

Izdevums  
latviešu valodā

## Informācija un paziņojumi

51. sējums

2008. gada 22. jūlijs

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
II <i>Paziņojumi</i>		
EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI		
<b>Komisija</b>		
2008/C 184/01	Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar EK līguma 87. un 88. panta noteikumiem — Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 184/02	Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar EK līguma 87. un 88. panta noteikumiem — Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu <sup>(1)</sup> .....	3
IV <i>Informācija</i>		
EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA INFORMĀCIJA		
<b>Komisija</b>		
2008/C 184/03	Euro maiņas kurss .....	7
2008/C 184/04	Atzinums, ko sniegusi padomdevēja komiteja uzņēmumu apvienošanās jautājumos savā 2008. gada 28. februāra sanāsmē par lēmuma projektu Lietā COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Ziņotājs: Beļģija .....	8
2008/C 184/05	Uzklausīšanas amatpersonas nobeiguma ziņojums lietā COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (atbilstoši Komisijas 2001. gada 23. maija Lēmuma 2001/462/EK, EOTK 15. un 16. pantam par uzklaušīšanas amatpersonu darba uzdevumiem dažos tiesas procesos par konkurenci — OV L 162, 19.6.2001., 21. lpp.) .....	9

2008/C 184/06	Komisijas lēmuma kopsavilkums (2008. gada 11. marts), ar ko paziņo, ka koncentrācija ir saderīga ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību (Lieta COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) <sup>(1)</sup> .....	10
2008/C 184/07	Komisijas Paziņojums — Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem .....	13

V *Atzinumi*

## ADMINISTRATĪVAS PROCEDŪRAS

**Komisija**

2008/C 184/08	Aicinājums iesniegt priekšlikumus — EACEA/21/08 — Lai īstenotu <i>Erasmus Mundus</i> ārējās sadarbības ietvaru Āzijas reģionā 2008./2009. akadēmiskajā mācību gadā — Kopienas rīcības programma sadarbības veicināšanai starp augstākās izglītības iestādēm un ES dalībvalstu un trešo valstu studentu, pētnieku un mācību spēku apmaiņai .....	32
---------------	---	----

## PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

**Komisija**

2008/C 184/09	Valsts atbalsts — Itālija — Valsts atbalsts C 26/08 (ex NN 31/08) — Aizdevums EUR 300 miljonu apmērā uzņēmumam <i>Alitalia</i> — Aicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar 88. panta 2. punktu EK līgumā <sup>(1)</sup> .....	34
2008/C 184/10	Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju (Lieta COMP/M.5141 — KLM/Martinair) <sup>(1)</sup> .....	41

## CITI AKTI

**Komisija**

2008/C 184/11	Pieteikuma publikācija saskaņā ar 6. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 510/2006 par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu un cilmes vietu nosaukumu aizsardzību .....	42
---------------	--	----



<sup>(1)</sup> Dokuments attiecas uz EEZ.

## II

(Paziņojumi)

## EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

## KOMISIJA

**Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar EK līguma 87. un 88. panta noteikumiem****Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 184/01)

Lēmuma pieņemšanas datums	10.6.2008.
Atbalsta Nr.	N 61/08
Dalībvalsts	Spānija
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Juridiskais pamats	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
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Pētniecība un attīstība
Atbalsta forma	Tiešā dotācija, Aizdevums ar atvieglotiem nosacījumiem
Budžets	Plānotie gada izdevumi: EUR 356 milj Kopējais plānotais atbalsta apjoms: EUR 1 600 milj
Atbalsta intensitāte	80 %
Atbalsta ilgums	Līdz 31.12.2011.
Tautsaimniecības nozares	Visas nozares
Piešķirējstādes nosaukums un adrese	—
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Lēmuma pieņemšanas datums	1.7.2008.
Atbalsta Nr.	N 101/08
Dalībvalsts	Itālija
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	R&D aid in the aeronautic sector
Juridiskais pamats	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Pētniecība un attīstība
Atbalsta forma	Aizdevums ar atvieglotiem nosacījumiem, Atmaksājama dotācija
Budžets	Kopējais plānotais atbalsta apjoms: EUR 720 milj
Atbalsta intensitāte	80 %
Atbalsta ilgums	Līdz 31.12.2013.
Tautsaimniecības nozares	Ražojošā rūpniecība
Piešķirējstādes nosaukums un adrese	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

**Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar EK līguma 87. un 88. panta noteikumiem  
Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 184/02)

Lēmuma pieņemšanas datums	30.4.2008.
Atbalsta Nr.	N 251/07
Dalībvalsts	Vācija
Reģions	Valsts mēroga shēma
Nosaukums	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Juridiskais pamats	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Pētniecība un attīstība
Atbalsta veids	Subsīdija
Budžets	EUR 9 750 000
Atbalsta intensitāte	50 % (rūpniecisko pētījumu gadījumā); 25 % (eksperimentālās izstrādes gadījumā); papildu 10 % vidējiem uzņēmumiem; papildu 20 % maziem uzņēmumiem; papildu 15 % projektiem, kuros sadarbojas uzņēmumi un pētniecības organizācijas; jebkurā gadījumā atbalsta vispārējā intensitāte nepārsniedz 80 %
Atbalsta ilgums	2008-2009
Ekonomikas nozares	Galvenokārt transporta nozare
Atbalsta piešķirējas iestādes nosaukums un adrese	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Cita informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Lēmuma pieņemšanas datums	1.7.2008.
Atbalsta Nr.	N 304/07
Dalībvalsts	Itālija
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Juridiskais pamats	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
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Riska kapitāls, Mazie un vidējie uzņēmumi
Atbalsta forma	Riska kapitāla nodrošināšana
Budžets	Plānotie gada izdevumi: EUR 400 milj Kopējais plānotais atbalsta apjoms: EUR 2 000 milj
Atbalsta intensitāte	100 %
Atbalsta ilgums	1.9.2007.-31.12.2013.
Tautsaimniecības nozares	—
Piešķirējietādes nosaukums un adrese	Ministero dello Sviluppo economico
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tūmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Lēmuma pieņemšanas datums	5.6.2008.
Atbalsta Nr.	N 670/07
Dalībvalsts	Čehijas Republika
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	OP ZP, Prioritni osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Juridiskais pamats	Programový dokument OP ZP
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Vides aizsardzība
Atbalsta forma	Tiešā dotācija
Budžets	Plānotie gada izdevumi: CZK 188 milj Kopējais plānotais atbalsta apjoms: CZK 1 130 milj
Atbalsta intensitāte	50 %
Atbalsta ilgums	1.10.2007.-31.12.2013.
Tautsaimniecības nozares	Ražojošā rūpniecība

Piešķirējstādes nosaukums un adrese	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Lēmuma pieņemšanas datums	22.4.2008.
Atbalsta Nr.	N 726b/07
Dalībvalsts	Nīderlande
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Juridiskais pamats	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Riska kapitāls
Atbalsta forma	Riska kapitāla nodrošināšana
Budžets	Plānotie gada izdevumi: EUR 468 milj Kopējais plānotais atbalsta apjoms: EUR 3 745 milj
Atbalsta intensitāte	—
Atbalsta ilgums	Līdz 31.12.2015.
Tautsaimniecības nozares	Visas nozares
Piešķirējstādes nosaukums un adrese	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidehoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Lēmuma pieņemšanas datums	13.5.2008.
Atbalsta Nr.	N 22/08
Dalībvalsts	Zviedrija
Reģions	—

Nosaukums (un/vai atbalsta saņēmēja nosaukums)	Reduktion av CO <sub>2</sub> -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Juridiskais pamats	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Vides aizsardzība
Atbalsta veids	—
Budžets	Kopējais budžets: EUR 170 miljoni
Atbalsta intensitāte	Aptuveni 70 %
Atbalsta shēmas ilgums	1.7.2008.-31.12.2017.
Tautsaimniecības nozares	Pārtikas produktu un dzērienu ražošana, tekstilizstrādājumu ražošana, koksnes, koka un korķa izstrādājumu ražošana (izņemot mēbeles), salmu izstrādājumu ražošana, celulozes, papīra un papīra izstrādājumu ražošana, ķīmisko vielu un ķīmisko produktu ražošana, gumijas un plastmasas izstrādājumu ražošana, mehānisko transportlīdzekļu ražošana un elektroenerģijas, gāzes un ūdens apgāde
Atbalsta piešķirējas iestādes nosaukums un adrese	Skatteverket
Cita informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

---



## IV

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA  
INFORMĀCIJA

## KOMISIJA

**Euro maiņas kurss <sup>(1)</sup>****2008. gada 21. jūlijs**

(2008/C 184/03)

**1 euro =**

Valūta	Maiņas kurss	Valūta	Maiņas kurss		
USD	ASV dolārs	1,5858	TRY	Turcijas lira	1,8907
JPY	Japānas jēna	169,65	AUD	Austrālijas dolārs	1,6260
DKK	Dānijas krona	7,4614	CAD	Kanādas dolārs	1,5921
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,79460	HKD	Hongkongas dolārs	12,3665
SEK	Zviedrijas krona	9,4539	NZD	Jaunzēlandes dolārs	2,0830
CHF	Šveices franks	1,6220	SGD	Singapūras dolārs	2,1441
ISK	Islandes krona	124,27	KRW	Dienvīdkorejas vons	1 603,64
NOK	Norvēģijas krona	8,0585	ZAR	Dienvīdāfrikas rands	12,0414
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	CNY	Ķīnas jauna renminbi	10,8310
CZK	Čehijas krona	22,968	HRK	Horvātijas kuna	7,2178
EEK	Igaunijas krona	15,6466	IDR	Indonēzijas rūpija	14 513,24
HUF	Ungārijas forints	229,36	MYR	Malaizijas ringits	5,1348
LTL	Lietuvas lits	3,4528	PHP	Filipīnu peso	70,140
LVL	Latvijas lats	0,7032	RUB	Krievijas rublis	36,8495
PLN	Polijas zlots	3,2212	THB	Taizemes bats	52,863
RON	Rumānijas leja	3,5480	BRL	Brazīlijas reāls	2,5122
SKK	Slovākijas krona	30,330	MXN	Meksikas peso	16,1220

<sup>(1)</sup> Datu avots: atsaucies maiņas kursu publicējusi ECB.

**Atzinums, ko sniegusi padomdevēja komiteja uzņēmumu apvienošanās jautājumos savā 2008. gada 28. februāra sanāksmē par lēmuma projektu Lietā COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

**Ziņotājs: Beļģija**

(2008/C 184/04)

1. Padomdevēja komiteja ir vienprātis ar Komisiju, ka paziņotais darījums ir koncentrācija EK Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē.
  2. Padomdevēja komiteja ir vienprātis ar Komisiju, ka paziņotais darījums pēc lietas nodošanas izskatīšanai saskaņā ar EK Apvienošanās regulas 4. panta 5. punktu ir Kopienas mēroga koncentrācija.
  3. Padomdevēja komiteja ir vienprātis ar Komisiju, ka aplūkojamie tirgi ir
    - tirgus tiešsaistes reklāmas vietas nodrošināšanai, ko savukārt var iedalīt meklēšanas reklāmu tirgū un ar meklēšanu nesaistīto reklāmu tirgū;
    - tirgus starpniecībai tiešsaistes reklāmas izvietojšanā, ko savukārt var iedalīt tirgū starpniecībai meklēšanas reklāmu izvietojšanā un tirgū starpniecībai ar meklēšanu nesaistīto reklāmu izvietojšanā;
    - tirgus tiešsaistes displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģijas nodrošināšanai, ko savukārt var iedalīt tirgū šādu pakalpojumu sniegšanai reklāmdevējiem un tirgū šādu pakalpojumu sniegšanai izdevējiem.
  4. Padomdevēja komiteja ir vienprātis ar Komisiju, ka
    - tirgus tiešsaistes reklāmas vietas nodrošināšanai gan meklēšanas reklāmām, gan ar meklēšanu nesaistītajām reklāmām ir jāaplūko līdztekus EEZ valstu vai valodu robežām;
    - tirgus starpniecībai tiešsaistes reklāmas izvietojšanā gan meklēšanas reklāmām, gan ar meklēšanu nesaistītajām reklāmām ir vismaz EEZ mēroga tirgus;
    - tirgus tiešsaistes displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģijas nodrošināšanai, ko savukārt var iedalīt tirgū šādu pakalpojumu sniegšanai reklāmdevējiem un tirgū šādu pakalpojumu sniegšanai izdevējiem, ir vismaz EEZ mēroga tirgus.
  5. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijas novērtējumam, ka paziņotais darījums nevarētu radīt būtiskus traucējumus efektīvai konkurencei attiecībā uz faktiskās konkurences likvidēšanu starp darījuma pusēm.
  6. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijas novērtējumam, ka paziņotais darījums nevarētu radīt būtiskus traucējumus efektīvai konkurencei attiecībā uz pušu kā potenciālu savstarpēju konkurentu likvidēšanu.
  7. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijas novērtējumam, ka paziņotais darījums nevarētu radīt būtiskus traucējumus efektīvai konkurencei attiecībā uz tā nehorizontālo ietekmi.
  8. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka paziņotā koncentrācija ir jāatzīst par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību saskaņā ar Apvienošanās regulas 8. panta 1. punktu un EEZ līguma 57. pantu.
-

**Uzklausīšanas amatpersonas nobeiguma ziņojums lietā COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

(atbilstoši Komisijas 2001. gada 23. maija Lēmuma 2001/462/EK, EOTK 15. un 16. pantam par uzklausīšanas amatpersonu darba uzdevumiem dažos tiesas procesos par konkurenci — OV L 162, 19.6.2001., 21. lpp.)

(2008/C 184/05)

Komisija 2007. gada 21. septembrī saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> ("Apvienošanās regula") 4. pantu un pēc lietas nodošanas izskatīšanai saskaņā ar minētās regulas 4. panta 5. punktu, ar kuru uzņēmums *Google Inc.* ("*Google*", ASV) Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē iegūst pilnu kontroli pār uzņēmumu *DoubleClick Inc.* ("*DoubleClick*", ASV), iegādājoties akcijas.

Pēc iepazīšanās ar paziņojumu Komisija secināja, ka paziņotais darījums rada pamatotas šaubas par paziņotās iegādes saderību ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību attiecībā uz tiešsaistes reklāmas tirgu. Komisija konstatēja arī to, ka paziņotājas puses 2007. gada 19. oktobrī ierosinātās saistības nebija pietiekamas, lai nepārprotami novērstu jebkādas nopietnas šaubas, kas Komisijai radās izmeklēšanas I posmā. Tālab Komisija 2007. gada 13. novembrī nolēma sākt procedūru saskaņā ar Apvienošanās regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

Paziņotājai pusei 2007. gada 16., 19. un 20. novembrī tika dota piekļuve galvenajiem dokumentiem saskaņā ar Konkurences ģenerāldirektorāta EK apvienošanās kontroles procedūru izpildes paraugprakses 45. punktu.

Pamatojoties uz papildu pierādījumiem, kas gūti izmeklēšanas II posmā, Komisija secināja, ka ierosinātais darījums nevarētu radīt būtiskus traucējumus efektīvai konkurencei kopējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā un tādēļ tas ir saderīgs ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību. Tālab iebildumu izklāsts paziņotājai pusei netika nosūtīts.

Puses vai trešās personas man nav iesniegušas nekādus jautājumus vai apsvērumus. Saistībā ar šo lietu nav nepieciešams izteikt īpašas piezīmes par tiesībām tikt uzklausītam.

Briselē, 2008. gada 3. martā

Karen WILLIAMS

---

<sup>(1)</sup> OV L 24, 29.1.2004, 1. lpp.

**Komisijas lēmuma kopsavilkums****(2008. gada 11. marts),****ar ko paziņo, ka koncentrācija ir saderīga ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību****(Lieta COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)****(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 184/06)

Komisija 2008. gada 11. martā pieņēma lēmumu apvienošanās lietā saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulu (EK) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula) un jo īpaši tās 8. panta 1. punktu. Pilns lēmuma nekonfidenciālais teksts lietas autentiskajā valodā atrodams Konkurences ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē šādā adresē:

[http://ec.europa.eu/comm/competiton/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html)

**I. IEVADS**

1. Komisija 2007. gada 21. septembrī saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 ("Apvienošanās regula") 4. pantu un pēc lietas nodošanas izskatīšanai saskaņā ar minētās regulas 4. panta 5. punktu, ar kuru uzņēmums *Google Inc.* ("*Google*", ASV) Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē iegūst pilnu kontroli pār uzņēmumu *DoubleClick Inc.* ("*DoubleClick*", ASV), iegādājoties akcijas.

**II. PUSES**

2. *Google* pārvalda interneta meklētājprogrammu un nodrošina tiešsaistes reklāmas vietas savās tīmekļa vietnēs, kā arī partneru tīmekļa vietnēs (kas saistītas ar *Google "AdSense"* tīklu). Pavisam nesen, īpaši pēc *YouTube* iegādes, *Google* sāka nodrošināt saturu. Gandrīz visus savus ieņēmumus *Google* gūst no tiešsaistes reklāmas.
3. *DoubleClick* galvenokārt pārdod reklāmas apkalpošanas, pārvaldības un pārskatu sagatavošanas tehnoloģijas visā pasaulē tīmekļa vietņu izdevējiem, reklāmdevējiem un reklāmas aģentūrām. Šobrīd tas sāk izmantot arī starpniecības (reklāmas apmaiņas) platformu.

**III. LIETAS NODOŠANA IZSKATĪŠANAI SASKAŅĀ AR 4. PANTA 5. PUNKTU**

4. Ierosinātais darījums nav Kopienas mēroga darījums Apvienošanās regulas 1. panta 2. un 3. punkta nozīmē. Taču, ņemot vērā lūgumu par lietas nodošanu izskatīšanai saskaņā ar Apvienošanās regulas 4. panta 5. punktu, šī koncentrācija uzskatāma par Kopienas mēroga koncentrāciju.

**IV. KONKRĒTĀ PRODUKTA TIRGI**

5. *Google* darbojas galvenokārt tiešsaistes reklāmas vietas nodrošināšanas jomā. Lēmumā aplūkots plašākais iespējama konkrētā produkta tirgus ir kopējais tiešsaistes reklāmas tirgus. Komisija ir izvērtējusi, vai šo tirgu savukārt var iedalīt citos tirgos, pamatojoties uz tiešsaistes reklāmas dažādiem veidiem (teksta un bezteksta (displeja) reklāmas un/vai meklēšanas reklāmas un ar meklēšanu nesaistītas reklāmas) vai pamatojoties uz dažādiem tirdzniecības kanāliem (tiešā tirdzniecība un starpniecība tirdzniecībā, izmantojot reklāmas tīklus un reklāmas apmaiņu). Taču lēmumā nav dota konkrētā produkta tirgus precīza definīcija, jo darījums, piemērojot jebkuru produkta tirgus iespējamo definīciju, neradītu bažas par konkurenci.
6. *DoubleClick* darbojas displeja reklāmas apkalpošanas jomā. Tirgus pētījums rāda, ka displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģiju tirgus ir atsevišķs tirgus, kas nodalāms no teksta reklāmas apkalpošanas tehnoloģiju tirgus. Displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģiju tirgus savukārt iedalāms tirgū šādu pakalpojumu sniegšanai reklāmdevējiem un tirgū šādu pakalpojumu sniegšanai izdevējiem.

**V. KONKRĒTIE ĢEOGRĀFISKIE TIRGI**

7. Lēmumā kopējais tiešsaistes reklāmas tirgus ir definēts kā tirgus, kas ir ģeogrāfiski sadalīts pēc EEZ valstu vai valodu robežām. Attiecībā uz starpniecību lēmumā secināts, ka šis hipotētiskais tirgus ir vismaz EEZ mēroga tirgus.
8. Visbeidzot, lēmumā noteikts, ka tirgi displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģijas nodrošināšanai reklāmdevējiem un izdevējiem ir vismaz EEZ mēroga tirgi.

<sup>(1)</sup> OVL 24, 29.1.2004., 1. lpp.

## VI. IETEKMES UZ KONKURENCI NOVĒRTĒJUMS

## 6.2. Horizontālā ietekme

## 6.1. Pušu stāvoklis konkrētajos tirgos

9. *Google* šobrīd darbojas tiešsaistes reklāmas tirgū i) kā izdevējs ar savas meklētājprogrammas tīmekļa lappusi *Google.com* (un savām valstu tīmekļa lappusēm, piemēram, *google.fr*, *google.it* utt.) un ii) kā starpnieks ar savu reklāmas tīklu (*AdSense*). Ar šo tiešo un netiešo kanālu starpniecību *Google* ir galvenais tiešsaistes reklāmas un jo īpaši meklēšanas reklāmas vietas nodrošinātājs EEZ ar tirgus daļu no [25–35] % līdz [60–70] % atkarībā no precīzās tirgus definīcijas.
10. *Google* galvenie konkurenti meklēšanas reklāmas jomā ir *Yahoo!* un *Microsoft* ar tirgus daļu līdz [10–20] % pasaules līmenī un vismaz [0–10] % EEZ *Yahoo!* gadījumā un aptuveni [0–10] % *Microsoft* gadījumā gan pasaules, gan EEZ līmenī. Ar meklēšanu nesaistītās starpniecības jomā EEZ darbojas arī *TradeDoubler*, *Zanox* (kas pieder *Axel Springer*), *AdLink*, *Interactive Media* (kas pieder *Deutsche Telekom*), *Advertising.com* un *Lightningcast* (abi *AOL/TimeWarner*) un *Tomorrow Focus* (aptuveni [10–20] % liela tirgus daļa *TradeDoubler* gadījumā, [0–10] % — *Zanox* gadījumā un aptuveni [0–10] % — katram no pārējiem dalībniekiem).
11. *DoubleClick* ir reklāmas apkalpošanas tehnoloģijas nodrošinātājs. No reklāmdevēju puses *DoubleClick* ir vadošais reklāmas apkalpošanas tirgus dalībnieks EEZ kopā ar *aQuantive/Atlas* (ko nesen iegādājās *Microsoft*). Tiem katram pieder aptuveni [30–40] % liela tirgus daļa EEZ. No izdevēju puses tirgus pētījums vērš uzmanību uz *DoubleClick*, kas ir vadošais dalībnieks ar aptuveni [40–50] % lielu tirgus daļu EEZ, kuram seko *24/7 Real Media/OpenAdStream* (ko nesen iegādājās reklāmas aģentūra *WPP*) ar mazāk nekā [20–30] % un *AdTech/AOL* (ar mazāk nekā [10–20] %).
12. Kaut arī šis tirgus daļas ir samērā lielas, *DoubleClick* ietekme tirgū ir ierobežota, jo *DoubleClick* saskaras ar lielu konkurenci no konkurentu — reklāmas apkalpošanas rīku piegādātāju — puses, uz kuru tehnoloģijām tā klienti varētu pārorientēties cenu pieauguma gadījumā. Lai arī tirgus pētījums sniedza dažādas atbildes par šādas pārorientēšanās izmaksu teorētisko līmeni, ir pierādījumi, ka pēdējos gados liela daļa izdevēju un reklāmdevēju faktiski ir pārorientējušies no *DoubleClick* uz citiem pakalpojumu sniedzējiem (un otrādi). Par to, ka reklāmas apkalpošanas tirgus šobrīd ir konkurētspējīgs, liecina arī *DoubleClick* produktu cenu ievērojamā samazināšanās reklāmdevējiem un izdevējiem laikā, kad pieprasījums pieaug.
13. *DoubleClick* sāk arī jaunu pakalpojumu — reklāmas apmaiņu. Ar šo reklāmas apmaiņu 2007. gada jūnijā sāka beta testēšanu. Pagaidām tā veikto darījumu skaits ir neliels, un katrā ziņā tā vēl nav pilnībā komercializēta.

14. Šobrīd *DoubleClick* nav dalībnieks tiešsaistes vietas nodrošināšanas tirgū, un *Google* nenodrošina reklāmas apkalpošanas rīkus autonomi. Tādēļ starp abiem uzņēmumiem nav faktiskās konkurences.
15. Lēmumā arī secināts, ka ierosinātais darījums nerada bažas par konkurenci attiecībā uz potenciālās konkurences iespējamo likvidēšanu starp *Google* un *DoubleClick*. *DoubleClick* reklāmas apmaiņa vēl nav ieguvusi nozīmīgu vietu tirgū, bet nevar izslēgt to, ka *DoubleClick*, ja tas saglabātu savu neatkarību, varētu kļūt par starpniecības tirgus svarīgu dalībnieku. Taču tirgū, droši vien, būs pietiekams skaits citu konkurentu, kas pēc apvienošanās uzturēs pietiekamu konkurences spiedienu, lai netiktu radīti būtiski konkurences traucējumi. Proti, salīdzinot ar citiem dalībniekiem šajā tirgū, liekas, ka *DoubleClick* nav nekādu būtisku priekšrocību, konkurējot ar *Google* reklāmas starpniecības tirgū.
16. Attiecībā uz potenciālo konkurenci no *Google* puses reklāmas apkalpošanas tirgū lēmumā aplūkots fakts, ka *Google* šobrīd izstrādā jaunu reklāmas apkalpošanas produktu gan reklāmdevēju, gan izdevēju displeja reklāmas apkalpošanai, bet ir noraidītas jebkādas bažas par potenciālās konkurences iespējamo likvidēšanu, jo nekas neliecina par to, ka *Google* jaunie produkti atradīsies izdevīgākā stāvoklī, konkurējot ar *DoubleClick* attiecīgajiem produktiem, nekā daudzie šobrīd tirgū jau esošie dalībnieki.

## 6.3. Nehorizontālā ietekme

6.3.1. Pieejas tirgum ierobežošana, pamatojoties uz *DoubleClick* vietu reklāmas apkalpošanas tirgū

17. Komisija pētīja vairākas izslēgšanas stratēģijas, pamatojoties uz *DoubleClick* vietu reklāmas apkalpošanas tirgū, kurā apvienotais uzņēmums varētu iesaistīties. Šīs stratēģijas ietver a) *DoubleClick* rīku cenas palielināšanu gadījumos, kad tos izmanto izdevēji vai reklāmdevēji ar konkurējošiem reklāmas tīkliem, vai *DoubleClick* rīku cenas selektīva palielināšana klientiem, kuri visdrīzāk nepārorientēsies uz citiem reklāmas apkalpošanas rīku piegādātājiem, b) *DoubleClick* rīku kvalitātes pazemināšanu gadījumos, kad tos izmanto konkurējoši reklāmas tīkli, c) *DoubleClick* rīku apvienošanu ar *Google* starpniecības pakalpojumiem (vai nu tīrā, vai jauktā apvienošanā), d) reklāmas arbitražas mehānisma "piedari", lai apkalpotu reklāmas par labu *AdSense*, un e) pieejas tirgum ierobežošana (t.i., atsakoties pārdot vai palielinot konkurentu izmaksas) attiecībā uz reklāmas apkalpošanas rīku pārdošanu konkurējošiem reklāmas tīkliem.

18. Lēmumā visas šīs bažas ir noraidītas. Pirmkārt, tirgus pētījums parādīja, ka apvienotais uzņēmums nespēs veiksmīgi ierobežot pieeju tirgum saviem konkurentiem reklāmas apkalpošanas tirgū, jo *DoubleClick* saskaras ar vairākiem konkurences ierobežojumiem un maz ticams, ka tas spēs izmantot savu būtisko ietekmi tirgū.
19. Otrkārt, šķiet, ka stimuli apvienotajam uzņēmumam izmantot aprakstītās stratēģijas ir ierobežoti. Šķiet, ka (pat lielas) cenu atšķirības reklāmas apkalpošanas rīkiem nevarētu izraisīt intensīvu pārorientēšanos uz citiem reklāmas tīkliem, jo reklāmas apkalpošanas izmaksas reklāmdevējiem un izdevējiem veido pavisam nelielu tiešsaistes reklāmas izmaksu/ieņēmumu daļu. Tas varētu mazināt stimulu piedāvāt *DoubleClick* displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģiju izdevējiem par mazāku cenu (vai pat bez maksas), ja to izmanto apvienojumā ar *AdSense* (t.i., jauktā apvienošana). Tirā apvienošana (t.i., apvienojot *DoubleClick* displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģiju ar starpniecību, izmantojot *AdSense*), šķiet, būtu nerentabla, ņemot vērā pārorientēšanos, ko tā varētu ietvert). Piedares stratēģija būtu apvienotā uzņēmuma līgumsaistību neizpilde attiecībā pret tā klientiem, kura, ja to izmantotu lielā mērogā, iespējams tiktu konstatēta.
20. Visbeidzot, pat ja visas šīs stratēģijas vai kādu no tām sekmīgi īstenotu, darījums, šķiet, joprojām nevarētu nelabvēlīgi ietekmēt konkurenci, jo apvienotais uzņēmums turpinātu konkurēt ar daudziem finansiāli spēcīgiem, vertikāli integrētiem konkurentiem (tostarp *Microsoft*, *Yahoo!*, *AOL* un *WPP*), kuri piedāvā to pašu produktu kombināciju.
- 6.3.2. *Pieejas tirgum ierobežošana, pamatojoties uz Google vietu meklēšanas reklāmas un reklāmas starpniecības pakalpojumu tirgū*
21. Ņemot vērā *Google* spēcīgo stāvokli meklēšanas reklāmas pakalpojumu tirgū, *Google* varētu arī mēģināt izmantot šo stāvokli displeja reklāmas apkalpošanas tirgū, pieprasot savu meklēšanas reklāmas (starpniecības) pakalpojumu lietotājiem izmantot *DoubleClick* produktus to inventāra vai tā daļas apkalpošanai. Lēmumā arī šīs bažas ir noraidītas.
22. Spēja ierobežot tirgus pieejamību saviem konkurentiem, izmantojot šādu stratēģiju, šķiet ierobežota, jo ir pavisam neliels skaits kopējo klientu, kas izmanto gan meklēšanas reklāmas vai meklēšanas reklāmas starpniecības pakalpojumu, gan displeja reklāmas apkalpošanas tehnoloģiju. Turklāt no reklāmdevēju puses var būt praktiskas grūtības, jo paketes abas attiecīgās daļas nepārdod vai to cenu nenosaka vienlaicīgi.
23. Bez tam tirgus pētījums rāda, ka apvienotajam uzņēmumam nebūtu stimula pieņemt šādu stratēģiju, jo šāda stratēģija visdrīzāk nebūtu izdevīga.
24. Taču, pat ja visas šīs stratēģijas vai kādu no tām sekmīgi īstenotu, darījums, šķiet, joprojām nevarētu nelabvēlīgi ietekmēt konkurenci, jo apvienotais uzņēmums turpinātu konkurēt ar daudziem finansiāli spēcīgiem, vertikāli integrētiem konkurentiem (tostarp *Microsoft*, *Yahoo!*, *AOL* un *WPP*), kuru pieeju tirgum diez vai būtu iespējams ierobežot.
- 6.3.3. *Pieejas tirgum ierobežošana, pamatojoties uz Google un DoubleClick aktīvu apvienošana*
25. Visbeidzot, *DoubleClick* aktīvu apvienošana ar *Google* aktīviem un it sevišķi datubāzes, kas pieder abiem uzņēmumiem un var attīstīties, pamatojoties uz klientu uzvedību tiešsaistē, varētu ļaut apvienotajam uzņēmumam ieņemt tādu vietu, ko nevarētu replicēt tā konkurenti. Šādas apvienošanas rezultātā *Google* konkurenti pakāpeniski tiktu izstumti no tirgus, kas savukārt ļautu *Google* paaugstināt cenas saviem starpniecības pakalpojumiem.
26. Taču tirgus pētījums rāda, ka šīs bažas ir nepamatotas. *DoubleClick* līgumi ar reklāmdevējiem un izdevējiem šobrīd ļauj *DoubleClick* izmantot datus, kas radīti ar tā reklāmas apkalpošanas tehnoloģijas starpniecību tikai attiecīgā klienta labā. Nekas neliecina par to, ka apvienotais uzņēmums varētu uzspiest saviem klientiem izmaiņas līgumā, kas pieļautu to datu savstarpēju izmantošanu nākotnē. Turklāt meklēšanas datu apvienošana ar datiem par lietotāju tīkklēšanas uzvedību šodien jau ir pieejama daudziem *Google* konkurentiem (piem., *Microsoft* un *Yahoo*).

## VII. SECINĀJUMS

27. Tādēļ lēmumā secināts, ka ierosinātā koncentrācija neizraisīs bažas par konkurenci, kuras rezultātā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence kopējā tirgū vai tā būtiskā daļā. Tādēļ Komisija atzina darījumu par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu saskaņā ar Apvienošanās regulas 8. panta 1. punktu un EEZ līguma 57. pantu.

**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” <sup>(1)</sup> un tās termiņa vidusposma pārskatā <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup>.
- (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 <sup>(4)</sup>. Neraugoties uz to, ka dzelzceļa pasažieru pārvadājumi absolūtos skaitļos turpināja pieaugt, šis pieaugums tomēr ir ļoti neliels, salīdzinot ar autotransporta vai gaisa pārvadājumiem <sup>(5)</sup>.
- (4) Lai gan šķiet, ka pēdējā laikā šie rādītāji uzlabojas <sup>(6)</sup>, 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 <sup>(7)</sup>.
- (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

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370, 12.9.2001., 18. lpp.

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

<sup>(3)</sup> 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”.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

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

<sup>(7)</sup> 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 apjomradītiem ietaupījumiem, kas varētu rasties, ja infrastruktūra un ritošais sastāvs būtu projektēts vienam lielam tirgum, nevis 25 atšķirīgiem valstu tirgiem <sup>(1)</sup>.
- (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 <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>. 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 <sup>(5)</sup>, 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 <sup>(6)</sup>, 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 <sup>(7)</sup> 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 <sup>(8)</sup>. 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 <sup>(9)</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulu (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem <sup>(10)</sup>, 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 <sup>(11)</sup> 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 <sup>(12)</sup>. Tādējādi 2003. gada 15. martā konkurencei atvēra dzelzceļa kravu pārvadājumu

<sup>(1)</sup> Maltā un Kiprā dzelzceļa pārvadājumu tīkla nav.

<sup>(2)</sup> OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.

<sup>(4)</sup> 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.).

<sup>(5)</sup> OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

<sup>(6)</sup> OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

<sup>(7)</sup> OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.

<sup>(8)</sup> OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.

<sup>(9)</sup> OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

<sup>(10)</sup> OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

<sup>(11)</sup> OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.

<sup>(12)</sup> 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 <sup>(1)</sup> izveidoja jaunu dzelzceļa nozarē iesaistīto personu institucionālo un organizatorisko struktūru, kas paredz:
- a) grāmatvedības un organizācijas ziņā nodalīt dzelzceļa uzņēmumus <sup>(2)</sup> un infrastruktūras pārvaldītājus <sup>(3)</sup>;
  - 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 <sup>(4)</sup>.
- (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 <sup>(5)</sup>.
- (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 <sup>(6)</sup>. Kompensējot pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu neizdevīgos maršrutos, dalībvalstis ik gadus dzelzceļa uzņēmumiem ir izmaksājušas 15 miljardus euro <sup>(6)</sup>.
- (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, uzņemt 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

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

<sup>(2)</sup> 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”.

<sup>(3)</sup> 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”.

<sup>(4)</sup> 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”.

<sup>(5)</sup> Jo īpaši Direktīva 2004/49/EK

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(1)</sup> un Padomes 1970. gada 4. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1107/70 par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem <sup>(2)</sup>. Līdzīgi Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>. 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 <sup>(6)</sup>.
- (19) Ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ("OSP" regula), kas stāsies 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 jānodrošina 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: publiskis atbalsts dzelzceļa uzņēmumiem, izmantojot dzelzceļa infrastruktūras finansējumu (2. nodaļa), atbalsts ritošā sastāva iepirkumiem un atjaunošanai (3. nodaļa), valsts īstenošana

<sup>(1)</sup> 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.).

<sup>(2)</sup> OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> 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.).

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> 107. punkts spriedumā *Altmark* lietā, op.cit.

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(1)</sup>.

## 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 <sup>(2)</sup>.
- (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 <sup>(3)</sup>. Lai to atzītu, attiecīgajiem uzņēmumiem jābūt piešķirtai selektīvai priekšrocībai, un šīs priekšrocības avotam ir jābūt konkrētās infrastruktūras finansējumam <sup>(4)</sup>.
- (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 <sup>(5)</sup>.
- (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 slikti stāvoklī, jo īpaši jaunajās dalībvalstīs. 2005. gadā 70 % ES25 izmantoto lokomotīvu (dīzeļa un elektrisko) un 65 % vagonu bija vecāki par 20 gadiem <sup>(6)</sup>. Aplūkojot situāciju tikai dalībvalstīs, kas

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

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

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

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

<sup>(5)</sup> Komisijas 2006. gada 7. jūnija lēmums N 478/04, Īrija — Valsts garantija uzņēmumiem, kurus ņem Coras Iompair Eirann (CIÉ) 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 Mítica 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 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.).

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(1)</sup>. Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisijas aplēs, 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 pārvadājumu 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 pārvadājumu koordinēšanai <sup>(2)</sup>;
  - b) atbalsts dzelzceļa uzņēmumu pārstrukturēšanai <sup>(3)</sup>;
  - c) atbalsts maziem un vidējiem uzņēmumiem <sup>(4)</sup>;
  - d) atbalsts vides aizsardzībai <sup>(5)</sup>;
  - e) atbalsts, lai kompensētu izmaksas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi un pakalpojumu valsts līgumiem <sup>(6)</sup>;
  - f) reģionālais atbalsts <sup>(7)</sup>.
- (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. zemsvītras 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

<sup>(1)</sup> Avots: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Sk. 6. nodaļu.

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

<sup>(4)</sup> 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.).

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

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

<sup>(7)</sup> 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 <sup>(1)</sup>. Savukārt izmaksas saistībā ar tādu ritekļu iegādi, kas paredzēti tikai kravu pārvadājumiem, nav pieļaujamas.

- (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 <sup>(2)</sup>. 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:
- 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;
  - 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;
  - ritekļiem, ar kuriem aizstāj iepriekšējos, jāatbilst konkrētajā tīklā piemērotajiem savstarpējās izmantojamības, drošības un vides aizsardzības standartiem <sup>(3)</sup>;
  - 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.

<sup>(1)</sup> 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.

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

<sup>(3)</sup> 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 uzraudzīs, 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 <sup>(1)</sup>.
- (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 ritekļiem, 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:
- 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;
  - 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;
  - dzelzceļa uzņēmumus finansiāli pārstrukturējot, jo īpaši atlaižot visu parādu vai tā daļu.

<sup>(1)</sup> 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 pieļaujamo 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 <sup>(1)</sup>.
- (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 pamatnostādņem 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 <sup>(2)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup>. Tādējādi Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu <sup>(2)</sup>, 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 ierobežot nostādīt 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 uzņēmējiem <sup>(3)</sup>.
- (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.

<sup>(1)</sup> 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.

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

<sup>(3)</sup> 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 interence, 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 specifikas dēļ ir vajadzīga pielāgota pieeja, kā tika atzīts Komisijas lēmumu pieņemšanas praksē<sup>(1)</sup>, pamatojoties uz 1999. gada Kopienas pamatnostādņēm valsts atbalstam grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai<sup>(2)</sup>.
- (70) Šīs nodaļas nolūks ir, ņemot vērā Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi un grozījumus, kurus ievieša 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 divkāršu 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" pārvaldījumu 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 <sup>(1)</sup>.
- (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 sanācību.
- (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 pārvaldījumu 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 <sup>(2)</sup>, 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

<sup>(1)</sup> 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".

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup> 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:
- atšķirība starp dzelzceļa pārvadājumu un citu veidu pārvadājumu ekonomisko modeli;
  - Kopienas mērķis — jauns līdzsvars starp transporta veidiem;
  - 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 nodalītajai 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.

<sup>(1)</sup> 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 Kopienai tiesa ir spriedusi, ka šis pants atzīst pārvadājumu atbalsta saderīgumu ar Līgumu tikai stingri noteiktos gadījumos, kas nav pretrunā Kopienas vispārējām interesēm <sup>(1)</sup>.
- (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 izvīzītā mērķa sasniegšanai. Turklāt no atbalsta izrietošie konkurences traucējumi nedrīkst skart Kopienas vispārējās intereses. Piemēram, atbalsts, kas paredzēts, lai satiksmes plūsmu no tuvjuņas 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 <sup>(2)</sup>, kas nav ilgāks par 5 gadiem, lai Komisija, ņemot vērā sasniegtos rezultātus, varētu atkārtoti to izvērtēt un vajadzības gadījumā atļaut tā atjaunošanu <sup>(3)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> *Ibidem*.

<sup>(3)</sup> 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 precīzēs 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 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> 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](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 (<sup>1</sup>). Izmantotajai metodoloģijai un veiktajiem aprēķiniem jābūt publiski pieejamiem (<sup>2</sup>).
- (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 (<sup>3</sup>) 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 (<sup>4</sup>).

### 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 (<sup>5</sup>);
  - b) atbalsts ārējo izmaksu samazināšanai — 30 % (<sup>6</sup>) no kopējām dzelzceļa transporta izmaksām un 50 % pieļaujamo izmaksu robežās (<sup>7</sup>);
  - c) savstarpējās izmantojamības atbalstam — 50 % no pieļaujamām izmaksām.
- (108) Ja atbalsts pārsniedz minētās robežas, dalībvalstīm ir jāpierāda attiecīgo pasākumu nepieciešamība un proporcionalitāte (<sup>8</sup>).
- (109) Gan atbalstam, ko piešķir par infrastruktūras izmantošanu, gan atbalstam ārējo izmaksu samazināšanai ir jābūt stingri ierobežotam, nepārsniedzot alternatīvo izmaksu atļūdzināšanu, kuras ir vairāk saistītas ar dzelzceļa transporta nekā ar piesārņojošāku 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.

(<sup>1</sup>) 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).

(<sup>2</sup>) Direktīvas 2001/14/EK 10. pants.

(<sup>3</sup>) 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.

(<sup>4</sup>) 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).

(<sup>5</sup>) 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.).

(<sup>6</sup>) I pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 24. oktobra Regulā (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro Marco Polo programmu Kopienas finansiālās 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.

(<sup>7</sup>) 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.

(<sup>8</sup>) 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 pamatnostādņiem 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 jāatspoguļo cenā, ko pieprasa no pasažiera vai kravas nosūtītāja, jo tās ir personas, kas izdara izvēli starp dzelzceļu un piesārņojošākiem transporta veidiem, piemēram, autotransportu <sup>(1)</sup>.
- (111) Visbeidzot — jo īpaši attiecībā uz atbalstu infrastruktūras izmantošanai un ārējo izmaksu samazināšanai — ir jābūt reālistiskām perspektīvām, kā uzturēt satiksmi, kas pārnesta uz dzelzceļa transportu, lai šā atbalsta rezultātā satiksmes pārnests būtu ilgtspējīgs.

### 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 nesēn izstrādāja praksi šā noteikuma piemērošanai <sup>(2)</sup>.
- (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 nostādņēs par valsts atbalstu pētniecībai, attīstībai un inovācijai <sup>(3)</sup> (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". <sup>(4)</sup> 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

<sup>(1)</sup> 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 publicēts.

<sup>(2)</sup> 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.).

<sup>(3)</sup> OV C 323, 30.12.2006., 1. lpp.

<sup>(4)</sup> *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 <sup>(1)</sup> 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 maksātne-spējas 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 proporcionalitātes 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 <sup>(2)</sup>.
- (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 <sup>(3)</sup>.
- (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.

<sup>(1)</sup> OVC 71, 11.3.2000., 14. lpp.

<sup>(2)</sup> 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.).

<sup>(3)</sup> *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 <sup>(1)</sup> 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.

---

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

## V

(Atzinumi)

## ADMINISTRATĪVAS PROCEDŪRAS

## KOMISIJA

## AICINĀJUMS IESNIEGT PRIEKŠLIKUMUS — EACEA/21/08

Lai īstenotu *Erasmus Mundus* ārējās sadarbības ietvaru Āzijas reģionā 2008./2009. akadēmiskajā mācību gadā

Kopienas rīcības programma sadarbības veicināšanai starp augstākās izglītības iestādēm un ES dalībvalstu un trešo valstu studentu, pētnieku un mācību spēku apmaiņai

(2008/C 184/08)

## 1. Mērķi un apraksts

*Erasmus Mundus* ārējās sadarbības ietvara mērķis ir Eiropas Savienības un trešo valstu savstarpēja bagātināšanās un labākas sapratne. Minētā programma paredzēta iestāžu sadarbības sekmēšanai augstākās izglītības jomā starp Eiropas Savienību un trešām valstīm, izmantojot mobilitātes projektu, kas paredzēts studentu un mācību spēka apmaiņai ar nolūku studēt, mācīt, apmācīt un pētīt.

Programma ietvers šādas darbības un izmaksas:

Eiropas un trešo valstu augstākās izglītības iestāžu **partnerības** izveidošana, lai aptvertu abus darbības veidus:

- augstāko izglītības iestāžu studentu, pētnieku un akadēmiskā personāla **individuālās mobilitātes izveidi**;
- **individuālās mobilitātes īstenošanu**; finansējamie mobilitātes un izglītības veidi saskaņā ar šo aicinājumu iesniegt priekšlikumus attiecas uz:
  - *studentiem*: studējošo studentu, maģistru, doktoru un pēcdoktorantūras mobilitātes iespējām;
  - *mācību spēkiem*: apmaiņas apmācības nolūkā, praktiska apmācība un pētniecība.

## 2. Pretendenti, kam ir tiesības piedalīties programmā, un saņēmēji

Pretendenti ir Eiropas universitātes vai augstākās izglītības iestādes, kas pārstāv līdz pat 20 partneriēstādes.

Partnerību veido Eiropas augstākās izglītības iestādes, kuru rīcībā *Erasmus* Harta bija pirms šī aicinājuma iesniegt priekšlikumus publicēšanas datuma, kā arī trešo valstu valsts iestāžu atzītās un akreditētās augstākās izglītības iestādes.

### 3. Valsts, kam ir tiesības piedalīties programmā

Saskaņā ar šo aicinājumu iesniegt priekšlikumus valstis, kam ir tiesības piedalīties, ir:

- 27 Eiropas Savienības dalībvalstis;
- Eiropas kandidātvalstis Horvātija un Turcija un EEZ valstis (Islande, Lihtenšteina un Norvēģija);
- šādas Āzijas valstis: *Afganistāna, Butāna, Nepāla, Pakistāna, Bangladeša, Kambodža, Šrilanka, Indija, Indonēzija, Malaizija, Filipīnas, Taizeme, Ķīna, Ziemeļkoreja, Mjanma/Birma un Maldīvu salas.*

### 4. Pieejamais budžets

Kopējais indikatīvais budžets, kas piešķirts Āzijas reģionam saskaņā ar šo aicinājumu iesniegt priekšlikumus ir **EUR 11 085 700**.

Ģeogrāfiskais ietvars	Plānotais finansējamo partnerību skaits	Aprēķinātās maksimālās dotācijas uz partnerību
Āzijas reģions	2	EUR 5 542 850

### 5. Termiņš

Pieteikumi jānosūta vēlākais līdz **2008. gada 31. oktobrim**.

### 6. Papildu informācija

Pilns aicinājuma iesniegt priekšlikumus teksts un pieteikuma veidlapas ir pieejamas šajā tīmekļa vietnē:

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

Pieteikumos jāievēro aicinājuma pilnā teksta noteikumi, un tie iesniedzami uz šim nolūkam paredzētas veidlapas.

## PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

## KOMISIJA

## VALSTS ATBALSTS — ITĀLIJA

Valsts atbalsts C 26/08 (ex NN 31/08) — Aizdevums EUR 300 miljonu apmērā uzņēmumam *Alitalia*

Aicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar 88. panta 2. punktu EK līgumā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 184/09)

Ar 2008. gada 11. jūnija vēstuli, kas autentiskajā valodā pievienota šim kopsavilkumam, Komisija ir paziņojusi Itālijai par savu lēmumu saistībā ar iepriekš minēto pasākumu uzsākt procedūru, kas paredzēta EK līguma 88. panta 2. punktā.

Mēneša laikā pēc šā kopsavilkuma un tam pievienotās vēstules publicēšanas ieinteresētās personas var iesniegt savus apsvērumus, nosūtot tos uz šādu adresi:

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

Šos apsvērumus paziņos Itālijai. Ieinteresētā persona, kas iesniedz apsvērumus, var rakstveidā pieprasīt, lai tās identitāte netiktu atklāta, norādot šādas prasības iemeslus.

## KOPSAVILKUMS

## FAKTI UN PROCEDŪRA

(1) Sanāksmē, kas notika 2008. gada 23. aprīlī, Itālijas iestādes informēja Komisiju par to, ka Itālijas Ministru padome 2008. gada 22. aprīlī ar 2008. gada 23. aprīļa Dekrētu Nr. 80 <sup>(1)</sup> apstiprināja EUR 300 miljonu aizdevuma piešķiršanu uzņēmumam *Alitalia*.

(2) Komisija 2008. gada 24. aprīļa vēstulē Itālijas iestādēm it sevišķi pieprasīja apstiprināt, ka tāds aizdevums patiešām ir, un saistībā ar to sniegt visu vajadzīgo informāciju, lai minēto pasākumu varētu novērtēt saskaņā ar Līguma 87. un 88. pantu.

(3) Itālijas iestādes pēc tam, kad Komisija tām piešķīra papildu termiņu, ar 2008. gada 30. maija vēstuli atbildēja uz

Komisijas 2008. gada 24. aprīļa vēstuli. Minētajā vēstulē Itālijas iestādes it sevišķi informēja Komisiju par 2008. gada 27. maijā pieņemto Dekrētu Nr. 93 <sup>(2)</sup>, ar kuru uzņēmumam *Alitalia* dod iespēju iepriekš minētā aizdevuma summu ieskaitīt pašu kapitālā, lai segtu uzņēmuma zaudējumus. Šī iespēja ir paredzēta, lai uzņēmumam ļautu saglabāt pašu kapitāla vērtību un izvairīties no tā, ka zaudējumi izraisītu akciju kapitāla un rezervju samazināšanos zem atļautās robežvērtības un tādējādi noved pie maksātspējas procedūras (*procedura concorsuale*) uzsākšanas, kā arī lai nodrošinātu privatizācijas iespējas atvērību un ticamību.

(4) Līdztekus Komisijai tika iesniegtas vairākas sūdzības par EUR 300 miljonu aizdevumu, ko Itālijas valdība piešķīra uzņēmumam *Alitalia*.

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

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

## NOVĒRTĒJUMS

- (5) Attiecībā uz jautājumu, vai minētais pasākums uzskatāms par atbalstu, Komisija šaubās par to, vai Itālijas valsts, attiecinot uz uzņēmumu *Alitalia* minēto pasākumu, nav rīkojusies kā piesardzīgs akcionārs, īstenojot vispārējo vai nozares strukturālo politiku, un vadījies no izredzēm, ka ieguldītā kapitāla ilgtermiņa rentabilitāte būs labāka nekā parastam ieguldītājam.
- (6) Šajā kontekstā Komisija, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, it sevišķi uzskata, ka minētais pasākums neatkarīgi no attiecīgo līdzekļu izmantojuma dod uzņēmumam *Alitalia* ekonomiskas priekšrocības, kādas tas nevarētu gūt parastos tirgus apstākļos. Šis novērtējums pamatots uz uzņēmuma finansiālā stāvokļa, kā arī uz izskatāmā pasākuma piešķiršanas nosacījumu un apstākļu izvērtējumu.
- (7) Komisija šaubās arī par pasākuma saderību ar kopējo tirgu. Tādējādi Komisija, pamatojoties uz šobrīd tās rīcībā esošo informāciju, it sevišķi uzskata, ka minētais atbalsta pasākums nav uzskatāms par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai<sup>(3)</sup>. Komisija atgādina, ka uzņēmumam *Alitalia* jau ir ticis piešķirts atbalsts pārstrukturēšanai un glābšanai.

## VĒSTULES TEKSTS

“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<sup>(4)</sup>.
- (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<sup>(5)</sup>.
- (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 segnalatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93<sup>(6)</sup> che concede all'*Alitalia* la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.

## 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (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.
- (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.

<sup>(3)</sup> OVC 244, 1.10.2004., 2. lpp.

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

<sup>(5)</sup> GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(7)</sup> 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 <sup>(8)</sup>.
- (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 <sup>(9)</sup>.
- (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 <sup>(10)</sup>, 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 <sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> 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).

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

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

<sup>(7)</sup> GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

<sup>(8)</sup> 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 <sup>(12)</sup> 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 <sup>(13)</sup>.
- (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 <sup>(14)</sup>.
- (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 <sup>(15)</sup> che fa riferimento alla situazione finanziaria di Alitalia descritta in precedenza.
- (24) L'insieme di questi elementi consente di ritenere che la situazione finanziaria di Alitalia fosse gravemente compromessa sia al momento della concessione del prestito di 300 Mio EUR con decreto-legge n. 80, sia al momento dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (25) In secondo luogo, per quanto riguarda le condizioni di concessione della misura, la Commissione constatata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(16)</sup>. Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 <sup>(17)</sup>.
- (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 <sup>(18)</sup>, 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 <sup>(19)</sup>, 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 <sup>(20)</sup>, 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.

<sup>(12)</sup> 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).

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

<sup>(14)</sup> 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).

<sup>(15)</sup> 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).

<sup>(16)</sup> Cfr. supra, considerando 10.

<sup>(17)</sup> Cfr. supra, considerando 12.

<sup>(18)</sup> Cfr. nota n. 4.

<sup>(19)</sup> GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

<sup>(20)</sup> 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 <sup>(21)</sup> 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 <sup>(22)</sup>.
- (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 <sup>(23)</sup>.

### 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 <sup>(24)</sup>.
- (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.

<sup>(21)</sup> 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.

<sup>(22)</sup> 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>).

<sup>(23)</sup> 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.

<sup>(24)</sup> 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<sup>(25)</sup>, 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<sup>(26)</sup>.

(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<sup>(27)</sup>, 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<sup>(28)</sup>. 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<sup>(29)</sup>.

(46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto una tantum<sup>(30)</sup>, 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<sup>(31)</sup>, 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<sup>(32)</sup>.

(47) La Commissione tiene infine ad aggiungere che le eccezioni alla regola dell'aiuto una tantum collegate in particolare all'esistenza di circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa interessata non le sembrano applicabili nelle circostanze in oggetto<sup>(33)</sup>.

### 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.

<sup>(27)</sup> GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

<sup>(28)</sup> GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

<sup>(29)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

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

<sup>(31)</sup> 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).

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

<sup>(33)</sup> Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

<sup>(25)</sup> GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

<sup>(26)</sup> 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.”

**Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju****(Lieta COMP/M.5141 — KLM/Martinair)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 184/10)

1. Komisija 2008. gada 17. jūlijā saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju, ievērojot Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup>, 4. pantu kuras rezultātā uzņēmums KLM Royal Dutch Airlines N.V. ("KLM", Nīderlande), ko kontrolē Air France — KLM Holding S.A. ("Air France-KLM", Francija), iegūst Padomes regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē pilnu kontroli pār uzņēmumu Martinair Holland N.V. ("Martinair", Nīderlande), iegādājoties akcijas.

2. Attiecīgie uzņēmumi veic šādu uzņēmējdarbību:

— uzņēmums KLM: starptautiska tīkla aviokompānija, kas darbojas visā pasaulē gan pasažieru, gan kravas pārvadājumu pa gaisu nozarē.

— uzņēmums Martinair: aviokompānija, kas piedāvā gan čarterreiskus, gan regulārus pakalpojumus, apkalpo tikai starpkontinentālus galamērķus un pārvadā gan pasažierus, gan kravas.

3. Iepriekšējā pārbaudē Komisija konstatē, ka uz paziņoto darījumu, iespējams, attiecas Regulas (EK) Nr. 139/2004 darbības joma. Tomēr galīgais lēmums šajā jautājumā netiek pieņemts.

4. Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai savus iespējamus novērojumus par ierosināto darbību.

Novērojumiem jānonāk Komisijā ne vēlāk kā 10 dienas pēc šīs publikācijas datuma. Novērojumus Komisijai var nosūtīt pa faksu (faksa numurs (32-2) 296 43 01 vai 296 72 44) vai pa pastu ar atsauces numuru COMP/M.5141 — KLM/Martinair uz šādu adresi:

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

---

(<sup>1</sup>) OVL 24, 29.1.2004., 1.lpp.

## CITI AKTI

## KOMISIJA

**Pieteikuma publikācija saskaņā ar 6. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 510/2006 par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu un cilmes vietu nosaukumu aizsardzību**

(2008/C 184/11)

Šī publikācija dod tiesības izteikt iebildumus pret pieteikumu atbilstīgi Padomes Regulas (EK) Nr. 510/2006 <sup>(1)</sup> 7. pantam. Komisijai jāsaņem paziņojumi par iebildumiem sešu mēnešu laikā no šīs publikācijas dienas.

## KOPSAVILKUMS

## PADOMES REGULA (EK) Nr. 510/2006

## “OVOS MOLES DE AVEIRO”

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

ACVN ( ) AĢIN ( X )

Šis kopsavilkums nosaka galvenos produkta specifikācijas elementus informācijas nolūkā.

1. **Atbildīgais departaments dalībvalstī:**

Nosaukums: Gabinete de Planeamento e Políticas  
Adrese: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º  
P-11099-073 Lisboa  
Tālr.: (351) 213 81 93 00  
Fakss: (351) 213 87 66 35  
E-pasts: gpp@gpp.pt

2. **Grupa:**

Nosaukums: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro  
Adrese: Mercado Municipal Santiago  
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB  
P-3800 Aveiro  
Tālr.: (351) 234 42 88 29  
Fakss: (351) 234 42 30 76  
E-pasts: apoma@sapo.pt  
Sastāvs: ražotāji/pārstrādātāji ( X ) citi ( )

3. **Produkta veids:**

2.4. grupa. Maize, mīklas izstrādājumi, kūkas, konditorejas izstrādājumi, cepumi un citi maizes konditorejas izstrādājumi.

(<sup>1</sup>) OVL 93, 31.3.2006., 12. lpp.

#### 4. Specifikācija:

(Regulas (EK) Nr. 510/2006 4. panta 2. punkta prasību kopsavilkums)

##### 4.1. Nosaukums: "Ovos Moles de Aveiro"

4.2. *Apraksts*: "Ovos Moles de Aveiro" ir produkts, ko izgatavo, sajaucot jēlus olu dzeltenumus un cukura sīrupu. Produkts pārdošanā pieejams bez iepakojuma vai iepildīts vafelē, vai iepildīts koka vai porcelāna podiņos. Produkts ir viendabīgā krāsā no dzeltenas līdz oranžai, ar vienmērīgu, ne sevišķi izteiktu spīdumu un bagātīgu olas dzeltenumu smaržu, kurā jaušamas karameles, kanēļa un žāvētu augļu notis, kas veidojas ķīmiskās reakcijās starp cukuru un olas dzeltenuma sastāvdaļām vārīšanas laikā. Produkts ir salds, tam raksturīga cukura un olas dzeltenuma garša, ko vārīšana padarījusi maigāku; tā konsistence ir krēmīga, tomēr stingra. Masa ir viendabīga, tajā nav ne olas dzeltenuma, ne cukura graudiņu (tomēr tie ir pieļaujami dažas dienas pēc izgatavošanas, ja radušies, produktam kristalizējoties). Pārdošanai paredzēto produktu reizēm iepilda plānā vafelē, kas ir viendabīgā krāsā no baltas līdz krēmkrāsai, necaurspīdīga, bez spīduma, bez smaržas vai ar vieglu miltu smaržu. Vafelei ir tai raksturīgā garša, tā ir valkana, drupena, sausa, gluda un viendabīga.

4.3. *Ģeogrāfiskais apgabals*: Ņemot vērā īpašās prasības, kas izvirzītas olas dzeltenumu krāsai un svaigumam, olu ražošanas ģeogrāfiskais apgabals atrodas tikai administratīvajos apgabalos līdzās Aveiru estuāram un tam piegulošajām lagūnām, kā arī administratīvajos apgabalos Vidusvougas apakšreģionā. Administratīvā ziņā ģeogrāfiskais apgabals aptver šādus administratīvos apgabalus: *Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoša, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos* un *Vouzela*.

Ņemot vērā īpašos augsnes un klimatiskos apstākļus un faktorus, kas vajadzīgi vafeļu un olu masas pagatavošanai, sevišķi tādus aspektus kā mitrums, gaisa temperatūra un īpaša zinātība, produkta ražošanas un iepakojšanas ģeogrāfiskais apgabals atrodas tikai administratīvajos apgabalos blakus Aveiru estuāram un tam piegulošajām lagūnām. Administratīvā ziņā šī teritorija aptver šādus administratīvos apgabalus: *Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoša, Ovar, Sever do Vouga* un *Vagos*.

4.4. *Izcelsmes apliecinājums*: Produkta saistību ar izcelsmes reģionu apliecina paša produkta fizikālās un organoleptiskās īpašības, sevišķi kvalitatīvās šajā reģionā iegūtās izejvielas, ražotāju īpašā zinātība, kas iegūta, gadu simtiem izgatavojot šo produktu saskaņā ar vēsturiskām, no paaudzes paaudzē nodotām tradīcijām, un daudzveidīgie produkta tirdzniecības iesaiņojumi — saldumus pārdod vai nu koka vai porcelāna podiņos, kas apgleznoti ar Aveiro reģionam tipiskiem motīviem, vai iepildītus plānās vafelēs, kuru forma atgādina tipiskus lagūnas motīvus (zivis, krabjus, mīdijas, dažādus gliemežvākus, koka mucīņas un bojās) vai žāvētus augļus (valriekstus un kastaņus). Tā kā ir izveidota kontroles sistēma, kas aptver visus ražošanas posmus, tostarp olu ražošanas saimniecības, vafeļu ražotnes un saldumu ražotnes, tas garantē, ka tikai tie ražotāji, kas atbilst minētajām prasībām un noteikumiem, var savus ražojumus apzīmēt ar aizsargātu ģeogrāfiskās izcelsmes norādi. Sertifikācijas zīme, kas atrodama uz visiem iepakojumiem vai norādīta ražotāju/pārdevēju tirdzniecības dokumentos, ir numurēta, un tas nodrošina pilnīgu izsekojamību līdz pat olu ražotājiem. Izcelsmi var pārbaudīt visos ražošanas posmos.

4.5. *Ražošanas metode*: Izmantojot uzticamus un nemainīgus vietējos paņēmienus, konditores olas uzmanīgi pārsit un atdala dzeltenumus no baltumiem vai nu ar rokām (ļaujot baltumam iztecēt caur pirkstiem), vai izmantojot piemērotu rīku. Tikām atsevišķi gatavo cukura sīrupu, kas nedrīkst būt ne pārāk biezs, ne pārāk šķidr. Kad sīrups atdzisis, tam pievieno olu dzeltenumus. Šo maisījumu karsē 110 °C temperatūrā, un šajā posmā sevišķi liela nozīme ir zinātībai. Pēc tam masu diennakti atdzesē un nostādina žāvēšanas skapī vai konditoru darbnīcās izveidotās īpaši pielāgotās "laboratorijās". To dara tāpēc, ka šajā posmā "Ovos Moles de Aveiro" masa ir visnotaļ jutīga pret strauju temperatūras maiņu un viegli uzņem svešas smaržas.

Pēc tam ar atdzesēto masu rīkojas atkarībā no tā, kā galaproduktu iecerēts tirgot:

— iepildīt podiņos, ko noslēdz ar vāciņu un celofāna plēvi produkta izolēšanai un aizsardzībai;

- iepildīt vafelēs, ko pēc tam salipina kopā un saspiež rokas presē, turklāt vafeļu salipināšanai nedrīkst izmantot nepasterizētu olbaltumu. Pēc tam vafeles ar šķērēm atdala citu no citas un taisni sagriež, veidojot dažādas figūras. Figūras novieto uz dēļiņiem un liek žāvēties žāvēšanas skapī (ja vajadzīgs); tās var arī pārklāt ar cukura sīrupu, kas piešķir papildu aizsardzību produktam;
- ievietot traukos pārdošanai bez iepakojuma.

Ņemot vērā produkta īpatnības, lai izvairītos no jēlkāda piesārņojuma un nepieļautu, ka mainās olu masas vai vafeles īpašības, tirgošanai paredzētos saldumus “Ovos Moles de Aveiro” iepakojumā izcelsmes vietā podiņos, kuru veidols, materiāls un dekoratīvie motīvi ir iepriekš apstiprināti, vai kartona iepakojumos, vai vakuumpakojumos, kuru dizainu apstiprinājusi grupa. Neiekotus saldumus “Ovos Moles de Aveiro” gan tīrā veidā, gan vafelēs var pārdot tikai konditorejās, turklāt ir jābūt izcelsmi apliecinošiem pavaddokumentiem, kuros norādīta partija un izgatavošanas datums.

“Ovos Moles de Aveiro” jāpārvadā, jāuzglabā un jātirgo 8–25 °C temperatūrā, un šādos apstākļos produkta derīguma termiņš parasti ir 15 dienas.

#### 4.6. Saikne:

Vēsturiskie faktori:

“Ovos Moles” Aveiru reģionā gatavo jau vairākus gadsimtus. Pirmsākumos šos saldumus gatavoja klosteros, un tur to gatavošanas māku apguva un tālāk no paaudzes paaudzē nodeva klosteru audzēknes. Ir dokumentāras liecības par to, ka 1502. gadā karalis Manuels I ik gadus piešķīra 10 pudus Madeiras cukura Aveiro Jēzus klostera konditorejai saldumu gatavošanai, ko tolaik izmantoja kā zāles atlabstošiem slimniekiem. 1908. gadā “Ovos Moles de Aveiro” kā deserts minēts karaļa ēdienkartē. Izcilais portugāļu rakstnieks Esa de Keirošs [Eça de Queiroz] šos saldumus nepārprotami minējis 1888. gadā sacerētajos darbos “Maiju ģimene” [“Os Maias”] un “Galvaspilsēta” [“A Capital”], bet plaši pazīstamais brazīliešu rakstnieks Eriko Verisimo [Erico Veríssimo] tos piemin 1973. gadā uzrakstītajā darbā “Klarnetes solo — atceres” [“Solo de Clarineta-Memórias”]. Tāpat “Ovos Moles de Aveiro” tipiskie podiņi, ar šo saldumu pildītās vafeles, kas gandrīz vienmēr veidotas jūras motīvu formā, un kolorītās pārdevējas attēlotas neskaitāmos flīžu gleznojumos, litogrāfijās, tautasdziesmās, dramatiskos darbos un reģiona dziesmu krājumos. Jau 1856. gadā darbojās reģistrēti un izslavēti ražotāji.

Dabas faktori:

No fitoklimatiskā viedokļa reģionā vislielākā nozīme ir Vougas upes hidrogrāfiskajam baseinam; šī upe savus ūdeņus nes uz citu ģeogrāfiski nozīmīgu ūdenskrātuvi — Aveiru estuāru. Šajā vietā izveidojušies īpaši apstākļi lauksaimniecībai, sevišķi kukurūzas audzēšanai, un putnkopībai, kas attīstījusies un sevišķi izplatījusies estuāram līdzās esošajos pakalnos.

Apgabalā starp Lejasvougu un Vidusvougu allaž bagātīgi augusi laba kukurūza. Šī lauksaimniecības nozare, kas daudzus gadu simtus bija vietējo iedzīvotāju iztikas avots, 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā kļuva arī par uzņēmējdarbības nozari, jo Vougas upei piegulošajos novados izveidojās lielsaimniecības, kurās ražoja kukurūzu ar atzīstamu kvalitāti.

Nav šaubu, ka tradicionālā kukurūza, ar ko baro vistas, ir viens no faktoriem, kas nosaka izejvielu augsto un īpašo kvalitāti.

Tāpat estuāra apgabalā raksturīgajai temperatūrai un mitrumam ir liela nozīme “Ovos Moles de Aveiro” un vafeļu ražošanā, jo tie piešķir tām pienācīgu un ilgstošu valkanumu, ko nav iespējams atdarināt ārpus reģiona.

Kultūras faktori:

Gan koka vai porcelāna podiņi, gan vafeļu ražošanā izmantotās veidnes nepārprotami liecina par saistību ar Aveiru estuāru un lagūnu. Sevišķi izplatīti ir tādi motīvi kā *ex libris*, kuros attēlota estuāra bāka vai tradicionālās *moliceiro* laivas, vai vafeles zivju, gliemežvāku, jūras iemītņieku un zvejas — vēl vienas tipiskas reģiona nozares — tīklu izmešanā izmantoto mucu un boju veidolā. Jāpiebilst, ka gan papeles koka, gan porcelāna podiņus ražo, izmantojot reģionam tipiskas un tradicionālas izejvielas un paņēmienus.

4.7. *Pārbaudes struktūra:*

Nosaukums: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Tālr.: (351) 223 39 01 62

Fakss: (351) 272 339 01 64

E-pasts: info@sagilab.com

Ir atzīts, ka *Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda.*, atbilst standarta 45011:2001 prasībām.

- 4.8. *Marķējums:* Uz iepakojuma obligāti jābūt norādei “Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida”, sertifikācijas zīmei, Kopienas logotipam (pēc tam, kad būs pieņemts lēmums par AĢIN reģistrāciju) un “Ovos Moles de Aveiro” logotipam, kas redzams zemāk.



Uz sertifikācijas zīmes (ar iespiestu hologrammu) obligāti jānorāda produkta nosaukums, kontroles un sertifikācijas iestādes nosaukums un sērijas numurs, kas nodrošina produkta izsekojamību.

---