izmantojot kompensācijas par sabiedriska pakalpojuma sniegšanu.
- (67) Turklāt vairāki Eiropas dzelzceļa uzņēmumi nav juridiski nodalījuši pasažieru un kravu pārvadājumu darbības, vai arī šādu dalījumu ir sākuši ieviest tikai nesen. Bez tam pašreiz spēkā esošie Kopienas tiesību akti neparedz pienākumu ieviest šādu juridisku dalījumu.
- (68) Tomēr, neraugoties uz iepriekš minēto, kravu pārvadājumu nozares atveseļošana jau vairākus gadus ir viena no Eiropas transporta politikas prioritātēm. Iemesli tam tika minēti šo vadlīniju 1. nodaļā.
- (69) Dzelzceļa kravu pārvadājumu specifika dēļ ir vajadzīga pielāgota pieeja, kā tika atzīts Komisijas lēmumu pieņemšanas praksē ⁽¹⁾, pamatojoties uz 1999. gada Kopienas pamatnostādņēm valsts atbalstam grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ⁽²⁾.
- (70) Šīs nodaļas nolūks ir, ņemot vērā Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi un grozījumus, kurus ieviesa 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādnes, attiecīgajās 1999. gada pamatnostādņēs, norādīt, kā Komisija nākotnē plāno īstenot šo pieeju.
- (71) Tā kā pastāv iepriekš uzsvērtais risks, šī pieeja ir pamatota un tiks saglabāta tikai attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumu "kravu" pārvadājumu daļu, turklāt pagaidu kārtā, proti, attiecībā uz pārstrukturēšanu, kas paziņota pirms 2010. gada 1. janvāra, kad konkurencei atvērs dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu.
- (72) Vēl jo vairāk, Komisija vēlas ņemt vērā, ka arvien pieaug to dalībvalstu skaits, kurās dzelzceļa uzņēmumi savu organizatorisko struktūru ir pielāgojuši konkrētajām tendencēm kravu un pasažieru pārvadājumu jomā un ir uzsākuši darīt visu nepieciešamo, lai kravu pārvadājumu darbības juridiski nodalītu no pasažieru pārvadājumiem. Tāpēc Komisija pieprasa, lai pirms jebkāda atbalsta piešķiršanas attiecīgais kravu pārvadājumu atzars pārstrukturēšanas ceļā tiktu juridiski nodalīts un pārveidots par komerciālu uzņēmumu atbilstīgi komerclikumam. Pēc Komisijas domām šāda nodalīšana, līdztekus citiem atbilstošiem pasākumiem, ir būtisks ieguldījums, lai sasniegtu divkārtu mērķi: novērst jebkādas šķērs-subsīdijas starp pārstrukturēto uzņēmuma daļu un pārējo uzņēmuma daļu un nodrošināt, lai visas finansiālās attiecības starp šīm divām darbībām ir noturīgas un komerciāli pamatotas.

⁽¹⁾ Sk. Komisijas 2005. gada 2. marta Lēmumu N 386/04, "Fret SNCF uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsts" — Francija (OV C 172, 12.7.2005., 3. lpp.).

⁽²⁾ OV C 288, 9.10.1999., 2. lpp.

- (73) Lai nerastos nekādas šaubas, izskatot šajā nodaļā iztīrīto atbalstu, joprojām pilnībā piemēro 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādnes, izņemot turpmāk skaidri paredzētās atkāpes.

5.2. Atbilstīgums

- (74) Šis atbilstīguma kritērijs ir jāpielāgo, lai tajā paredzētu arī situāciju, kad dzelzceļa uzņēmuma “kravas” pārvaldījuma daļa ir stabila un pastāvīga ekonomiska vienība, kuru pārstrukturēšanas gaitā pirms atbalsta piešķiršanas juridiski nodalīs no pārējās uzņēmuma daļas un kas nonāk tādās grūtībās, ka, ja to nodalītu no šā dzelzceļa uzņēmuma, tā kļūtu par “grūtībās nonākušu uzņēmumu” 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņu nozīmē.
- (75) Konkrēti tas nozīmē, ka šī attiecīgā uzņēmuma daļa nonāk savās nopietnās grūtībās, kuru iemesls nav netaisna izmaksu sadale dzelzceļa uzņēmuma iekšienē.
- (76) Lai šī uzņēmuma daļa, kuru paredzēts pārstrukturēt, būtu stabila un pastāvīga ekonomiska vienība, tai jāaptver visas dzelzceļa uzņēmuma kravu pārvaldījumu darbības gan rūpnieciskā, gan komerciālā, uzskaites un finanšu ziņā. Ir jābūt iespējamam noteikt šīs uzņēmuma daļas zaudējumu apmēru, kā arī pašu līdzekļu vai kapitāla apmēru, kas pietiekamā mērā atspoguļotu reālo ekonomisko situāciju, kurā šī uzņēmuma daļa ir nonākusi, lai tādējādi objektīvi izvērtētu 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņu 10. punktā noteikto kritēriju ⁽¹⁾.
- (77) Izvērtējot, vai kāda uzņēmuma daļa ir nonākusi grūtībās iepriekš izklāstītajā nozīmē, Komisija ņems vērā attiecīgā dzelzceļa uzņēmuma pārējās daļas spēju nodrošināt pārstrukturējamās uzņēmuma daļās sanāciju.
- (78) Lai gan iepriekš aprakstītā situācija nav tieši paredzēta 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņēs, jo to 12. punktā ir noteikts, ka no to piemērošanas jomas tiek izslēgti jaunizveidoti uzņēmumi, Komisija uzskata, ka šajā kontekstā atbalstu pārstrukturēšanai var piešķirt, lai juridiskās nodalīšanas ceļā izveidotā filiāle varētu darboties labvēlīgos tirgus apstākļos. Iepriekš teiktais attiecas tikai uz situācijām, kad juridiskās nodalīšanas rezultātā izveidotajā filiālē ietilpst visa kravu pārvaldījuma daļa, kā aprakstīts atbilstīgi Direktīvas 91/440/EEK 9. pantam izveidotajā nodalītajā grāmatvedības sistēmā, un visi šīs daļas aktīvi, pasīvi, kapitāls, ārpusbilances saistības un darbaspēks.
- (79) Komisija uzskata, ka to pašu iemeslu dēļ gadījumā, kad kāds dzelzceļa uzņēmums pirms neilga laika ir juridiski atdalījis savu kravu pārvaldījumu daļu, lai gan šī daļa atbilda iepriekš definētajiem kritērijiem, šo filiāli nedrīkst uzskatīt par jaunizveidotu uzņēmumu 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņu 12. punkta nozīmē, un tādēļ tā nav izslēgta no šo vadlīniju piemērošanas jomas.

5.3. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (80) Komisija raudzīsies gan uz to, lai tiktu izpildīti 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņēs noteiktie ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas nosacījumi ⁽²⁾, gan arī, lai pārstrukturēšana ļautu nodrošināt “kravu” pārvaldījumu pāreju no darbības, kas ir aizsargāta un saņem ekskluzīvas tiesības, uz konkurētspējīgu darbību atvērtā tirgū. Tādēļ šai pārstrukturēšanai jāattiecas uz visiem

⁽¹⁾ 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņu 10. punktā ir noteikts šādi: “Lai kāds būtu uzņēmuma lielums, šo vadlīniju nolūkā to uzskata par grūtībās nonākušu šādos apstākļos:

- ja ir runa par uzņēmumu ar ierobežotu atbildību — kad ir zaudēta vairāk nekā puse no tā sākumkapitāla, turklāt ja vairāk nekā ceturtdaļa šā kapitāla ir zaudēta pēdējo divpadsmit mēnešu laikā, vai
- ja runa ir par uzņēmumu, kuram vismaz vairāki partneri ir ar ierobežotu atbildību par uzņēmuma parādiem — kad vairāk nekā puse pašu kapitāla, kas ierakstīta uzņēmuma kontos, ir zaudēta un ja vairāk nekā ceturtdaļa šo līdzekļu ir zaudēta pēdējo divpadsmit mēnešu laikā; vai
- attiecībā uz visa veida uzņēmumiem — kad konkrētais uzņēmums saskaņā ar piemērotajiem valsts tiesību aktiem atbilst nosacījumiem, kas izvirzīti, lai tam sāktu piemērot kolektīvās maksātnespējas procedūru”.

⁽²⁾ Sk. jo īpaši 34. līdz 37. punktu pamatnostādņēs valsts atbalstam pārstrukturēšanai.

“kravu” pārvadājumu aspektiem — gan rūpnieciskiem, gan tirdznieciskiem un tiem, kas saistīti ar finansēm. Pārstrukturēšanas atbalsta pamatnostādņēs ⁽¹⁾ noteiktajam pārstrukturēšanas plānam ir jābūt tādām, lai nodrošinātu augstu kvalitātes, uzticamības un pakalpojuma izmantojamības līmeni, kas atbilstu klientu prasībām.

5.4. Izvairīšanās no jebkādiem pārmērīgiem konkurences traucējumiem

- (81) Izanalizējot izvairīšanos no jebkādiem pārmērīgiem konkurences traucējumiem, kā to paredz pārstrukturēšanas pamatnostādnes, Komisija pamatosies galvenokārt uz šādām ziņām:
- a) atšķirība starp dzelzceļa pārvadājumu un citu veidu pārvadājumu ekonomisko modeli;
 - b) Kopienas mērķis — jauns līdzsvars starp transporta veidiem;
 - c) konkurence tirgū, kad notiek pārstrukturēšana (tirgus integrācijas līmenis, izaugsmes potenciāls, konkurentu klātbūtne, paredzamās tendences).

5.5. Maksimāli ierobežots atbalsts

- (82) Lai izvērtētu šo kritēriju, piemēro 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņu noteikumus. Tālab uzņēmuma paša ieguldījumā ietilps ieguldījums no “kravu” pārvadājumu daļas, kuru juridiski nodalīs no šā dzelzceļa uzņēmuma. Tomēr Komisija uzskata, ka šī iepriekš raksturotā īpašā situāciju, kurā atrodas Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu sektors, var būt ārkārtējs apstāklis šo vadlīniju 44. punkta nozīmē. Tādējādi tai var būt pieņemami pašu ieguldījumi, kuru apjoms ir mazāks par 2004. gada pārstrukturēšanas valsts atbalsta pamatnostādņēs paredzētajiem, ja vien kravu pārvadājumu daļas pašu ieguldījuma apmērs ir pēc iespējas liels, neapdraudot uzņēmuma darbības dzīvotspēju.

5.6. Atbalsta vienreizīguma princips (“one time, last time”)

- (83) Juridiski nodalitajai filiālei piemēro atbalsta vienreizīguma principu, ņemot vērā atbalstu pārstrukturēšanai, ko uzņēmums paziņojis kā pirmo pārstrukturēšanas atbalstu, kuru tas ir saņēmis. Tomēr pārstrukturēšanas atbalsts, kas atļauts atbilstoši šajā nodaļā izklāstītajiem nosacījumiem, nekādi neietekmē atbalsta vienreizīguma principa piemērošanu pārējai dzelzceļa uzņēmuma daļai.
- (84) Lai nerastos šaubas, gadījumā, ja viss dzelzceļa uzņēmums kopumā ir jau saņēmis pārstrukturēšanas atbalstu, atbalsta vienreizīguma princips izslēdz iespēju piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu kravas pārvadājumu filiālei, kā paredzēts šajā nodaļā.

6. ATBALSTS PĀRVADĀJUMU KOORDINĒŠANAI

6.1. Mērķis

- (85) Kā jau norādīts iepriekš, Līguma 73. pants tika īstenots, piemērojot Regulu (EEK) Nr. 1107/70 un Regulu (EEK) Nr. 1191/69, kuras ar OSP regulu atcels. Tomēr OSP regulu piemēros tikai pasažieru sauszemes pārvadājumiem. Šo regulu nepiemēros dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarei, kurā atbalstam par šāda veida pārvadājumu koordinēšanu joprojām piemēros vienīgi Līguma 73. pantu.
- (86) Turklāt ir skaidrs, ka OSP regulas 9. pants par atbalstu pārvadājumu koordinēšanai un pētniecībai un attīstībai ir piemērojams neskarot Līguma 73. pantu, tādējādi šo pantu varēs izmantot tieši, lai pamatotu tāda atbalsta saderīgumu, kas paredzēts dzelzceļa pasažieru pārvadājumu koordinēšanai.
- (87) Šīs nodaļas nolūks ir noteikt kritērijus, uz kuru pamata Komisija, pamatojoties uz Līguma 73. pantu, var izvērtēt pārvadājumu koordinēšanas atbalsta saderību gan vispārīgi (6.2. sadaļa), gan attiecībā uz dažiem īpašiem atbalsta veidiem (6.3. sadaļa). Komisija atgādina, ka, lai gan Līguma 73. panta piemērošanas vispārējie principi ir, bez šaubām, saistoši, analizējot valsts atbalstu atbilstīgi OSP regulai, minētās regulas piemērošanas kārtība šajās vadlīnijās nav skatīta.

⁽¹⁾ Sk. jo īpaši 3.2. sadaļu pamatnostādņēs valsts atbalstam pārstrukturēšanai.

6.2. Vispārējie apsvērumi

- (88) Līguma 73. pants paredz, ka atbalsts ir saderīgs, ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai. Eiropas Kopienas tiesa ir spriedusi, ka šis pants atzīst pārvadājumu atbalsta saderīgumu ar Līgumu tikai stingri noteiktos gadījumos, kas nav pretrunā Kopienas vispārējām interesēm ⁽¹⁾.
- (89) Līguma 73. pantā izmantotajā jēdzienā “transporta koordinācija” ietilpst nozīme, kas pārsniedz vienkāršu kādas saimnieciskās darbības attīstības veicināšanu. Šī nozīme paredz tādu publisko iestāžu intervenci, kuras nolūks ir orientēt pārvadājumu nozari virzienā, kas atbilst kopējām interesēm.
- (90) Liberalizācijas rezultāti sauszemes transporta nozarē dažos aspektos ir krasi mazinājuši šo nepieciešamību pēc koordinēšanas. Efektīvā liberalizētā nozarē koordinācija var principā notikt tirgu ietekmējošo faktoru darbības rezultātā. Tomēr, kā norādīts iepriekš, situācija nemainās tādējādi, ka ieguldījumus infrastruktūras attīstībā joprojām veic publiskās struktūras. Turklāt pat pēc nozares liberalizācijas vairākas tirgus nepilnības var joprojām palikt nenovērstas. Tieši šo nepilnību dēļ ir pamatota publisko iestāžu iejaukšanās šajā jomā.
- (91) Pirmkārt, transporta nozarei neizbēgami ir nozīmīga ārējā ietekme, kas ir negatīva, piemēram, attiecībā uz lietotājiem (sastrēgumi) vai attiecībā uz visu sabiedrību (piesārņojums). Ņemot vērā šo ārējo ietekmi nav vienkārši, jo īpaši tāpēc, ka pastāv raksturīgi ierobežojumi, kuru dēļ ārējās izmaksas vai vienkārši tiešās izmantošanas izmaksas nevar iekļaut maksā par piekļuvi transporta infrastruktūrai. No tā izriet iespējamās atšķirības starp dažādiem transporta veidiem, kuras būtu jānovērš, izmantojot publisko iestāžu atbalstu tiem transporta veidiem, kas rada vismazāk ārējo izmaksu.
- (92) Otrkārt, pārvadājumu nozare var nonākt ar koordināciju saistītās grūtībās šā termina ekonomiskajā nozīmē, piemēram, pieņemot dzelzceļa nozarē kopīgu savstarpējās izmantojamības standartu, vai dažādu transporta tīklu savienojumos.
- (93) Treškārt, dzelzceļa uzņēmumi var arī negūt visas priekšrocības no saviem centieniem pētniecības, attīstības un inovāciju jomā (pozitīva ārējā ietekme), kas arī ir tirgus nepilnība.
- (94) Tas, ka Līgumā ir iekļauti īpaši noteikumi, uz kuru pamata var atļaut transporta koordinācijas vajadzībām atbilstošu atbalstu, liecina par to, cik nopietns ir šis ar tirgus nepilnībām saistītais risks un cik negatīvi tas ietekmē Kopienas attīstību.
- (95) Principā atbalstu, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām, jāuzskata par saderīgu ar Līgumu.
- (96) Tomēr, lai kādu konkrētu atbalstu varētu uzskatīt par “atbilstošu transporta koordinācijas vajadzībām”, tam ir jābūt vajadzīgam un proporcionālam izvirzītā mērķa sasniegšanai. Turklāt no atbalsta izrietošie konkurences traucējumi nedrīkst skart Kopienas vispārējās intereses. Piemēram, atbalsts, kas paredzēts, lai satiksmes plūsmu no tuvjuŗas satiksmes pārorientētu uz dzelzceļu, šiem kritērijiem neatbilstu.
- (97) Visbeidzot, lai pārvadājumu nozare un, attiecīgi, ar to saistītās koordinācijas vajadzības varētu strauji attīstīties, jebkādam atbalstam, par kuru Komisijai ziņots, lai atzītu tā saderību ar Līgumu, pamatojoties uz tā 73. pantu, jānosaka termiņš ⁽²⁾, kas nav ilgāks par 5 gadiem, lai Komisija, ņemot vērā sasniegtos rezultātus, varētu atkārtoti to izvērtēt un vajadzības gadījumā atļaut tā atjaunošanu ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Eiropas Kopienas Tiesas 1978. gada 12. oktobra spriedums lietā 156/77. Komisija pret Beļģiju, Rec. 1978, 1881. lpp., 10. punkts.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Šis termiņš ir paildzināts līdz 10 gadiem tiem pasākumiem, kas ietilpst jomā, kurai piemēro 15. panta 1. punkta e) apakšpunktu Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīvā 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.); Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/75/EK (OV L 157, 30.4.2004., 100. lpp.). Sk. jo īpaši Komisijas 2008. gada 2. aprīļa Lēmumu — Slovākija — Padomes Direktīvā 2003/96/EK (transporta nozare) paredzētie atbrīvojumi no akcīzes nodokļa un samazinājumi. Lēmums nav vēl publicēts.

- (98) Konkrēti dzelzceļa nozarē atbalsts transporta koordinācijas vajadzībām var izpausties vairākos veidos:
- a) atbalsts par infrastruktūras izmantošanu, t.i., atbalsts, kuru piešķir dzelzceļa uzņēmumiem, kuriem jāmaksā par infrastruktūru, ko tie izmanto, lai gan citiem uzņēmumiem, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot citus transporta veidus, šādi izdevumi nerodas;
 - b) atbalsts to ārējo izmaksu samazināšanai, kas paredzētas, lai sekmētu modālo pāreju uz dzelzceļa pārvadājumiem, jo tie rada zemākas ārējās izmaksas nekā citi transporta veidi, piemēram, auto-transporti;
 - c) atbalsts, lai sekmētu savstarpējo izmantojamību, kā arī, ciktāl tas atbilst transporta koordinēšanas vajadzībām, atbalsti, kas sekmē drošības stiprināšanu, tehnisko šķēršļu likvidēšanu un trokšņu piesārņojuma mazināšanu, turpmāk "savstarpējās izmantojamības atbalsts";
 - d) atbalsts pētniecībai un attīstībai, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām.
- (99) Turpmākajās sadaļās Komisija precizēs nosacījumus, kas no lēmumu pieņemšanas prakses aspekta — saistībā ar šiem dažāda veida atbalstiem transporta koordinācijas vajadzībām — ļauj nodrošināt, ka attiecīgais atbalsts atbilst saderīguma nosacījumiem, kas paredzēti Līguma 73. pantā. Ņemot vērā pētniecības un attīstības atbalsta specifiku, šāda veida pasākumiem piemērojamie kritēriji ir iztirzāti atsevišķi.

6.3. Kritēriji atbalstam, ko piešķir dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai, lai samazinātu ārējās izmaksas un veicinātu savstarpējo izmantojamību

- (100) Tāda atbalsta saderīguma novērtējums, ko piešķir par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, lai samazinātu ārējās izmaksas un veicinātu savstarpējo izmantojamību saistībā ar Līguma 73. pantu, atbilst Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Ņemot vērā šo praksi, turpmāk izklāstītie nosacījumi ir pietiekami, lai noteiktu, vai atbalsts ir saderīgs.

6.3.1. Pieļaujamās izmaksas

- (101) Pieļaujamās izmaksas ir noteiktas, pamatojoties uz šādiem kritērijiem.
- (102) Attiecībā uz **atbalstu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu** pieļaujamās izmaksas ir papildu izmaksas, kas saistībā ar infrastruktūras izmantošanu radušās dzelzceļa transporta nozarē, bet kuras citiem, piesārņojošākiem transporta veidiem nerodas.
- (103) Attiecībā uz **atbalstu ārējo izmaksu samazināšanai** pieļaujamās izmaksas ir tā ārējo izmaksu daļa, kas nerodas, ja izmanto dzelzceļa transportu nevis cita veida transportu.
- (104) Saistībā ar to jāatgādina, ka Direktīvas 2001/14/EK 10. pantā dalībvalstīm ir skaidri atļauts ieviest kompensēšanas shēmu par pierādāmām, konkurējošo transporta veidu nesamaksātām vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksām, ciktāl šīs izmaksas pārsniedz tām pielīdzināmās izmaksas, kas radušās dzelzceļam. Ja vēl nav neviena Kopienas tiesību akta, ar ko saskaņotas metodes infrastruktūras izmantošanas maksas aprēķināšanai dažādos sauszemes transporta veidos, Komisija, piemērojot šīs vadlīnijas, ņem vērā situāciju saistībā ar noteikumiem, kas reglamentē infrastruktūras izmaksu un ārējo izmaksu sadalījumu ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Šajā sakarā 11. panta trešajā daļā Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīvā 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.) ir noteikts, ka "ne vēlāk kā 2008. gada 10. jūnijā Komisija iesniedz plaši pielietojamu, pārskatāmu un saprotamu modeli visiem transporta veidiem visu ārējo izmaksu, tostarp vides, trokšņu, sastrēgumu un ar veselību saistīto izmaksu, novērtējumam, kas būtu izmantojams kā pamats turpmāko infrastruktūru nodevu aprēķiniem. Šim modelim seko ietekmes analīze, kas raksturotu visu transporta veidu ārējo izmaksu internalizāciju, un stratēģija pakāpeniskai un pārdomātai šā modeļa attiecināšanai uz visiem transporta veidiem". Sagatavojot paziņojumu par ārējo izmaksu internalizāciju šā mērķa izpildes nolūkā, Komisija 2008. gada 16. janvārī publicēja rokasgrāmatu, kurā apkopoja visus līdz šim veiktos pētījumus par ārējām izmaksām transporta nozarē (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Šo rokasgrāmatu, kas tika sagatavota kopīgi ar vairākiem transporta pētniecības institūtiem, cita starpā var izmantot pieļaujamo izmaksu noteikšanā. Turklāt Komisija ir publicējusi balto grāmatu COM(1998) 466 "Taisnīga samaksa par infrastruktūras izmantošanu — pakāpeniska pieeja, lai Eiropas Savienībā ieviestu kopēju sistēmu infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanai" (ES biļetens — 3/98 papildinājums).

- (105) Gan saistībā ar atbalstu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, gan ar atbalstu ārējo izmaksu samazināšanai dalībvalstīm ir jāsniedz salīdzinoša, pārredzama, pamatota un skaitliska izmaksu analīze, salīdzinot dzelzceļa transporta un uz citiem transporta veidiem balstīto alternatīvo iespēju izmaksu (¹). Izmantotajai metodoloģijai un veiktajiem aprēķiniem jābūt publiski pieejamiem (²).
- (106) Attiecībā uz savstarpējās izmantojamības atbalstu — ciktāl tas sekmē transporta koordinēšanu — pieļaujamās izmaksas aptver visus ieguldījumus, kas saistīti ar drošības un savstarpējās izmantojamības sistēmu uzstādīšanu (³) vai ar trokšņu līmeņa samazināšanu gan dzelzceļa infrastruktūrā, gan ritošajā sastāvā. Jo īpaši tās attiecas uz ieguldījumiem, kas saistīti ar ERTMS (Eiropas Dzelzceļu satiksmes vadības sistēma) izvērsšanu un jebkādiem citiem pasākumiem, kas var palīdzēt novērst tehniskos šķēršļus Eiropas dzelzceļa pakalpojumu tirgū (⁴).

6.3.2. Atbalsta nepieciešamība un proporcionalitāte

- (107) Kā uzskata Komisija, var pieņemt, ka atbalsts ir nepieciešams un proporcionāls, ja atbalsta intensitāte nepārsniedz šādas vērtības:
- a) atbalsts par infrastruktūras izmantošanu — 30 % no kopējām dzelzceļa transporta izmaksām 100 % pieļaujamo izmaksu robežās (⁵);
 - b) atbalsts ārējo izmaksu samazināšanai — 30 % (⁶) no kopējām dzelzceļa transporta izmaksām un 50 % pieļaujamo izmaksu robežās (⁷);
 - c) savstarpējās izmantojamības atbalstam — 50 % no pieļaujamām izmaksām.
- (108) Ja atbalsts pārsniedz minētās robežas, dalībvalstīm ir jāpierāda attiecīgo pasākumu nepieciešamība un proporcionalitāte (⁸).
- (109) Gan atbalstam, ko piešķir par infrastruktūras izmantošanu, gan atbalstam ārējo izmaksu samazināšanai ir jābūt stingri ierobežotam, nepārsniedzot alternatīvo izmaksu atbaidzināšanu, kuras ir vairāk saistītas ar dzelzceļa transporta nekā ar piesārņojošu transporta veidu izmantošanu. Ja ir iespējams izvēlēties no vairākiem konkurējošiem transporta veidiem, kas rada lielāku piesārņojumu nekā dzelzceļa transports, tad maksimālā robeža atbilst no visām alternatīvām vislielākajai izmaksu atšķirībai. Ja ir ievēroti 108. punktā minētie atbalsta intensitātes sliekšņi, var pieņemt, ka ir izpildīts kritērijs pārmērīgas kompensācijas izslēgšanai.

(¹) Norādes par dažādām metodēm, kā novērtēt papildu izmaksas, dalībvalstis var atrast 2. pielikumā Komisijas Zaļajā grāmatā "Ceļā uz godīgu un efektīvu transporta cenu noteikšanu — politiskie risinājumi, lai internalizētu ārējās transporta izmaksas Eiropas Savienībā" (ES biļetens — papildinājums Nr. 2/96; COM(1995) 691, galīgā redakcija) un pētījumā, kuru Komisija publicēja 2008. gada 16. janvārī (sk. 11. pantu Direktīvā 1999/62/EK).

(²) Direktīvas 2001/14/EK 10. pants.

(³) Sk. jo īpaši Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 25.6.2007., 63. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/32/EK.

(⁴) Aprēķinot pieļaujamās izmaksas, tiks ņemtas vērā infrastruktūras izmantošanas nodevu iespējamās modulācijas atkarā no ritošā sastāva efektivitātes (jo īpaši ņemot vērā tā atbilstību prasībām, kas noteiktas attiecībā uz trokšņu piesārņojumu).

(⁵) Piemēram skatīt Komisijas 2006. gada 27. decembra lēmumu N 574/05 par to, lai pagarinātu darbības ilgumu esošajai atbalsta shēmai N 335/03 — Itālija (Friuli-Venēcija Džūlija) — Atbalsts automaģistrāles pakalpojumu izveidošanai (OV C 133, 15.6.2007., 6. lpp.); Komisijas 2006. gada 12. oktobra lēmumu N 427/2006 — Apvienotā Karaliste — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (OV C 283, 21.11.2006., 10. lpp.).

(⁶) I pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 24. oktobra Regulā (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro Marco Polo programmu Kopienas finansālās palīdzības piešķiršanai, lai uzlabotu kravu autopārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (Marco Polo II), un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1382/2003 (OV L 328, 24.11.2006. 1. lpp.) noteikts, ka Kopienas finansiālā palīdzība katalizatora rīcībām nav lielāka par 35 % no kopējiem izdevumiem, kas vajadzīgi rīcības mērķu sasniegšanai un radušies rīcības rezultātā. Šajās vadlīnijās attiecībā uz valsts atbalstu transporta koordinēšanai noteiktais kritērijs ir 30 % no dzelzceļa transporta kopējām izmaksām.

(⁷) Piemēram skatīt Komisijas 2006. gada 22. decembra lēmumu N 552/06 — Dānija — Par darbības ilguma pagarināšanu vides atbalsta shēmai preču pārvadājumiem pa dzelzceļu (OV C 133, 15.6.2007., 5. lpp.), un Komisijas 2006. gada 12. oktobra Lēmumu N 427/2006 — Apvienotā Karaliste — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) op.cit.

(⁸) Šāds varētu būt gadījums attiecībā uz pasākumiem savstarpējās izmantojamības sekmēšanai Eiropas transporta tīklā, kā to visnesenāk paredz Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Lēmums Nr. 884/2004/EK par grozījumiem Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.).

- (110) Jebkurā gadījumā, ja atbalsta saņēmējs ir dzelzceļa uzņēmums, tam jāpierāda, ka atbalsts patiešām veicina pārvadājumu novirzīšanu uz dzelzceļa transportu. Principā tas nozīmē, ka piešķirtajam atbalstam jāatspoguļojas cenā, ko pieprasa no pasažiera vai kravas nosūtītāja, jo tās ir personas, kas izdara izvēli starp dzelzceļu un piesārņojošākiem transporta veidiem, piemēram, autotransportu ⁽¹⁾.
- (111) Visbeidzot — jo īpaši attiecībā uz atbalstu infrastruktūras izmantošanai un ārējo izmaksu samazināšanai — ir jābūt realistiskām perspektīvām, kā uzturēt satiksmi, kas pārnests uz dzelzceļa transportu, lai šā atbalsta rezultātā satiksmes pārnese būtu ilgtspējīga.

6.3.3. Secinājumi

- (112) Infrastruktūras izmantošanai, ārējo izmaksu samazināšanai vai savstarpējai izmantojamībai piešķirts atbalsts, kas ir nepieciešams un proporcionāls un nekropļo konkurenci tādā veidā, kas ir pretrunā vispārējām interesēm, ir uzskatāms par saderīgu saskaņā ar Līguma 73. pantu.

6.4. Pētniecībai un attīstībai piešķirtā atbalsta saderība

- (113) Pamatojoties uz Līguma 73. pantu pieņemtās Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēta iespēja piešķirt atbalstu pētniecībai un attīstībai sauszemes transporta jomā. Komisija nesen izstrādāja praksi šā noteikuma piemērošanai ⁽²⁾.
- (114) OSP regulas 9. panta 2. punkta b) apakšpunktā ir pārņemts Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. panta 1. punkta c) apakšpunkta teksts. Saskaņā ar šo noteikumu, atbalsts, kura mērķis ir veicināt pētniecību vai izstrādi dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem paredzētu vispārēji ekonomiskāku sistēmu un tehnoloģiju jomā, kurš attiecas tikai uz pētniecības un attīstības stadiju un kurš neattiecas uz šādu transporta sistēmu un tehnoloģiju komerciālu izmantošanu, ir uzskatāms par atbalstu, kas atbilst pārvadājumu koordinēšanas vajadzībām.
- (115) Turklāt 9. panta 2. punkta b) apakšpunkts ir piemērojams neskarot Līguma 87. pantu. Tādējādi par saderīgu saskaņā ar Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu ir uzskatāms atbalsts pētniecībai, attīstībai un jauninājumiem pasažieru pārvadājumu jomā, ja tam nav piemērojams OSP regulas 9. pants, kā arī atbalsts, kas attiecas tikai uz kravas pārvadājumiem.
- (116) Attiecībā uz to Komisija Kopienas nostādnēs par valsts atbalstu pētniecībai, attīstībai un inovācijai ⁽³⁾ (turpmāk "Kopienas nostādnes") ir noteikusi nosacījumus, saskaņā ar kuriem tā atzīs šo veidu atbalstus par saderīgiem ar kopējo tirgu saskaņā ar Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šīs nostādnes attiecas uz "valsts atbalstu pētniecībai, tehnoloģiju attīstībai un novatorismam visās nozarēs, ko aptver Līgums. Tās attiecas arī uz tām nozarēm, kuras regulē īpaši Kopienas noteikumi par valsts atbalstu, ja vien šie noteikumi neparedz citādi". ⁽⁴⁾ Tāpēc tās attiecas uz pētniecībai, attīstībai un jauninājumiem dzelzceļa pārvadājumu nozarē piešķirto atbalstu, kam nav piemērojams Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. panta 1. punkta c) apakšpunkts vai OSP regulas 9. pants (pēc pēdējās regulas spēkā stāšanās).
- (117) Nav izslēgts, ka jautājumu par atbalsta pētniecībai, attīstībai un jauninājumiem saderīgumu var analizēt tieši, pamatojoties uz Līguma 73. pantu, ja atbalsta nolūks ir sasniegt mērķi, kas atbilst pārvadājumu koordinēšanas vajadzībām. Šādā gadījumā ir jāpārbauda atbilstība iepriekš minētajiem nosacījumiem, jo īpaši attiecībā uz prasību, ka atbalstam jābūt nepieciešamam un proporcionālam

⁽¹⁾ Attiecībā uz pasākumiem atbilstoši Direktīvas 2003/96/EK 15. panta 1. punkta e) apakšpunktam ietekme uz cenu ir jānoskaidro par pašsaprotamu, ja vien nav pierādījumu par pretējo. Sk. jo īpaši Komisijas 2008. gada 2. aprīļa lēmumu NN 46/B/2006 — Slovākija — Padomes Direktīvā 2003/96/EK paredzētie atbrīvojumi no akcīzes nodokļa un samazinājumi, vēl nav publicēti.

⁽²⁾ Komisijas 2007. gada 30. maija lēmums N 780/06 — Nīderlande — *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; het "CompoCaNord"-project*, OV C 227, 27.9.2007., 5. lpp.; Komisijas 2006. gada 19. jūlija lēmums N 556/2005 — Nīderlande — *Vides aizsardzība un jauninājumi sabiedriskajā transportā Helderlandes provincē* (OV C 207, 30.8.2006.); Komisijas 2005. gada 20. jūlija lēmums N 63/2005 — Čehija — *Programma energotaupībai un alternatīvo degvielu izmantošanai transporta nozarē* (OV C 83, 6.4.2006.).

⁽³⁾ OV C 323, 30.12.2006., 1. lpp.

⁽⁴⁾ *Ibidem*, 2.1. punkts.

plānotajam mērķim un ka tas nedrīkst būt pretrunā Kopienas vispārējām interesēm. Komisija uzskata, ka pamatprincipi, kas noteikti Kopienas nostādnēs, ir saistoši, analizējot šos dažādos kritērijus.

7. VALSTS GARANTIJAS DZELZCEĻA UZŅĒMUMIEM

- (118) Komisijas Paziņojumā par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ⁽¹⁾ ir noteiktas juridiskās prasības, kas piemērojamas valsts garantijām, tostarp dzelzceļa transporta nozarē.
- (119) Šā paziņojuma 2.1.3. punktā norādīts, ka “atbalsts garantijas veidā nozīmē [...] labvēlīgākus finansējuma nosacījumus, ko iegūst uzņēmumi, kuru juridiskā forma izslēdz bankrotu vai citas maksātnespējas procedūras, vai nodrošina noteiktu valsts garantiju vai zaudējumu segšanu no valsts līdzekļiem”.
- (120) Pamatojoties uz pastāvošo praksi, Komisija uzskata, ka neierobežotas garantijas nozarē, kas atvērta konkurencei, nav saderīgas ar EK līgumu. Atbilstoši proporcionālītātes principam vispārējās nozīmes uzdevumi tās nevar konkrēti pamatot. Izrādās, ka neierobežotas garantijas gadījumā nav iespējams pārbaudīt, vai atbalsta summa nepārsniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu radušos izdevumus ⁽²⁾.
- (121) Kad valsts garantijas piešķir uzņēmumiem, kas darbojas gan tirgū ar konkurenci, gan tirgū, kurā konkurences nav, Komisija praksē pieprasa pilnībā atcelt šo neierobežoto garantiju, kas piešķirta šim uzņēmumam kopumā ⁽³⁾.
- (122) Vairāki dzelzceļa uzņēmumi saņem neierobežotas garantijas. Šādas garantijas parasti ir vēsturiski mantots īpašs monopola statuss, kas dzelzceļa uzņēmumam izveidots pirms Līguma stāšanās spēkā vai pirms dzelzceļa transporta tirgus atvēršanas konkurencei.
- (123) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju šīs garantijas lielā mērā ir pastāvošs atbalsts. Attiecīgās dalībvalstis ir aicinātas atbilstīgi 8.3. sadaļā noteiktajai procedūrai informēt Komisiju par pastāvošo atbalsta shēmu piemērošanas nosacījumiem, kā arī par pasākumiem, kuri paredzēti, lai tās atceltu.

8. NOSLĒGUMA NOTEIKUMI

8.1. Noteikumi par atbalsta kumulāciju

- (124) Šajās vadlīnijās paredzētās atbalsta maksimālās robežas piemēro neatkarīgi no tā, vai attiecīgo atbalstu pilnībā vai daļēji finansē no valsts resursiem vai no Kopienas resursiem. Atbalstu, ko atļauj atbilstoši šīm vadlīnijām, nevar apvienot ar citiem valsts atbalsta veidiem Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē vai ar citiem Kopienas finansējuma veidiem, ja šādas kumulācijas rezultātā radusies atbalsta intensitāte pārsniedz to, kas noteikta šajās vadlīnijās.
- (125) Tāda atbalsta gadījumā, kas kalpo atšķirīgiem mērķiem un iesaista vienas un tās pašas pieļaujamās izmaksas, piemēro izdevīgāko maksimālo atbalsta robežu.

8.2. Piemērošana

- (126) Komisija piemēros šīs vadlīnijas no dienas, kad tās publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Komisija piemēros šīs vadlīnijas attiecībā uz jebkuru paziņotu vai nepaziņotu atbalstu, par kuru tā pieņems lēmumu pēc minēto vadlīniju publikācijas dienas.

⁽¹⁾ OVC 71, 11.3.2000., 14. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2003. gada 16. decembra Lēmums 2005/145/EK par valsts atbalstiem, ko Francija piešķirusi EDF un elektrības un gāzes rūpniecības nozarei (OV L 49, 22.2.2005., 9. lpp.); Komisijas 2007. gada 24. aprīļa lēmums E 12/2005 Polija, neierobežota garantija par labu uzņēmumam *Poczta Polska* (OV C 284, 27.11.2007., 2. lpp.); Komisijas 2002. gada 27. marta lēmums E 10/2000 Vācija, valsts garantija par labu publiskām kredītiestādēm (OV C 150, 22.6.2002., 7. lpp.).

⁽³⁾ Ibidem.

8.3. Attiecīgi pasākumi

- (127) Atbilstīgi Līguma 88. panta 1. punktam Komisija ierosina dalībvalstīm grozīt savas spēkā esošās atbalsta piešķiršanas shēmas, kuras saistītas ar šajās vadlīnijās izklāstīto valsts atbalstu, lai vēlākais divus gadus pēc šo vadlīniju publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* panāktu atbilstību tām, ja vien netiek piemēroti īpaši noteikumi, kas paredzēti nodaļā par valsts garantijām. Dalībvalstis ir aicinātas rakstveidā apliecināt, ka tās piekrīt šiem ierosinātajiem attiecīgajiem pasākumiem, ne vēlāk kā gadu pēc to publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
- (128) Ja dalībvalsts līdz norādītajai dienai nav rakstiski apstiprinājusi savu piekrišanu, Komisija piemēros Padomes 1999. gada 22. marta Regulas (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ⁽¹⁾ 19. panta 2. punktu un vajadzības gadījumā uzsāks minētajā noteikumā paredzēto procedūru.

8.4. Derīguma laiks un ziņošana

- (129) Komisija patur sev tiesības grozīt šīs vadlīnijas. Pirms jebkādu grozījumu izdarīšanas un ne vēlāk kā 5 gadus pēc vadlīniju publicēšanas tā iesniedz ziņojumu par to piemērošanu.

⁽¹⁾ OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006.