ISSN 1725-5198

Il-Ġurnal Uffiċjali ta' l-Unjoni Ewropea

C 184

Volum 51

Edizzjoni bil-Malti

Informazzjoni u Avviżi

22 ta' Lulju 2008

Avviż Nru | Werrej | Paġna

II *Komunikazzjonijiet*

KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA

Kummissjoni

2008/C 184/01 Awtorizzazzjoni ta' l-għajnuna Statali fil-qafas tad-Dispożizzjonijiet ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE — Fir-rigward ta' dawn il-każijiet il-Kummissjoni ma tqajjimx oġġezzjonijiet (1) 1

2008/C 184/02 Awtorizzazzjoni ta' l-għajnuna Statali fil-qafas tad-Dispożizzjonijiet ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE — Fir-rigward ta' dawn il-każijiet il-Kummissjoni ma tqajjimx oġġezzjonijiet (1) 3

IV *Informazzjoni*

INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA

Kummissjoni

2008/C 184/03 Rata tal-kambju ta' l-euro 7

2008/C 184/04 Opinjoni tal-Kumitat Konsultattiv dwar l-amalgamazzjonijiet mogħtija fil-laqgħa tiegħu tat-28 ta' Frar 2008 rigward abbozz ta' deċiżjoni dwar il-Każ COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Relatur: IL-Belġju 8

2008/C 184/05 Rapport Finali ta' l-Uffiċjal tas-Seduta fil-Każ COMP/M.4731 — Google/DoubleClick *(skond l-Artikoli 15 u 16 tad-Deċiżjoni tal-Kummissjoni (2001/462/KE, KEFA) tat-23 ta' Mejju 2001 dwar it-termini ta' riferenza għall-Uffiċjali tas-Seduta f'ċerti proċeduri dwar il-kompetizzjoni — ĠU L 162, 19.6.2001, p. 21)* 9

MT

(1) Test b'rilevanza għaż-ŻEE

(Ikompli fil-paġna ta' wara)

Avviż Nru	Werrej (ikompli)	Paġna
2008/C 184/06	Sommarju ta' Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-11 ta' Marzu 2008 li tiddikjara konċentrazzjoni kompatibbli mas-suq komuni u t-tħaddim tal-Ftehim taż-ŻEE (Każ COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick) ([1])	10
2008/C 184/07	Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — Linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat għall-impriżi ferrovjarji	13

V *Avviżi*

PROĊEDURI AMMINISTRATTIVI

Kummissjoni

2008/C 184/08	Sejħa għal proposti — EACEA 21/08 — Għall-implimentazzjoni ta' It-Tieqa ta' Kooperazzjoni Esterna Erasmus Mundus Reġjun ta' l-Asja fis-sena akkademika 2008/2009 — Il-programm ta' Azzjoni tal-Komunità għall-promozzjoni tal-kooperazzjoni bejn l-istituzzjonijiet ta' l-edukazzjoni għolja u għall-iskambju ta' studenti, riċerkaturi u persunal akkademiku mill-Istati Membri ta' l-UE u Pajjiżi Terzi	32

PROĊEDURI GĦALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

Kummissjoni

2008/C 184/09	Għajnuna mill-Istat — Italja — Ghajnuna mill-Istat C 26/08 (ex NN 31/08) — Self ta' EUR 300 miljun lill-kumpanija Alitalia — Stedina għall-preżentazzjoni ta' kummenti b'applikazzjoni ta' l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE ([1])	34
2008/C 184/10	Notifika minn qabel ta' konċentrazzjoni (Każ COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ([1])	41

ATTI OĦRAJN

Kummissjoni

2008/C 184/11	Pubblikazzjoni ta' applikazzjoni skond l-Artikolu 6(2) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 510/2006 dwar il-protezzjoni ta' l-indikazzjonijiet ġeografiċi u d-denominazzjonijiet ta' l-oriġini għall-prodotti agrikoli u oġġetti ta' l-ikel	42

MT

([1]) Test b'rilevanza għaż-ŻEE

II

(Komunikazzjonijiet)

KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA

KUMMISSJONI

Awtorizzazzjoni ta' l-għajnuna Statali fil-qafas tad-Dispożizzjonijiet ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE

Fir-rigward ta' dawn il-każijiet il-Kummissjoni ma tqajjimx oġġezzjonijiet

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 184/01)

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	10.6.2008
Għajnuna Nru	N 61/08
Stat Membru	Spanja
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Il-bażi legali	Orden por la que se regulan las bases, el régime de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
It-tip tal-miżura	Skema ta' għajnuna
L-għan	Ir-riċerka u l-iżvilupp
Il-forma ta' l-għajnuna	Għotja diretta, Self b'rata ta' imgħax baxxa
L-Estimi	Baġit annwali: EUR 356 miljun Baġit globali: EUR 1 600 miljun
L-intensità	80 %
It-tul ta' żmien	Sal-31.12.2011
Setturi ekonomiċi	Is-setturi kollha
Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-għajnuna	—
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	1.7.2008
Għajnuna Nru	N 101/08
Stat Membru	L-Italja
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	R&D aid in the aeronautic sector
Il-bażi legali	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
It-tip tal-miżura	Skema ta' għajnuna
L-għan	Ir-riċerka u l-iżvilupp
Il-forma ta' l-għajnuna	Self b'rata ta' imgħax baxxa, Għotja rimborsabbli
L-Estimi	Baġit globali: EUR 720 miljun
L-intensità	80 %
It-tul ta' żmien	Sal-31.12.2013
Setturi ekonomiċi	L-industrija tal-manifattura
Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-għajnuna	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Awtorizzazzjoni ta' l-għajnuna Statali fil-qafas tad-Dispożizzjonijiet ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE

Fir-rigward ta' dawn il-każijiet il-Kummissjoni ma tqajjimx oġġezzjonijiet

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 184/02)

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	30.4.2008
Numru ta' referenza ta' l-għajnuna	N 251/07
Stat Membru	Il-Ġermanja
Reġjun	Skema nazzjonali wiesgħa
Titlu	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Bażi ġuridika	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Tip ta' miżura	Skema ta' għajnuna
Għan	Riċerka u żvilupp
Tip ta' għajnuna	Għotja
Baġit	EUR 9 750 000
Intensità	50 % (riċerka industrijali); 25 % (żvilupp sperimentali); 10 % bonus għall-impriżi ta' daqs medju; 20 % bonus għall-impriżi żgħar; 15 % bonus għall-proġetti li jinvolvu l-kollaborazzjoni bejn l-impriżi u l-organizzazzjonijiet ta' riċerka; l-intensità globali limitata għal 80 % fil-każijiet kollha
Tul ta' żmien	2008-2009
Setturi ekonomiċi	L-aktar is-settur tat-trasport
Isem u indirizz ta' l-awtorità li tagħti l-għajnuna	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Tagħrif ieħor	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	1.7.2008
Għajnuna Nru	N 304/07
Stat Membru	L-Italja
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Il-bażi legali	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
It-tip tal-miżura	Skema ta' għajnuna
L-għan	Kapital ta' riskju, Impriżi ta' daqs żgħir u medju
Il-forma ta' l-għajnuna	Provvista ta' kapital ta' riskju
L-Estimi	Baġit annwali: EUR 400 miljun Baġit globali: EUR 2 000 miljun
L-intensità	100 %
It-tul ta' żmien	1.9.2007-31.12.2013
Setturi ekonomiċi	—
Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-għajnuna	Ministero dello Sviluppo economico
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	5.6.2008
Għajnuna Nru	N 670/07
Stat Membru	Ir-Repubblika Ċeka
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečistění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečistění z průmyslových zdrojů
Il-bażi legali	Programový dokument OP ZP
It-tip tal-miżura	Skema ta' għajnuna
L-għan	Il-ħarsien ta' l-ambjent
Il-forma ta' l-għajnuna	Ghotja diretta
L-Estimi	Baġit annwali: CZK 188 miljun Baġit globali: CZK 1 130 miljun
L-intensità	50 %
It-tul ta' żmien	1.10.2007-31.12.2013
Setturi ekonomiċi	L-industrija tal-manifattura

Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-għajnuna	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	22.4.2008
Għajnuna Nru	N 726b/07
Stat Membru	L-Olanda
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Il-bażi legali	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
It-tip tal-miżura	Skema ta' għajnuna
L-għan	Kapital ta' riskju
Il-forma ta' l-għajnuna	Provvista ta' kapital ta' riskju
L-Estimi	Baġit annwali: EUR 468 miljun Baġit globali: EUR 3 745 miljun
L-intensità	—
It-tul ta' żmien	Sal-31.12.2015
Setturi ekonomiċi	Is-setturi kollha
Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-għajnuna	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	13.5.2008
Numru ta' referenza ta' l-għajnuna	N 22/08
Stat Membru	L-Iżvezja
Reġjun	—

Titolu (u/jew isem il-benefiċjarju)	Reduktion av CO_2-skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Bażi ġuridika	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Tip ta' miżura	Skema ta' għajnuna
Oġġettiv	Il-protezzjoni ta' l-ambjent
Forma ta' għajnuna	—
Il-Baġit	Il-baġit globali: EUR 170 miljun
Intensità	Bejn wieħed u ieħor 70 %
Tul ta' żmien	1.7.2008-31.12.2017
Setturi ekonomiċi	Manifattura ta' prodotti ta' l-ikel u xorb, manifattura tat-tessuti, manifattura ta' l-injam u prodotti ta' l-injam u s-sufra (minbarra għamara), manifattura ta' oġġetti tat-tiben, manifattura ta' polpa, karta u prodotti tal-karti, manifattura ta' kimiċi u prodotti kimiċi, manifattura ta' prodotti tal-gomma u tal-plastik, manifattura ta' karozzi u forniment ta' elettriku, gas u ilma
Isem u indirizz ta' l-awtorità li tagħti l-għajnuna	Skatteverket
Informazzjoni oħra	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tneħħew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

IV

(Informazzjoni)

INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA

KUMMISSJONI

Rata tal-kambju ta' l-euro [1]

Il-21 ta' Lulju 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

	Munita	Rata tal-kambju		Munita	Rata tal-kambju
USD	Dollaru Amerikan	1,5858	TRY	Lira Turka	1,8907
JPY	Yen Ġappuniż	169,65	AUD	Dollaru Awstraljan	1,6260
DKK	Krona Daniża	7,4614	CAD	Dollaru Kanadiż	1,5921
GBP	Lira Sterlina	0,79460	HKD	Dollaru ta' Hong Kong	12,3665
SEK	Krona Żvediża	9,4539	NZD	Dollaru tan-New Zealand	2,0830
CHF	Frank Żvizzeru	1,6220	SGD	Dollaru tas-Singapor	2,1441
ISK	Krona Iżlandiża	124,27	KRW	Won tal-Korea t'Isfel	1 603,64
NOK	Krona Norveġiża	8,0585	ZAR	Rand ta' l-Afrika t'Isfel	12,0414
BGN	Lev Bulgaru	1,9558	CNY	Yuan ren-min-bi Ċiniż	10,8310
CZK	Krona Ċeka	22,968	HRK	Kuna Kroata	7,2178
EEK	Krona Estona	15,6466	IDR	Rupiah Indoneżjan	14 513,24
HUF	Forint Ungeriż	229,36	MYR	Ringgit Malażjan	5,1348
LTL	Litas Litwan	3,4528	PHP	Peso Filippin	70,140
LVL	Lats Latvjan	0,7032	RUB	Rouble Russu	36,8495
PLN	Zloty Pollakk	3,2212	THB	Baht Tajlandiż	52,863
RON	Leu Rumen	3,5480	BRL	Real Brażiljan	2,5122
SKK	Krona Slovakka	30,330	MXN	Peso Messikan	16,1220

(1) *Sors:* rata tal-kambju ta' referenza ppubblikata mill-Bank Ċentrali Ewropew.

Opinjoni tal-Kumitat Konsultattiv dwar l-amalgamazzjonijiet mogħtija fil-laqgħa tiegħu tat-28 ta' Frar 2008 rigward abbozz ta' deċiżjoni dwar il-Każ COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

Relatur: IL-Belġju

(2008/C 184/04)

1. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-Kummissjoni li l-operazzjoni notifikata tikkostitwixxi konċentrazzjoni fl-ambitu tat-tifsira ta' l-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament dwar l-Amalgamazzjonijiet tal-KE.

2. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-Kummissjoni li l-operazzjoni notifikata tista' titqies bħala waħda li għandha dimensjoni Komunitarja wara r-referenza skond l-Artikolu 4(5) tar-Regolament dwar l-Għaqdiet tal-KE.

3. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-Kummissjoni li s-swieq li għandhom jiġu kkunsidrati huma:

   — is-suq għall-forniment ta' l-ispazju *online* għar-reklamar li possibilment jista' jkompli jiġi sottodiviż fi swieq għal reklamar ta' tfittxija fuq l-internet u għal dak li mhux għat-tfittxija,

   — is-suq għall-forniment ta' l-ispazju *online* għar-reklamar li possibilment jista' jkompli jiġi sottodiviż fi swieq għal reklamar ta' tfittxija fuq l-internet u għal dak li mhux għat-tfittxija,

   — is-suq għal forniment tat-teknoloġija ta' servizz *online* ta' riklam viżwali li possibilment jista' jkun sottodiviż bejn il-forniment ta' dawn is-servizzi lil dawk li jirreklamaw u lill-pubblikaturi.

4. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-Kummissjoni li:

   — is-suq għal forniment ta' spażju *online* għal reklamar, kemm għat-tfittxija kif ukoll mhux għat-tfittxija, għandu jiġi kkunsidrat flimkien mal-fruntieri nazzjonali jew lingwistiċi fiż-ŻEE,

   — is-suq għall-intermedjazzjoni għal reklamar *online,* kemm għt-tfittxija kif ukoll mhux għat-tfittxija, għandu għall-inqas ambitu mifrux madwar iż-ŻEE,

   — is-suq għal forniment tat-teknoloġija ta' servizz *online* ta' riklam viżwali li possibilment jista' jkun sottodiviż bejn il-forniment ta' dawn is-servizzi lil dawk li jirreklamaw u lill-pubblikaturi għandu għall-anqas ambitu mifrux madwar iż-ŻEE.

5. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-valutazzjoni tal-Kummissjoni li l-operazzjoni notifikata ma għandiex tfixkel b'mod sinifikanti l-kompetizzjoni effettiva fir-rigward ta' l-eliminazzjoni tal-kompetizzjoni attwali għat-tranżazzjoni bejn il-partijiet.

6. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-valutazzjoni tal-Kummissjoni li l-operazzjoni notifikata ma għandiex tfixkel b'mod sinifikanti l-kompetizzjoni effettiva fir-rigward ta' l-eliminazzjoni tal-partijiet bħala kompetituri potenzjali ta' xulxin.

7. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-valutazzjoni tal-Kummissjoni li l-operazzjoni notifikata ma għandiex tfixkel b'mod sinifikanti il-kompetizzjoni effettiva fir-rigward ta' l-effetti mhux orizzontali tagħha.

8. Il-Kumitat Konsultattiv jaqbel mal-Kummissjoni li l-konċentrazzjoni notifikata għandha tiġi ddikjarata kompatibbli mas-Suq Komuni u mal-ħidma tal-Ftehim taż-ŻEE skond l-Artikolu 8(1) tar-Regolament dwar l-Amalgamazzjoni u l-Artikolu 57 tal-Ftehim taż-ŻEE.

Rapport Finali ta' l-Uffiċjal tas-Seduta fil-Każ COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

(skond l-Artikoli 15 u 16 tad-Deċiżjoni tal-Kummissjoni (2001/462/KE, KEFA) tat-23 ta' Mejju 2001 dwar it-termini ta' riferenza għall-Uffiċjali tas-Seduta f'ċerti proċeduri dwar il-kompetizzjoni — ĠU L 162, 19.6.2001, p. 21)

(2008/C 184/05)

Fil-21 ta' Settembru, 2007 il-Kummissjoni rċeviet notifika ta' konċentrazzjoni proposta skond l-Artikolu 4 u wara referenza skond l-Artikolu 4(5) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 [1] ("ir-Regolament dwar l-Għaqdiet") li permezz tagħha l-impriża Google Inc. ("Google", ta' l-Istati Uniti) takkwista fit-tifsira ta' l-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament tal-Għaqdiet il-kontroll sħiħ ta' l-impriża DoubleClick Inc. ("DoubleClick", ta' l-Istati Uniti) permezz ta' xiri ta' ishma.

Wara li eżaminat in-notifika, il-Kummissjoni kkonkludiet li l-operazzjoni nnotifikata tqajjem dubji serji dwar kemm l-akkwist innotifikat huwa kompatibbli mas-suq komuni, kif ukoll mat-tħaddim tal-Ftehim taż-ŻEE fejn jidħol is-suq tar-reklamar fuq l-internet. Il-Kummissjoni tqis ukoll li l-impenji proposti, fid-19 ta' Ottubru 2007, mill-parti li għamlet in-notifika mhumiex biżżejjed biex jeliminaw għal kollox id-dubji serji identifikati mill-Kummissjoni matul il-fażi I ta' l-investigazzjoni. Għaldaqstant, fit-13 ta' Novembru 2007, il-Kummissjoni ddeċidiet li tibda l-proċedura skond l-Artikolu 6(1)(c) tar-Regolament dwar l-Għaqdiet.

Fis-16, id-19 u l-20 ta' Novembru 2007 ingħata aċċess għal dokumenti ewlenin lill-parti li għamlet in-notifika, skond il-paragrafu 45 ta' l-Aħjar Prassi tad-DĠ Kompetizzjoni dwar it-tmexxija ta' proċeduri ta' kontroll tal-KE dwar l-għaqdiet.

Abbażi tal-provi addizzjonali miġbura matul il-fażi II ta' l-investigazzjoni, il-Kummissjoni kkonkludiet li t-tranżazzjoni proposta mhix se timpedixxi b'mod sinifikanti l-kompetizzjoni effettiva fis-suq komuni jew f'xi parti sostanzjali minnu u għalhekk hija kumpatibbli mas-suq komuni u mal-Ftehim taż-ŻEE. B'hekk, ma ntbagħtet l-ebda Dikjarazzjoni ta' Oġġezzjonijiet lill-partijiet.

Ma saru l-ebda mistoqsijiet jew sottomissjonijiet mill-partijiet jew minn xi parti terza oħra. Il-każ ma jirrikjedix kummenti partikolari rigward id-dritt tas-smigħ.

Brussell, it-3 ta' Marzu 2008.

Karen WILLIAMS

---

[1] ĠU L 24, 29.1.2004, p. 1

Sommarju ta' Deċiżjoni tal-Kummissjoni
tal-11 ta' Marzu 2008
li tiddikjara konċentrazzjoni kompatibbli mas-suq komuni u t-tħaddim tal-Ftehim taż-ŻEE
(Każ COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick)

(It-test bl-Ingliż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 184/06)

Fil-11 ta' Marzu 2008 l-Kummissjoni adottat Deċiżjoni f'każ ta' amalgamazzjoni skond ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 ta' l-20 ta' Jannar 2004 dwar il-kontroll ta' konċentrazzjonijiet bejn l-impriżi ([1]) *(ir-Regolament ta' Amalgamazzjoni tal-KE), u b'mod partikolari l-Artikolu 8(1) ta' dak ir-Regolament. Verżjoni mhux kunfidenzjali tad-Deċiżjoni sħiħa tinstab fil-lingwa awtentika tal-każ fil-websajt tad-Direttorat Ġenerali għall-Kompetizzjoni, fl-indirizz li ġej:*

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

I. INTRODUZZJONI

1. Fil-21 ta' Settembru 2007, il-Kummissjoni rċeviet notifika ta' konċentrazzjoni proposta skond l-Artikolu 4 u wara referenza skond l-Artikolu 4(3) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 (ir-Regolament dwar l-Amalgamazzjonijiet) li permezz tagħha l-impriża Google Inc. ("Google", l-Istati Uniti) takkwista fit-tifsira ta' l-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament tal-Kunsill, il-kontroll sħiħ ta' l-impriża DoubleClick Inc. ("DoubleClick", ta' l-Istati Uniti) permezz ta' xiri ta' ishma.

II. IL-PARTIJIET

2. Google topera magna tat-tiftix fuq l-Internet u tipprovdi spazju *online* għar-reklamar fuq il-websajts tagħha stess kif ukoll fuq il-websajts imsieħba (affiljati man-netwerk Google "AdSense") Iktar reċentament, speċjalment wara l-akkwist ta' YouTube, Google bdiet tipprovdi kontenut ukoll. Google iġġib kważi d-dħul tagħha kollu mir-reklamar *online*.

3. DoubleClick prinċipalment tbigħ teknoloġija ta' servizzi ta' reklamar, ta' ġestjoni u ta' rapurtaġġ fuq skala mondjali lill-pubblikaturi ta' websajts, dawk li jirreklamaw u agenziji tar-reklamar. Qiegħda wkoll tniedi pjattaforma ta' intermedjazzjoni (skambji ta' reklami).

III. RIFERIMENT KONFORMI MA' L-ARTIKOLU 4(5)

4. It-tranżazzjoni proposta m'għandhiex dimensjoni Komunitarja skond it-tifsira ta' l-Artikolu 1(2) u (3) tar-Regolament ta' l-Amalgamazzjonijiet. Mandanakollu, wara talba għal riferiment taħt l-Artikolu 4(5) tar-Regolament ta' l-Amalgamazzjonijiet tal-KE, il-konċentrazzjoni hija meqjusa li għandha dimensjoni Komunitarja.

IV. IS-SUQ TAL-PRODOTTI RELEVANTI

5. Google hija attiva prinċipalment fil-forniment ta' spazju *online* għar-reklamar. Is-suq tal-prodott relevant l-iktar wiesa' possibbli kkunsidrat f'din id-Deċiżjoni huwa s-suq tar-reklamar *online* globali. Il-Kummissjoni għamlet valutazzjoni dwar jekk dan is-suq għandux ikompli jinqasam iktar fuq il-bażi tal-forom differenti ta' reklamar *online* (reklamar b'test vs reklamar mhux b'test (viżwali) u/jew reklamar ta' tfittxija vs reklamar mhux ta' tfittxija) jew fuq il-bażi ta' mezzi ta' bejgħ differenti (bejgħ dirett vs bejgħ intermedjat permezz ta' netwerks ta' reklamar u skambji ta' reklami). Madanakollu, id-definizzjoni eżatta tas-suq tal-prodott relevanti baqgħet vaga fid-Deċiżjoni billi t-tranżazzjoni ma twassalx għal tħassib dwar kompetizzjoni taħt ebda definizzjoni possibbli tas-suq tal-prodott.

6. DoubleClick hija attiva fis-servizz tar-reklamar viżwali. L-investigazzjoni tas-suq uriet li t-teknoloġija tas-servizzi għar-reklamar viżwali tikkostitwixxi suq separat mit-teknoloġija tas-servizzi tar-reklamar għal reklami bit-test. Fis-suq tat-tekonoliġija tas-servizzi tar-reklamar viżwali għandha ssir qasma oħra bejn il-fornimet ta' servizzi bħal dawn lil dawk li jirriklamaw u l-forniment ta' servizzi bħal dawn lill-pubblikaturi.

V. IS-SWIEQ ĠEOGRAFIĊI RILEVANTI

7. Id-Deċiżjoni tiddefinixxi s-suq ta' l-ispazju *online* għar-reklamar globali bħala ġeografikament maqsum matul il-fruntieri nazzjonali u lingwistiċi fiż-ŻEE. F'dak li għandu x'jaqsam ma' l-intermedjazzjoni, id-Deċiżjoni tikkonkludi li dan is-suq ipotetiku huwa mill-inqas wiesa' daqs iż-ŻEE fl-ambitu ta' applikazzjoni.

8. Fl-aħħarnett, id-Deċiżjoni tiddefinixxi s-swieq għall-forniment tat-teknoloġija ta' servizzi għar-reklamar viżwali lil dawk li jirriklamaw u lill-pubblikaturi bħala mill-inqas wiesgħa daqs iż-ŻEE fl-ambitu ta' applikazzjoni.

([1]) ĠU L 24, 29.1.2004, p. 1.

VI. EVALWAZZJONI KOMPETITTIVA

6.1. Pożizzjoni tal-partijiet fis-swieq relevanti

9. Google hija attiva bħalissa fis-suq ta' reklamar *online* (i) bħala pubblikatur, bil-pagna tagħha stess bil-magna ta' tfittxija Google.com (u l-paġni web nazzjonali bħal ma huma google.fr, google.it eċċ.), u (ii) bħala intermedjarja bin-network ta' reklamar tagħha (AdSense). Permezz ta' dawn il-mezzi diretti jew indiretti, Google hija l-fornitur prinċipali fir-reklamar *online*, u partikularment fl-ispazju tar-reklamar ta' tfittxija fiż-ŻEE b'sehem fis-suq ta' bejn (25-35) % u (60-70) % jiddependi fuq id-definizzjoni eżatta tas-suq.

10. Il-kompetituri prinċipali ta' Google fir-reklamar ta' tfittxija huma Yahoo! u Microsoft b'ishma fis-suq sa (10-20) % fuq livell dinji u mill-inqas (0-10) % fiż-ŻEE għal Yahoo! u madwar (0-10) % għal Microsoft kemm fuq livell dinji kif ukoll fuq livell taż-ŻEE. Għall-intermedjazzjoni mhux ta' tfittxija fiż-ŻEE, per eżempju TradeDoubler, Zanox (li hija parti minn Axel Springer), AdLink, Interactive Media (li hija parti minn Deutsche Telekom), Advertising.com u Lightningcast (it-tnejn AOL/TimeWarner) u Tomorrow Focus huma attivi (madwar (10-20) % ta' ishma fis-suq fil-każ ta' TradeDoubler, (0-10) % fil-każ ta' Zanox u madwar (0-10) % għal kull parti oħra).

11. DoubleClick tipprovdi teknoliġija ta' servizzi għar-reklamar. Fuq in-naħa ta' dawk li jirriklamaw, DoubleClick għandha rwol prinċipali fis-suq ta' servizzi għar-reklamar fiż-ŻEE flimkien ma aQuantive/Atlas (reċentament akkwistata minn Microsoft). Dawn għandhom madwar (30-40) % sehem kull waħda fis-suq taż-ŻEE. Fuq in-naħa tal-pubblikaturi, l-investigazzjoni tas-suq turi li DoubleClick hija l-impriż ewlenija b'madwar (40-50) % sehem fis-suq taż-ŻEE, segwita minn 24/7 Real Media/OpenAdStream (reċemtament akkwistata mill-aġenzija tar-reklamar WPP) b'inqas minn (20-30) % u AdTech/AOL (inqas minn (10-20) %).

12. Minkejja dawn l-ishma fis-suq relativament għoljin, il-poter fis-suq ta' DoubleClick huwa limitat minħabba li DoubleClick tiffaċċja kompetizzjoni sinifikanti minn fornituri rivali ta' għodod ta' servizzi għar-reklamar, li għalihom imorru l-klijenti f'każ li huma jgħollu l-prezz. Waqt li l-investigazzjoni tas-suq ipprovidiet risposti mħallta dwar il-livell teoretiku ta' spejjeż ta' tranżizzjoni, hemm evidenza li numru kbir ta' pubblikaturi u dawk li jirrklamaw fil-verità qalbu minn DoubleClick għal fornituri oħra ta' servizzi (u bil-maqlub) fis-snin li għaddew. Il-fatt li s-suq ta' servizzi għar-reklamar bħalissa huwa kompetittiv jidher ukoll mit-tnaqqis sinifikanti fil-prezz tal-prodotti ta' DoubleClick lil dawk li jirriklamaw u lill-pubblikaturi waqt perjodu ta' bżonn ikbar.

13. DoubleClick qiegħda tniehdi wkoll skambju ta' reklami ġdid. Dan l-iskambju ta' reklami beda' l-*beta testing* f'Ġunju 2007. In-numru ta' tranżazzjonijiet li għamlet s'issa mhux sinifikanti u, hekk jew hekk, għadu ma laħaqx kummerċjalizzajoni sħiha.

6.2. Effetti Orizzontali

14. Bħalissa DoubleClick mhix preżenti fuq is-suq għall-forniment ta' spazju *online* u Google mhix qed tipprovdi għodod ta' servizzi għar-reklamar waħedhom. Għalhekk, m'hemm ebda kompetizzjoni vera bejn iż-żewġ kumpaniji.

15. Id-Deċiżjoni tikkonkludi wkoll li t-tranżazzjoni proposta ma twassal għal ebda tħassib dwar il-kompetizzjoni b'għan li possibilment tkun eliminata kompetizzjoni potenzjali bejn Google u DoubleClick. L-iskambju ta' riklami ta' DoubleClick għadu ma żviluppax pożizzjoni sinifikanti fis-suq, iżda ma tistax tkun eliminata l-possibiltà li DoubleClick, jekk tibqa' indipendenti, tista' tiżviluppa rwol importanti fis-suq ta' intermedjazzjoni. Madanakollu, huwa probabbli li jibqa' numru biżżejjed ta' kompetituri li jżommu biżżejjed pressjoni kompetittiva wara l-amalgamazzjoni għalhekk il-kompetizzjoni ma tkunx sinifikattivament imfixkla. Partikularment, meta mqabbla ma' partijiet oħra attivi f'dan is-suq, DoubleClick ma tidhirx li għandha xi vantaġġi sinifikanti fil-kompetizzjoni ma' Google fis-suq ta' intermedjazzjoni tar-reklamar.

16. Għal dak li għandu x'jaqsam mal-kompetizzjoni potenzjali minn Google fis-suq ta' servizzi għar-reklamar, id-Deċiżjoni teżamina l-fatt li Google bħalissa qed tiżviluppa prodott ta' servizzi għar-reklamar ġdid kemm għas-servizzi għar-reklamar viżwali għal dawk li jirreklamaw kif ukoll għall-pubblikaturi, iżda telimina kull tħassib dwar l-eliminazzjoni possibbli tal-kompetizzjoni potenzjali billi m'hemm l-ebda indikazzjoni li l-prodotti ġodda ta' Google kienu se jkunu f'pożizzjoni aħjar biex jikkompetu mal-prodotti rispettivi ta' DoubleClick milli kienu l-bosta partijiet diġa' preżenti fis-suq.

6.3. Effetti mhux orizzontali

6.3.1. *Esklużjoni bbażata fuq il-pożizzjoni fis-suq ta' DoubleClick fis-servizzi għar-reklamar*

17. Il-Kummissjoni investigat numru ta' strateġiji ta' esklużjoni bbażati fuq il-pożizzjoni fis-suq tas-servizzi għar-reklamar ta' DoubleClick li setgħat twettaq l-entità amalgamata. Dawn l-istrateġiji jinkludu (a) iż-żieda fil-prezz ta' l-għodod ta' DoubleClick meta użati minn pubblikaturi jew dawk li jirreklamaw meta qed jikkompetu ma' netwerks ta' reklamar jew żieda selettiva fil-preżż ta' l-għodod ta' DoubleClick lill-klijenti li huma inqas probabbli li jaqilbu għal fornituri oħra ta' għodod ta' servizzi għar-reklamar, (b) tnaqqis fil-kwalità ta' l-għodod ta' DoubleClick meta użati ma' netwerks ta' reklamar li qed jikkompetu magħhom, (c) assoċjazzjoni ta' l-għodod ta' DoubleClick mas-servizzi ta' intermedjazzjoni ta' Google (b'assoċjazzjoni pura jew imħallta), (d) "tgħawwiġ" tal-mekkanismu ta' l-arbitraġġ tar-reklami biex isservi reklami favur AdSense, u (e) tagħmel esklużjoni (jiġifieri tirrifjuta li tbigħ jew iżżid l-ispejjż tar-rivali) fil-bejgħ ta' għodod ta' servizzi għar-reklamar lil netwerks ta' reklamar li qed jikkompetu magħhom.

18. Id-Deċiżjoni telimina dan it-tħassib kollu. L-ewwelnett, l-investigazzjoni tas-suq uriet li l-entità amalgamata ma tkunx tista' teskludi r-rivali tagħha fis-suq tas-servizzi għar-reklamar b'suċċess minħabba li DoubleClick qed tiffaċċja numru ta' limitazzjonijiet kompetittivi u mhux probabbli li teżerċita poter sinifikanti fis-suq.

19. It-tieni, l-inċentivi ta' l-entità amalgamata biex toħloq l-istrateġiji deskritti wkoll tidher limitata. Differenzi (anke sinifikanti) fil-prezz ta' l-għodod tas-servizzi għar-reklamar mhux probabbli li jwasslu għal tibdil sinifikanti bejn net-werks ta' reklamar minħabba li l-ispejjeż tas-servizzi għar-reklamar jirrapreżentaw proporżjon żgħir ta' l-ispejjeż/id-dħul ta' reklamar *online* għal dawk li jirreklamaw u għall-pubblikaturi. Dan probabbilment inaqqas kull inċentiv biex DoubleClick toffri t-teknoloġija ta' servizzi għar-reklamar viżwali bi prezz inqas (jew anke b'xejn) lill-pubblikaturi meta użata ma' AdSense (jiġifieri assoċjazzjoni mħallta). Assoċjazzjoni pura (jiġifieri l-assoċjazzjoni tat-teknoloġija ta' servizzi għar-reklamar viżwali ma' intermedjazzjoni permezz ta' AdSense) mhux probabbli li tħalli profitt minħabba t-tranżizzjonijiet li din tista' teżiġi. L-istrateġija ta "tgħawwiġ" tikkostittwixxi nuqqas fl-obbligazzjonijet kuntrattwali ta' l-entità amalgamata lejn il-klijenti tagħha, li, jekk issir fuq livell sinifikanti, probabbilment tkun innutata.

20. Fl-aħħarnett, ukoll jekk xi waħda minn dawn l-istrateġiji kellha tkun implimentata b'suċċess, it-tranżazzjoni xorta mhix probabbli li jkollha effett negattiv fuq il-kompetizzjoni billi l-entità amalgamata tkompli tikkompeti ma' numru ta' rivali finanzjarjament b'saħħithom u vertikalment integrati (inklużi Microsoft, Yahoo!, AOL u WPP) li joffru l-istess grupp ta' prodotti.

6.3.2. *Esklużjoni bbażata fuq il-pożizzjoni fis-suq ta' Google fir-reklamar ta' tfittxija u s-servizzi ta' intermedjazzjoni tar-reklamar*

21. Minħabba l-pożizzjoni b'saħħitha ta' Google fil-forniment ta' reklami ta' tfittxija, Google tista' wkoll tuża din il-pożizzjoni tagħha biex tidħol fis-suq tas-servizzi għar-reklamar viżwali billi titlob lill-utenti tas-servizzi tagħha ta' reklami ta' tfittxija (intermedjazzjoni) jużaw il-prodotti DoubleClick biex iservu l-inventarju tagħhom kollu jew parti minnu. Id-Deċiżjoni telimina wkoll dan it-tħassib.

22. Diġa' l-kapaċità biex jiġu esklużi r-rivali b'użu ta' din l-istrateġija tidher li hi limitata billi hemm numru limitat ħafna ta' klijenti komuni li jużaw kemm ir-reklami ta' tfittxija jew is-servizzi intermedjarji ta' reklami ta' tfittxija kif ukoll it-teknoloġija tas-servizz għar-reklamar viżwali. Minbarra hekk, minn naħa ta' dawk li jirreklamaw, jista' jkun hemm diffikultajiet prattiċi fil-każ li ż-żewġ partijiet relevanti tal-pakkett ma jkunux mibjugħa flimkien.

23. Minbarra hekk, l-investigazzjoni tas-suq uriet li l-entità amalgamata ma jkollhiex inċentiv li taddotta strateġija bħal din billi din l-istrateġija probabbilment ma tkunx ta' profitt.

24. Madanakollu, ukoll jekk xi waħda minn dawn l-istrateġiji kellha tkun implimentata b'suċċess, it-tranżazzjoni xorta mhix probabbli li jkollha effett negattiv fuq il-kompetizzjoni billi l-entità amalgamata tkompli tikkompeti ma' numru ta' rivali finanzjarjament b'saħħithom u vertikalment integrati (inklużiMicrosoft, Yahoo!, AOL u WPP) li diffiċli li jkunu esklużi..

6.3.3. *Esklużjoni bbażata fuq l-assi magħquda ta' Google u ta' DoubleClick*

25. Fl-aħħarnett, l-għaqda waħedha ta' l-assi ta' DoubleClick ma' dawk ta' Google, u partikularment id-*databases* li iż-żewġ kumpaniji għandhom u li jistgħu jiżviluppaw fuq il-bażi ta' l-imġiba *online* tal-klijenti tista' tħalli lill-entità amalgamata tilħaq pożizzjoni li ma tkunx tista' tintlaħaq mill-kompetituri tagħha. B'riżultat ta' din l-għaqda, il-kompetituri ta' Google ikunu progressivament marġinalizzati u fl-aħħar mill-aħħar dan jippermetti li Google tgħolli l-prezzijiet għas-servizzi tagħha ta' intermedjazzjoni.

26. Madanakollu, l-investigazzjoni tas-suq uriet li dan it-tħassib m'għandux bazi. Il-kuntratti ta' DoubleClick ma dawk li jirreklamaw u l-pubblikaturi tagħha jħallu lil DoubleClick tuża d-dejta maħluqa permezz tat-teknoloġija tas-servizz għar-reklamar tagħha biss għall-benefiċċju tal-klijent rispettiv. M'hemm ebda indikazzjoni li l-entità amalgamata tkun tista' timponi bdil fil-kuntratti fuq il-klijenti li jħallu l-użu trażversali tad-dejta tagħhom fil-futur. Barra minn hekk, l-għaqda tad-dejta dwar it-tfittxija mad-dejta dwar l-imġiba tal-*web surfing* ta' l-utenti hija diġa' disponibbli għal numru ta' kompetituri ta' Google illum (eż. Microsoft u Yahoo).

VII. GĦELUQ

27. Id-Deċiżjoni għalhekk tikkonkludi li l-konċentrazzjoni proposta mhux ser twassal għal tħassib dwar kompetizzjoni li bħala riżultat jimpedixxi b'mod sinifikanti l-kompetizzjoni effettiva fis-Suq Komuni jew f'parti sostanzjali minnu. Għalhekk, il-Kummissjoni ddikjarat li t-tranżazzjoni hija kompatibbli mas-Suq Komuni u l-Ftehim taż-ŻEE, skond l-Artikolu 8(1) tar-Regolament ta' Amalgamazzjoni u l-Artikolu 57 tal-Ftehim taż-ŻEE.

Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni

Linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat għall-impriżi ferrovjarji

(2008/C 184/07)

1. DAĦLA

1.1. Kuntest ġenerali: is-settur ferrovjarju

(1) Il-linji tal-ferrovija għandhom vantaġġi uniċi: huwa mod tat-trasport sikur u ma jniġġisx. It-trasport ferrovjarju jista' għalhekk jagħti kontribut ewlieni għall-iżvilupp tat-trasport sostenibbli fl-Ewropa.

(2) Il-White Paper "Il-politika Ewropea tat-trasport għall-2010: wasal iż-żmien li niddeċiedu" ([1]) u r-reviżjoni tagħha ta' nofs il-perjodu ([2]) jenfasizzaw kemm huwa meħtieġ settur ferrovjarju dinamiku għat-twaqqif ta' sistema ta' trasport ta' oġġetti u ta' persuni li taħdem sew, b'mod sikur u xieraq, li tikkontribwixxi għat-twettiq ta' suq Ewropew uniku bi prosperità fit-tul. Il-konġestjoni tat-toroq li jġarrbu l-ibliet u ċerti żoni tal-Komunita' Ewropea, il-ħtieġa li tittieħed azzjoni għall-isfidi tat-tibdil fil-klima, iż-żieda fil-prezz ta' l-idrokarburi juru sa liema punt huwa meħtieġ li jiġi stimulat l-iżvilupp tat-trasport bil-ferrovija. F'dan ir-rigward, ta' min ifakkar li l-għanijiet ambjentali stabbiliti mit-Trattat għandhom ikunu segwiti ugwalment mill-Politika Komuni tat-Trasport ([3]).

(3) Għaldaqstant, is-settur tat-trasport ferrovjarju fl-Ewropa mhux qed jiġbed biżżejjed interess. Mis-snin sittin sa tmiem is-seklu 20, kien hemm tnaqqis kontinwu. It-traffiku ferrovjarju kemm tal-merkanzija kif ukoll tal-passiġġieri naqas, f'termini relattivi, meta mqabbel mal-modi l-oħra. It-trasport ferrovjarju tal-merkanzija naqas ukoll f'termini assoluti: it-tagħbijiet ittrasportati bil-ferrovija kienu ogħla fl-1970 milli fl-2000. Fil-fatt, l-impriżi ferrovjarji tradizzjonali ma kienux iktar f'pożizzjoni li joffru l-affidabbiltà u l-osservanza tal-ħinijiet mitluba mill-klijenti tagħhom, u dan wassal għal trasferiment tat-traffiku bil-linji tal-ferrovija lejn il-modi l-oħra ta' trasport, u prinċipalment lejn it-triq ([4]). Jekk it-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri, għall-kuntrarju, baqa' jikber f'termini assoluti, din iż-żieda sadanittant dehret limitata ħafna meta mqabbla maż-żieda tat-trasport bit-triq u bl-ajru ([5]).

(4) Anki jekk din it-tendenza jidher li dan l-aħħar ġiet invertita ([6]), il-mixja li trid issir biex it-trasport ferrovjarju jsir solidu u kompetittiv għadha twila. B'mod partikolari, fis-settur tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, għad hemm diffikultajiet kbar li jeħtieġu azzjoni min-naħa ta' l-awtoritajiet pubbliċi ([7]).

(5) It-tnaqqis relattiv tas-settur ferrovjarju Ewropew jirriżulta l-aktar mill-organizzazzjoni storika ta' l-offerta tat-trasport, essenzjalment skond skemi nazzjonali u monopolistiċi.

(6) L-ewwelnett, fin-nuqqas ta' kompetizzjoni fuq in-networks nazzjonali, l-impriżi ferrovjarji ma kienux imħeġġa biex inaqqsu l-ispejjeż operattivi tagħhom u biex jiżviluppaw servizzi ġodda. L-attivitajiet tagħhom ma ġabux biżżejjed dħul biex ikopru l-ġabra kollha ta' l-ispejjeż u l-investimenti meħtieġa. Kultant, dawn l-investimenti neċessarji ma sarux. F'ċerti każijiet, l-Istati Membri ġiegħlu lill-impriżi

([1]) COM(2001) 370, 12.9.2001, p. 18.

([2]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni "Inżommu lill-Ewropa miexja — Il-mobilità sostenibbli għall-kontinent tagħna — Reviżjoni ta' nofs il-perjodu tal-White Paper dwar it-Trasport", (COM(2006) 314, 22.6.2006, p. 21).

([3]) L-Artikolu 2 tat-Trattat jiddikjara, fost l-għanijiet prinċipali tal-Komunità, dik li jkun promoss "it-tkabbir sostenibbli li ma jkunx inflazzjonarju u li jirrispetta l-ambjent". Dawn id-dispożizzjonijiet huma kompletati bl-għanijiet partikolari ddefiniti fl-Artikolu 174, li jistipula li l-politika tal-Komunità fil-qasam ta' l-ambjent tikkontribwixxi notevolment għall-preservazzjoni, il-ħarsien u t-titjib tal-kwalità ta' l-ambjent. L-Artikolu 6 tat-Trattat jiddikjara li: "Il-ħtiġijiet għall-ħarsien ta' l-ambjent għandhom ikunu integrati fid-definizzjoni u l-implimentazzjoni tal-politika u l-attivitajiet Komunitarji msemmija fl-Artikolu 3, partikolarment bl-iskop li jinkoraġixxu żvilupp sostenibbli".

([4]) Mill-1995 sa l-2005, it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija (imfisser f't/km) żdied b'0,9 % bħala medja kull sena, kontra +3,3 % ta' żieda medja annwali għat-toroq matul l-istess perjodu (sors: Eurostat).

([5]) Mill-1995 sa l-2004, it-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri (imfisser f'passiġġieri/km) żdied b'0,9 % bħala medja fis-sena, kontra +1,8 % ta' żieda medja annwali għall-vetturi partikolari matul l-istess perjodu (sors: Eurostat).

([6]) Mill-2002 'l hawn, speċjalment fil-pajjiżi li fetħu s-swieq tagħhom għall-kompetizzjoni. Fl-2006, wieħed jinnota żieda annwali ta' 3,7 % fir-rendiment tat-trasport ferrovjarju ta' merkanzija u ta' 3 % fir-rendiment tat-trasport tal-passiġġieri. Dan it-titjib mistenni li jiġi kkonfermat fl-2007.

([7]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni "Lejn network ferrovjarju bi prijorità għall-merkanzija" (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 u SEC(2007) 1325), 18.10.2007.

ferrovjarji nazzjonali biex jagħmluhom meta dawn ma kienux f'pożizzjoni li jiffinanzjawhom b'mod suffiċjenti fuq ir-riżorsi tagħhom stess. Dan irriżulta f'dejn imdaqqas għal dawn l-impriżi, dejn li minnu nnifsu kellu impatt negattiv fuq l-iżvilupp tagħhom.

(7) Barra minn hekk, l-iżvilupp tat-trasport ferrovjarju fl-Ewropa kien limitat minħabba n-nuqqas ta' standardizzazzjoni u interoperabbiltà tan-networks, filwaqt li t-trasportaturi bit-triq u bl-ajru kienu żviluppaw firxa ta' servizzi internazzjonali. Il-Komunità Ewropea wirtet mużajk ta' networks ferrovjarji nazzjonali kkaratterizzati minn distanzi ta' linji differenti u minn sistemi ta' sinjalar u ta' sigurtà mhux kompatibbli, biex b'hekk l-impriżi ferrovjarji ma setgħux jagħmlu qligħ mill-ekonomiji ta' skala li jirriżultaw mill-kunċett ta' infrastrutturi u vetturi ferrovjarji (rolling stock) għal suq wieħed kbir flok għal 25 ([1]) suq nazzjonali.

(8) Il-Komunità Ewropea qiegħda twettaq politika maħsuba biex terġa' tagħti l-ħajja lis-settur ferrovjarju fuq tliet livelli ewlenin:

(a) bit-twaqqif gradwali ta' kundizzjonijiet li jippermettu li titrawwem il-kompetizzjoni fuq is-swieq tas-servizzi tat-trasport ferrovjarju;

(b) bl-inkuraġġiment għall-istandardizzazzjoni u l-armonizzazzjoni teknika fuq in-networks ferrovjarji Ewropej, bil-għan li tinkiseb interoperabbiltà sħiħa fuq livell Ewropew;

(c) bl-għoti ta' sostenn finanzjarju, fuq il-livell Komunitarju (fil-qafas tal-programm TEN-T u l-fondi strutturali).

(9) B'hekk, il-Komunità Ewropea fetħet progressivament is-swieq tat-trasport ferrovjarju għall-kompetizzjoni. L-ewwel pakkett ta' liberalizzazzjoni ġie adottat fl-2001 u jinkludi d-Direttiva 2001/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 li temenda d-Direttiva 91/440/KEE tal-Kunsill dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferroviji tal-Komunità ([2]), id-Direttiva 2001/13/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 li temenda d-Direttiva 95/18/KE tal-Kunsill dwar l-għoti ta' liċenzji għal impriżi ferrovjarji ([3]) u d-Direttiva 2001/14/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji, it-tqegħid ta' piżijiet għall-użu ta' infrastruttura tal-ferroviji u ċertifikazzjoni tas-sigurtà ([4]). Dan il-pakkett ġie segwit mit-tieni pakkett fl-2004 li l-miżuri ewlenin tiegħu huma r-Regolament (KE) Nru 881/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li jistabbilixxi Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji ([5]), id-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità u li temenda d-Direttiva 95/18/KE tal-Kunsill fuq l-għoti tal-liċenzji ta' l-impriżi tal-linji tal-ferrovija u d-Direttiva 2001/14/KE fuq l-allokazzjoni tal-kapaċità ta' l-infrastruttura tal-linji tal-ferrovija, l-intaxxar tal-piżijiet għall-użu ta' l-infrastruttura tal-linji tal-ferroviji u ċ-ċertifikazzjoni tas-sigurtà ([6]), id-Direttiva 2004/50/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Direttiva 96/48/KE tal-Kunsill dwar l-interoperabbiltà tas-sistema trans-Ewropea dwar ferroviji ta' veloċità kbira u d-Direttiva 2001/16/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-interoperabbiltà tas-sistema trans-Ewropea dwar ferroviji konvenzjonali ([7]) u d-Direttiva 2004/51/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Direttiva 91/440/KEE tal-Kunsill dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità ([8]). Fl-aħħar ġie adottat it-tielet pakkett fl-2007 li jinkludi r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq u li jħassar ir-Regolamenti (KEE) Nri 1191/69 u 1107/70 ([9]), ir-Regolament (KE) Nru 1371/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar id-drittijiet u l-obbligi tal-passiġġieri tal-ferroviji ([10]), id-Direttiva 2007/58/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 li temenda d-Direttiva 91/440/KEE tal-Kunsill dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità u d-Direttiva 2001/14/KE dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji u t-tqegħid ta' piżijiet għall-użu ta' infrastruttura tal-ferroviji ([11]) u d-Direttiva 2007/59/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar iċ-ċertifikazzjoni ta' sewwieqa tal-ferroviji li joperaw lokomotivi u ferroviji fuq is-sistema ferrovjarja tal-Komunità ([12]). B'riżultat ta' dan, is-suq tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija infetaħ għall-kompetizzjoni fil-15 ta' Marzu 2003 fuq in-network trans-Ewropew tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, imbagħad fl-1 ta' Jannar 2006 għat-trasport internazzjonali tal-merkanzija u fl-aħħarnett mill-1 ta' Jannar 2007 għall-kabotaġġ ferrovjarju. It-tielet pakkett ferrovjarju jistabbilixxi

([1]) Malta u Ċipru ma għandhomx network ta' trasport ferrovjarju.
([2]) ĠU L 75, 15.3.2001, p. 1.
([3]) ĠU L 75, 15.3.2001, p. 26.
([4]) ĠU L 75, 15.3.2001, p. 29. Direttiva kif emendata l-aħħar mid-Direttiva 2007/58/KE (ĠU L 315, 3.12.2007, p. 44).
([5]) ĠU L 164, 30.4.2004, p. 1.
([6]) ĠU L 164, 30.4.2001, p. 44.
([7]) ĠU L 164, 30.4.2004, p. 114.
([8]) ĠU L 164, 30.4.2004, p. 164.
([9]) ĠU L 315, 3.12.2007, p. 1.
([10]) ĠU L 315, 3.12.2007, p. 14.
([11]) ĠU L 315, 3.12.2007, p. 44.
([12]) ĠU L 315, 3.12.2007, p. 51.

fl-1 ta' Jannar 2010 il-ftuħ għall-kompetizzjoni tat-trasport internazzjonali tal-passiġġieri. Ċerti Stati Membri bħar-Renju Unit, il-Ġermanja, l-Olanda u l-Italja diġà fetħu (parzjalment) is-swieq nazzjonali tagħhom tat-trasport tal-passiġġieri.

(10) Id-Direttiva 91/440/KEE tal-Kunsill tad-29 ta' Lulju 1991. dwar l-iżvilupp ta' linji tal-ferrovija tal-Komunità ([1]) stabbilit qafas istituzzjonali u organizzattiv ġdid tal-partijiet involuti fis-settur ferrovjarji, li jinkludu:

(a) is-separazzjoni ta' l-impriżi ferrovjarji ([2]) mill-amministraturi ta' l-infrastruttura ([3]) fuq il-livell tal-kontabbiltà u ta' l-organizzazzjoni;

(b) l-indipendenza tal-ġestjoni ta' l-impriżi ferrovjarji;

(c) il-ġestjoni ta' l-impriżi ferrovjarji skond il-prinċipji li japplikaw għall-kumpanniji kummerċjali;

(d) il-bilanċ finanzjarju ta' l-impriżi ferrovjarji konformi ma' pjan ta' negozju sod;

(e) il-kompatibbiltà tal-miżuri finanzjarji ta' l-Istati Membri mar-regoli relatati ma' l-għajnuniet mill-Istat ([4]).

(11) B'mod parallel ma' dan il-proċess ta' liberalizzazzjoni, il-Kummissjoni qiegħda taħdem, fuq it-tieni livell, biex tiffavorixxi l-interoperabbiltà tan-networks ferrovjarji Ewropej. Din il-pożizzjoni hija akkumpanjata minn inizjattivi Komunitarji biex jirrinfurzaw il-livell tas-sigurtà tat-trasport ferrovjarju ([5]).

(12) It-tielet livell ta' intervent pubbliku favur is-settur ferrovjarju qiegħed fl-appoġġ finanzjarju. Il-Kummissjoni tikkunsidra li dan l-appoġġ jista' jiġi ġġustifikat f'ċerti ċirkostanzi minħabba l-ispejjeż ta' l-adattament importanti tas-settur ferrovjarju.

(13) Barra minn hekk, tinnota li l-injezzjoni ta' fondi pubbliċi fis-settur tat-trasport ferrovjarju minn dejjem kienet importanti. Mill-2004, l-Istati kollha ta' l-Unjoni Ewropea ta' 25 (UE-25) allokaw total ta' madwar EUR 17-il biljun għall-kostruzzjoni u ż-żamma ta' l-infrastrutturi ferrovjarji ([6]). Fir-rigward tal-kumpens għar-rendiment ta' servizzi ta' trasport tal-passiġġieri bla qligħ, jingħataw EUR 15-il biljun fis-sena lill-impriżi ferrovjarji mill-Istati Membri ([6]).

(14) L-għoti ta' l-għajnuniet mill-Istat lis-settur ferrovjarju jista' jkun awtorizzat fejn jikkontribwixxi għat-twettiq ta' suq Ewropew integrat, miftuħ għall-kompetizzjoni u interoperabbli, kif ukoll għall-għanijiet Komunitarji ta' mobbiltà sostenibbli. F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni għandha tiżgura li l-appoġġ finanzjarju mogħti mill-poteri pubbliċi ma jkunx jinvolvi tagħwiġ tal-kompetizzjoni li jmur kontra l-interess komuni. F'ċerti każijiet, il-Kummissjoni tkun tista' titlob impenji mill-Istati Membri fil-konfront ta' l-għanijiet Komunitarji għall-għoti ta' l-għajnuniet.

1.2. **Għan u ambitu ta' applikazzjoni ta' dawn il-linji gwida**

(15) L-għan ta' dawn il-linji gwida huwa li jipprovdu orjentament dwar il-kompatibbiltà mat-Trattat ta' l-għajnuniet mill-Istat lill-impriżi ferrovjarji, hekk kif huma ddefiniti mid-Direttiva 91/440/KEE u fil-kuntest spjegat hawn fuq. Barra minn hekk, japplikaw ukoll għat-taqsima 3, għall-impriżi ta' trasport urban, suburban jew reġjonali tal-passiġġieri. Huma bbażati partikolarment fuq il-prinċipji stabbiliti mil-leġiżlatur Komunitarju fit-tliet pakketti ferrovjarji suċċessivi. Il-mira tagħhom hija li jittejbu

([1]) ĠU L 237, 24.8.1991, p. 25. Direttiva kif emendata l-aħħar bid-Direttiva 2007/58/KE.
([2]) L-Artikolu 3 tad-Direttiva 91/440/KEE jfisser l-impriżi ferrovjarji bħala: "kull impriża pubblika jew privata liċenzjata skond il-leġiżlazzjoni tal-Komunità applikabbli, li n-negozju ewlieni tagħha jkun li tipprovdi servizzi għat-trasport ta' oġġetti u/jew passiġġieri bil-ferrovija b'kondizzjoni li l-impriża trid tassigura trazzjoni, din tinkludi wkoll impriżi li jipprovdu trazzjoni biss".
([3]) L-Artikolu 3 tad-Direttiva 91/440/KEE jfisser l-amministraturi ta' l-infrastruttura bħala: "kull korp jew impriża responsabbli b'mod partikolari biex tistabbilixxi u żżomm linfrastruttura ferrovjarja. Din tista' tinkludi wkoll l-amministrazzjoni ta' sistemi infrastrutturali ta' kontroll u sigurtà. Il-funzjonijiet ta' l-amministratur ta' l-infrastruttura fuq network jew parti minn network jistgħu jiġu allokati lil korpi jew impriżi differenti".
([4]) L-Artikolu 9(3) tad-Direttiva 91/440/KEE: "L-għajnuna mogħtija mill-Istati Membri biex tħassar id-djun li għalih hemm referenza f'dan l-Artikolu tista' tingħata b'mod konformi ma' l-Artikoli 73, 87 u 88 tat-Trattat" .
([5]) Partikolarment id-Direttiva 2004/49/KE.
([6]) Sors: Il-Kummissjoni Ewropea, fuq bażi tad-dejta kkomunikata kull sena mill-Istati Membri. Din id-dejta għandha tkun ogħla safejn l-appoġġ finanzjarju kollu u b'mod partikolari l-finanzjamenti konġunti fil-qafas tal-fondi strutturali jew ta' koeżjoni ma jkunux ikkomunikati.

t-trasparenza tal-finanzjamenti pubbliċi u ċ-ċertezza ġuridika fir-rigward tar-regoli tat-Trattat fil-kuntest tal-ftuħ tas-swieq. Dawn il-linji gwida ma jikkonċernawx il-finanzi pubbliċi ddestinati għall-amministraturi ta' l-infrastruttura.

(16) L-Artikolu 87(1) tat-Trattat jistipula li fil-prinċipju huma inkompatibbli mas-Suq Komuni, fejn dawn jaffettwaw il-kummerċ bejn Stati Membri, l-għajnuniet mogħtija mill-Istat li jheddu li jgħawġu l-kompetizzjoni billi jiffavorixxu ċerti impriżi jew ċerti produzzjonijiet. Madankollu, għajnuniet mill-Istat bħal dawn jistgħu, f'ċerti sitwazzjonijiet, ikunu ġġustifikati fir-rigward ta' l-interess komuni tal-Komunità. Uħud minn dawn is-sitwazzjonijiet jissemmew fl-Artikolu 87(3) tat-Trattat, u japplikaw għas-settur tat-trasport kif ukoll għal setturi oħra ta' l-ekonomija.

(17) Barra minn hekk, l-Artikolu 73 tat-Trattat jistipula li huma kompatibbli mas-Suq Komuni "[m]iżuri ta' għajnuna meħtieġa għall-koordinament tat-trasport, jew li jikkorrispondu ma' rimborżi dwar ċerti piżijiet li jeżistu fil-prinċipju ta' servizz pubbliku". Dan l-Artikolu jikkostitwixxi *lex specialis* fl-ekonomija ġenerali tat-Trattat. Abbażi ta' dan l-Artikolu, il-leġiżlatur Komunitarju adotta żewġ testi speċifiċi għas-settur tat-trasport: ir-Regolamenti (KEE) Nru 1191/69 tal-Kunsill tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni ([1]) u (KEE) Nru 1107/70 tal-Kunsill ta' l-4 ta' Ġunju 1970 dwar l-għoti ta' għajnuniet għal trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni ([2]). Bl-istess mod, ir-Regolament (KEE) Nru 1192/69 tal-Kunsill tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar regoli komuni għan-normalizzazzjoni tal-kontijiet ta' intrapriżi tal-ferrovija ([3]) jipprovdi li l-Istati Membri jistgħu jaqblu fuq l-għoti ta' ċerti kumpensi lill-impriżi ferrovjarji.

(18) L-Artikolu 3 tar-Regolament (KEE) Nru 1107/70 jistipula li l-Istati Membri ma għandhom la jieħdu miżuri ta' koordinazzjoni u lanqas jimponu obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku li jinvolvu l-għoti ta' għajnuna skond l-Artikolu 73 tat-Trattat ħlief fil-każijiet jew fiċ-ċirkostanzi previsti mir-Regolament imsemmi, dejjem mingħajr ħsara għar-Regolamenti (KEE) Nru 1191/69 u (KEE) Nru 1192/69. Skond is-sentenza ta' "Altmark" tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-Komunitajiet Ewropej ([4]), jirriżulta li l-għajnuniet mill-Istat li ma jistgħux jiġu awtorizzati abbażi tar-Regolamenti (KEE) Nru 1107/70, (KEE) 1191/69 jew (KEE) Nru 1192/69 ma jistgħux jiġu ddikjarati kompatibbli mas-Suq Komuni skond l-Artikolu 73 tat-Trattat ([5]). Barra minn hekk, ta' min ifakkar li l-kumpensi ta' servizz pubbliku li ma jirrispettawx id-dispożizzjonijiet ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat ma jistgħux ikunu ddikjarati kompatibbli mas-Suq Komuni skond l-Artikolu 86(2), jew ta' kwalunkwe dispożizzjoni oħra tat-Trattat ([6]).

(19) Id-dħul fis-seħħ ft-3 ta' Diċembru 2009 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ("ir-Regolament ta' l-OSP") li jħassar ir-Regolamenti (KEE) Nru 1191/69 u (KEE) Nru 1107/70 se jistabbilixxi qafas ġuridiku ġdid. Għaldaqstant, l-aspetti marbutin mal-kumpens ta' servizz pubbliku mhumiex koperti minn dawn il-linji gwida.

(20) Bis-saħħa tad-dħul fis-seħħ tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, l-Artikolu 73 tat-Trattat jista' jiġi applikat direttament bħala bażi ġuridika għall-istabbiliment tal-kompatibbiltà ta' l-għajnuniet li mhumiex koperti mir-Regolament ta' l-OSP, partikolarment l-għajnuniet għall-koordinament tat-trasport tal-merkanzija. Għaldaqstant, jeħtieġ li tiġi żviluppata interpretazzjoni ġenerali għall-eżami tal-kompatibbiltà ta' l-għajnuna skond ir-rekwiżiti ta' koordinazzjoni ma' l-Artikolu 73 tat-Trattat. Dawn il-linji gwida għandhom partikolarment l-għan li jistabbilixxu kriterji għal dan l-eżami kif ukoll limiti ta' intensità. Fid-dawl tal-kliem ta' l-Artikolu 73, il-Kummissjoni għandha tagħti lill-Istati Membri l-possibbiltà li juru, fejn meħtieġ, il-bżonn u l-proporzjonalità tal-miżuri li jmorru lil hinn mil-limiti stabbiliti.

(21) Dawn il-linji gwida jikkonċernaw l-applikazzjoni ta' l-Artikoli 73 u 87 tat-Trattat u l-implimentazzjoni tagħhom għall-finanzjamenti pubbliċi maħsuba għall-impriżi ferrovjarji skond id-Direttiva 91/440/KEE. L-aspetti li ġejjin huma ttrattati: l-appoġġ pubbliku għall-impriżi ferrovjarji permezz ta' l-iffinanzjar ta' l-infrastrutturi (Taqsima 2), l-għajnuna għax-xiri u t-tiġdid tal-vetturi ferrovjarji (Taqsima 3),

([1]) Ir-Regolament ĠU L 156, 28.6.1969, p. 1. Regolament kif emendat bir-Regolament (KEE) Nru 1893/91 (ĠU L 169, 29.6.1991, p. 1).
([2]) ĠU L 130, 15.6.1970, p. 1.
([3]) ĠU L 156, 28.6.1969, p. 8. Regolament kif emendat l-aħħar mir-Regolament (KE) Nru 1791/2006 (ĠU L 363, 20.12.2006, p. 1).
([4]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja ta' l-24 ta' Lulju 2003, Kawża C-280/00, Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ("Altmark"), Ġabra tal-ġurisprudenza 2003, p. I-7747.
([5]) Is-sentenza "Altmark", op cit., punt 107.
([6]) Ara f'dan ir-rigward id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-28 ta' Novembru 2005 dwar l-applikazzjoni tad-dispożizzjonijiet ta' l-Artikolu 86(2) tat-Trattat KE għall-għajnuna mill-Istat taħt forma ta' kumpensi ta' servizzi pubbliċi mogħtija lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, (ĠU L 312, 29.11.2005, p. 67, punt 17).

it-tneħħija ta' djun mill-Istati sabiex ikun hemm tisħiħ finanzjarju ta' l-impriżi ferrovjarji (Taqsima 4), l-għajnuna għar-ristrutturazzjoni ta' l-impriżi ferrovjarji (Taqsima 5), l-għajnuna għall-koordinament tat-trasport (Taqsima 6), u l-garanziji ta' l-Istat għall-impriżi ferrovjarji (Taqsima 7). Min-naħa l-oħra, dawn il-linji gwida ma jittrattawx ir-regoli għall-applikazzjoni tar-Regolament ta' l-OSP, li għalih il-Kummissjoni għadha ma stabbilietx il-prattika għat-teħid tad-deċiżjonijiet ([1]).

2. APPOĠĠ PUBBLIKU GĦALL-IMPRIŻI FERROVJARJI PERMEZZ TA' L-IFFINANZAR TA' L-INFRASTRUTTURI FERROVJARJI

(22) L-infrastrutturi ferrovjarji għandhom importanza ewlenija għall-iżvilupp tas-settur tal-ferroviji fl-Ewropa. Kemm jekk huwa għall-interoperabbiltà, is-sigurtà jew l-iżvilupp tal-ferroviji ta' veloċità għolja, investimenti konsiderevoli huma indispensabbli fl-infrastrutturi ferrovjarji ([2]).

(23) Dawn il-linji gwida huma indirizzati biss għall-impriżi ferrovjarji. B'hekk, l-għan tagħhom mhuwiex li jiddefinixxu, fir-rigward tar-regoli dwar l-għajnuniet mill-Istat, ir-reġim legali applikabbli għall-finanzjament pubbliku ta' l-infrastrutturi. Din it-taqsima tittratta biss l-effetti tal-finanzjament pubbliku ta' l-infrastrutturi fuq l-impriżi ferrovjarji.

(24) Il-finanzjamenti pubbliċi għall-iżvilupp ta' infrastrutturi jistgħu, effettivament, iġibu magħhom vantaġġ indirett għal xi impriżi ferrovjarji, u b'hekk ikunu jikkostitwixxu għajnuna. Skond il-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-Komunitajiet Ewropew, jeħtieġ li ssir evalwazzjoni rigward jekk il-miżura favur l-infrastrutturi jkollhiex l-effett ekonomiku li tnaqqas l-ispejjeż li normalment ikunu ta' piż għall-baġit ta' l-impriżi ferrovjarji ([3]). Biex dan ikun il-każ, huwa meħtieġ b'mod partikolari li jinkiseb vantaġġ selettiv għall-impriżi kkonċernati, u li dan il-vantaġġ joriġina mill-finanzjament ta' l-infrastrutturi kkunsidrat ([4]).

(25) Meta l-użu ta' infrastruttura huwa miftuħ għall-utenti potenzjali kollha b'mod ugwali u mhux diskriminatorju, u l-aċċess għal din l-infrastruttura jitħallas fuq livell li huwa konformi mal-leġiżlazzjoni Komunitarja (id-Direttiva 2001/14/KEE), il-Kummissjoni normalment tikkunsidra li l-finanzjament pubbliku ta' l-infrastrutturi ma jikkostitwixxix għajnuniet mill-Istat favur impriżi ferrovjarji ([5]).

(26) Il-Kummissjoni tfakkar ukoll li, fejn il-finanzjament pubbliku ta' infrastrutturi ferrovjarji jikkostitwixxi għajnuna lil impriża ferrovjarja waħda jew aktar, dan jista' jiġi awtorizzat, per eżempju abbażi ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat, sakemm l-infrastruttura kkonċernata taqdi l-bżonnijiet ta' koordinament tal-mezzi tat-trasport. F'dan ir-rigward, it-taqsima 6 ta' dawn il-linji gwida hija punt ta' referenza rilevanti għall-analiżi tal-kontabbiltà.

3. GĦAJNUNIET GĦALL-AKKWIST U GĦAT-TIĠDID TAL-VETTURI FERROVJARJI (ROLLING STOCK)

3.1. Għan

(27) Il-flotta ta' lokomotivi u ta' vaguni użati għat-trasport tal-passiġġieri hija qadima u ġieli anke antikwata, partikolarment fl-Istati Membri l-ġodda. Fl-2005, 70 % tal-lokomotivi (tad-diżil u elettriċi) u 65 % tal-vaguni ta' l-UE-25 kellhom 'il fuq minn 20 sena ([6]). Jekk inqisu biss l-Istati Membri

([1]) Il-linji gwida ma jikkonċernawx lanqas l-applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1192/69.
([2]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni "Inżommu lill-Ewropa miexja — Il-mobilità sostenibbli għall-kontinent tagħna — Reviżjoni ta' nofs il-perjodu tal-White Paper dwar it-Trasport".
([3]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-13 ta' Ġunju 2002, Kawża C-382/99, l-Olanda vs il-Kummissjoni, Ġabra tal-ġurisprudenza 2002, p. I-5163.
([4]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tad-19 ta' Settembru 2000, Kawża C-156/98, Iġ-Ġermanja vs il-Kummissjoni, Ġabra tal-ġurisprudenza 2000, p. I-6857.
([5]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-7 ta' Ġunju 2006, N 478/04, Irlanda — Garanzija ta' l-Istat għal self ta' kapital minn Coràs Iompair Eirann (CIE) għall-investiment fl-infrastruttura (ĠU C 209, 31.8.2006, p. 8); id-Deċiżjoni tat-8 ta' Marzu 2006, N 284/2005, Irlanda — Regional Broadband Programme (Programm reġjunali broadband) (ĠU C 207, 30.8.2006, p. 3), punt 34; u d-Deċiżjonijiet li ġejjin: id-Deċiżjoni tat-2 ta' Awissu 2003/227/KE dwar il-park Terra Mitica SA (Benidorm, Alicante) implimentata minn Spanja (ĠU L 91, 8.4.2003, p. 23), punt 64; id-Deċiżjoni ta' l-20 ta' April 2005, N 355/2004 — il-Belġju — Shubija pubblika privata għat-tqegħid ta' tunnel bejn Krijgsbaan sa Deurne, l-għoti ta' importanza lill-art industrijali u l-isfruttament ta' l-ajruport ta' Antwerp (ĠU C 176, 16.7.2005, p. 11), punt 34; id-Deċiżjoni tal-11 ta' Diċembru 2001, N 550/2001 Shubija pubblika privata għall-bini ta' impjant ta' tagħbija u ta' ħatt (ĠU C 24, 26.1.2002, p. 2), punt 24; Deċiżjoni ta' l-20 ta' Diċembru 2001 N 649/2001, United Kingdom, Freight Facilities Grant (ĠU C 45, 19.2.2002, p. 2) punt 45; id-Deċiżjoni tas-17 ta' Lulju 2002, N 356/2002 Renju Unit Network Rail, ĠU C 232, 28.9.2002, p. 2), punt 70; N 511/1995 Jaguar Cars Ltd. Ara wkoll, Linji gwida tal-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni ta' l-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat tal-KE u ta' l-Artikolu 61 tal-ftehim EEA dwar l-għajnuna mill-Istat fis-settur ta' l-avjazzjoni (ĠU C 350, 10.12.1994, p. 5), punt 12; White paper: ħlasijiet ġusti għall-użu ta' l-infrastrutturi, (COM(1998) 466 finali, punt 43; Komunikazzjoni mill-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill "Titjib tal-kwalita' tas-servizzi fil-portijiet: element ewlieni fis-sistema tat-trasport fl-Ewropa", (COM(2001) 35 finali, p. 11).
([6]) Sors: UIC Rolling stock fleet in EU25 + Norway (2005).

li ssieħbu fl-Unjoni Ewropea fl-2004, 82 % tal-lokomotivi u 62 % tal-vaguni fl-2005 kellhom 'il fuq minn 20 sena ([1]). Barra minn hekk, skond l-informazzjoni disponibbli, il-Kummissjoni tistima li madwar 1 % ta' din il-flotta jiġġedded kull sena.

(28) Din l-evoluzzjoni tirrifletti sew id-diffikultajiet tas-settur ferrovjarju b'mod ġenerali, li jnaqqsu l-inċentivi u l-kapaċità ta' l-impriżi ferrovjarji biex jinvestu fi sforz għal modernizzazzjoni u/jew ta' tiġdid tal-vetturi ferrovjarji. Investiment bħal dan huwa indispensabbli biex tinżamm il-kompetittività tat-trasport ferrovjarju meta mqabbel mal-mezzi l-oħra tat-trasport li jniġġsu aktar, jew li joħolqu aktar spejjeż esterni. Huwa meħtieġ ukoll sabiex jiġi limitat l-impatt tat-trasport ferrovjarju fuq l-ambjent, speċjalment billi jitnaqqas it-tniġġis akustiku li jikkawża, u tittejjeb is-sikurezza. Fl-aħħarnett, it-titjib ta' l-interoperabbiltà bejn in-networks nazzjonali jimplika adattamenti għall-vetturi ferrovjarji eżistenti sabiex tkun tista' tinżamm il-koerenza tas-sistema.

(29) Minn dak li ntqal qabel, jidher li l-għajnuniet għall-akkwist u għat-tiġdid tal-vetturi ferrovjarji jistgħu jikkontribwixxu, f'ċerti kundizzjonijiet, għal bosta tipi ta' għanijiet b'interess komuni u għalhekk ikunu kkunsidrati kompatibbli mas-Suq Komuni.

(30) Din it-taqsima timmira li tippreċiża l-kundizzjonijiet li fihom il-Kummissjoni tmexxi tali studju ta' kompatibbiltà.

3.2. **Kompatibbiltà**

(31) L-istudju tal-kompatibbiltà għandu jsir skond l-għan ta' interess komuni, li għalih tikkontribwixxi l-għajnuna.

(32) Il-Kummissjoni tikkunsidra li, fil-prinċipju, il-ħtiġijiet ta' modernizzazzjoni tal-vetturi ferrovjarji jistgħu jitqiesu biżżejjed, jew fl-implimentazzjoni tar-regoli ġenerali applikabbli għall-għajnuniet mill-Istat, jew inkella fl-applikazzjoni ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat, jekk dawn l-għajnuniet ikunu għall-koordinament tal-mezzi tat-trasport (ara t-Taqsima 6).

(33) Għaldaqstant, fl-eżami tal-kompatibbiltà ta' l-għajnuniet għall-vetturi ferrovjarji, il-Kummissjoni tapplika b'mod ġenerali l-kriterji ddefiniti għal kull waħda mill-kategoriji ta' għajnuniet li ġejjin f'dawn il-linji gwida jew fid-dokumenti kollha oħra rilevanti:

(a) għajnuniet għall-koordinament tal-mezzi tat-trasport ([2]);

(b) għajnuniet għar-ristrutturazzjoni ta' l-impriżi ferrovjarji ([3]);

(c) għajnuniet għall-impriżi żgħar u ta' daqs medju ([4]);

(d) għajnuniet għall-ħarsien ta' l-ambjent ([5]);

(e) għajnuniet għall-kumpens ta' l-ispejjeż marbutin ma' l-obbligi ta' servizz pubbliku u fil-qafas tal-kuntratti ta' servizz pubbliku ([6]);

(f) għajnuniet għal skopijiet reġjonali ([7]).

(34) Billi dawn huma skemi ta' għajnuniet reġjonali għall-investimenti inizjali, il-linji gwida dwar l-għajnuniet għal skopijiet reġjonali jikkunsidraw li, "fis-settur tat-trasport, l-ispejjeż ta' akkwist ta' materjal ta' trasport (attivi mobbli) ma jistgħux jibbenefikaw minn għajnuniet għall-investiment inizjali" (punt 50, nota tal-qiegħ tal-paġna nru 48). Il-Kummissjoni tikkunsidra li hemm lok li tidderoga minn din ir-regola f'dak li għandu x'jaqsam mat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija. Dan huwa minħabba

([1]) Sors: CER (2005).
([2]) Ara t-Taqsima 6.
([3]) Linji Gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat għas-salvataġġ u għar-ristrutturazzjoni ta' l-impriżi f'diffikultà, ĠU C 244, 1.10.2004, p. 2, u t-Taqsima 5.
([4]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 70/2001 tat-12 ta' Jannar 2001 dwar l-applikazzjoni ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE għall-għajnuna mill-Istat lill-impriżi żgħar u ta' daqs medju (ĠU L 10, 13.1.2001, p. 33). Regolament kif emendat l-aħħar mir-Regolament (KE) Nru 1976/2006 (ĠU L 368, 23.12.2006, p. 85).
([5]) Il-linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ħarsien ta' l-ambjent (ĠU C 82, 1.4.2008, p. 1).
([6]) Ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69; ir-Regolament "ta' l-OSP", li minnu ta' min ifakkar l-Artikolu 3(1): "Meta awtorità kompetenti tiddeċiedi li tagħti lill-operatur magħżul minnha dritt esklussiv u/jew kumpens, ta' kwalunkwe tip, bi tpattija għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku, għandha tagħmel dan fi ħdan il-qafas ta' kuntratt għal servizz pubbliku."
([7]) Linji gwida dwar l-għajnuna nazzjonali reġjonali għall-2007-2013 (ĠU C 54, 4.3.2006, p. 13, punt 8).

l-ispeċifiċitajiet ta' dan il-mezz ta' trasport, speċjalment minħabba l-fatt li l-vetturi ferrovjarji f'dan is-settur jistgħu jkunu marbuta b'mod sostenibbli ma' linji jew servizzi speċifiċi. B'hekk, taħt ċerti kundizzjonijiet definiti hawn isfel, l-ispejjeż ta' akkwist tal-vetturi ferrovjarji fis-settur tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri (jew ta' mezzi oħrajn bħall-ferrovija ħafifa, il-ferrovija ta' taħt l-art jew it-tramm), jitqiesu bħala nefqa eliġibbli fis-sens tal-linji gwida kkonċernati ([1]). Min-naħa l-oħra, l-ispejjeż ta' l-akkwist tal-vetturi ferrovjarji għall-użu esklussiv tat-trasport tal-merkanzija mhumiex eliġibbli.

(35) Fid-dawl tal-qagħda deskritta fil-punti 28 u 29, din id-deroga tapplika għal kull tip ta' investiment, inizjali jew ta' bdil, fil-vetturi ferrovjarji, sakemm dawn ikunu assenjati għal linji li jaqdu reġjun regolarment u li jistgħu jgawdu minn għajnuna skond l-Artikolu 87(3)(a) tat-Trattat, reġjun 'il barra mill-periferija jew reġjun b'densità baxxa ta' popolazzjoni fis-sens tal-punti 80 u 81 tal-linji gwida dwar l-għajnuna għal skopijiet reġjonali ([2]). Fir-reġjuni l-oħra, id-deroga tapplika biss għall-għajnuna għal investiment inizjali. F'dak li jirrigwarda l-għajnuna għall-investiment ta' bdil, id-deroga tapplika biss fejn is-sett tal-vetturi ferrovjarji modernizzat bl-għajnuna jkollu aktar minn 15-il sena.

(36) Madankollu, sabiex jiġi evitat it-tagħwiġ tal-kompetizzjoni kontra l-interess komuni, il-Kummissjoni tikkunsidra li din id-deroga trid tkun soġġetta għal erba' kundizzjonijiet, li jridu jintlaħqu b'mod kumulattiv:

(a) il-vetturi ferrovjarji kkonċernati għandhom ikunu destinati esklussivament għal servizzi ta' trasport urban, suburban jew reġjonali tal-passiġġieri f'reġjun speċifiku jew għal linja speċifika li taqdi diversi reġjuni; għal dan il-għan, għall-bżonnijiet ta' dawn il-linji gwida, "servizzi ta' trasport urbani u suburbani" għandha tfisser servizzi ta' trasport li jaqdu l-bżonnijiet ta' ċentru urban jew ta' agglomerazzjoni, kif ukoll il-bżonnijiet ta' trasport bejn dan iċ-ċentru urban jew agglomerazzjoni u l-periferija tagħhom, filwaqt li "servizzi ta' trasport reġjonali" għandha tfisser is-servizzi ta' trasport li jaqdu l-bżonnijiet ta' trasport ta' reġjun wieħed jew aktar. Servizzi ta' trasport li jaqdu ħafna reġjuni, fi Stat Membru wieħed jew aktar, jistgħu jidħlu wkoll fl-ambitu ta' applikazzjoni ta' dan il-punt fejn l-impatt fuq l-iżvilupp reġjunali tar-reġjuni koperti jista' jintwera, partikolarment bir-regolarità tas-servizz. F'dan il-każ, il-Kummissjoni għandha tivverifika li l-għajnuna ma tikkompromettix il-ftuħ effettiv tas-suq tat-trasport internazzjonali tal-passiġġieri u tal-kabotaġġ wara d-dħul fis-seħħ tat-tielet pakkett ferrovjarju;

(b) il-vetturi ferrovjarji kkonċernati għandhom jibqgħu allokati esklussivament għar-reġjun speċifiku jew għal-linja speċifika li taqsam ħafna reġjuni u li għaliha jkunu gawdew minn għajnunijiet matul talanqas għaxar snin;

(c) il-vetturi ferrovjarji ta' bdil għandhom jilħqu l-istandards ta' l-interoperabbiltà, ta' sikurezza u ta' l-ambjent ([3]) applikabbli fin-network ikkonċernat;

(d) l-Istat Membru għandu juri li l-proġett jinkontribwixxi għal strateġija ta' żvilupp reġjonali koerenti.

(37) Il-Kummissjoni għandha tiżgura li jiġi evitat it-tagħwiġ tal-kompetizzjoni, partikularment billi tqis id-dħul addizzjonali li l-vetturi ferrovjarji mibdula fuq il-linja kkonċernata jistgħu jġibu lill-impriża megħjuna, per eżempju permezz tal-bejgħ lil partijiet terzi jew bl-użu tagħhom fi swieq oħra. Għal dan il-għan, il-Kummissjoni tista' tissoġġetta l-għoti ta' l-għajnuna għall-obbligu li l-impriża benefiċjarja tbigħ f'kundizzjonijiet normali tas-suq il-vetturi ferrovjarji li ma għadhiex tuża, sabiex ikunu jista' jitħaddmu minn operaturi oħra; f'dan il-każ, id-dħul mill-bejgħ tal-materjal qadim jitnaqqas mill-ispejjeż eliġibbli.

([1]) Il-Kummissjoni tinnota li dan ir-raġunament jista', skond iċ-ċirkostanzi speċifiċi tal-każ, japplika *mutatis mutandis* għall-vetturi użati fil-qafas tat-trasport pubbliku tal-passiġġieri bit-triq, meta dawn jissodisfaw l-aħħar standards Komunitarji applikabbli għall-vetturi l-ġodda. Meta dan huwa l-każ, biex tieħu ħsieb l-ugwaljanza tat-trattament, il-Kummissjoni tapplika għal sitwazzjonijiet bħal dawn il-metodu spjegat hawn għall-vetturi ferrovjarji. Il-Kummissjoni tħeġġeġ lill-Istati Membri biex, fejn jawtorizzaw dan it-tip ta' għajnuna, jappoġġaw it-teknoloġiji li jniġġsu l-inqas, u ser tistudja safejn huwa xieraq appoġġ finanzjarju speċifiku li jwassal għal intensità ogħla ta' għajnuna favur tali teknoloġiji.

([2]) Ir-reġjuni l-anqas popolati jikkostitwixxu jew jagħmlu parti minn reġjuni fil-livell NUTS-II, b'densità ta' popolazzjoni massima ta' 8 abitanti kull kilometru kwadru, u jitwessgħu għaż-żoni iżgħar tal-madwar bl-istess kriterji tal-popolazzjoni.

([3]) L-għajnuna għall-ksib ta' vetturi ġodda tat-trasport li jmorru lil hinn mill-istandards Komunitarji jew li jżidu l-livell tal-ħarsien ambjentali fin-nuqqas ta' standards Komunitarji huma possibbli fil-qafas tal-linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ħarsien ta' l-ambjent.

(38) B'mod aktar ġenerali, il-Kummissjoni għandha tiżgura li ma jsirx użu abbużiv mill-għajnuna. Il-kundizzjonijiet l-oħra kkunsidrati fil-linji gwida jikkonċernaw l-għajnuniet għal skopijiet reġjonali, b'mod partikolari f'dak li għandu x'jaqsam mal-limiti ta' intensità, il-mapep ta' l-għajnuniet reġjonali u r-regoli dwar l-akkumulu, huma applikabbli, għajr għad-dispożizzjonijiet rigward l-għajnuniet favur proġetti kbar ta' investiment. Il-Kummissjoni tinnota li l-linji speċifiċi kkonċernati jistgħu, f'ċerti każijiet, jaqsmu reġjuni li għalihom japplikaw limiti differenti ta' intensità skond il-mappa ta' l-għajnuniet reġjonali. F'dan il-każ, il-Kummissjoni tapplika l-aktar rata ta' intensità għolja tar-reġjuni regolarment moqdija fuq il-linja kkonċernata, b'mod proporzjonali għar-regolarità tas-servizz ([1]).

(39) F'dak li jirrigwarda l-proġetti ta' investiment fejn l-ispejjeż eliġibbli jaqbżu l-EUR 50 miljun, il-Kummissjoni tqis li, minħabba l-karatteristiċi speċifiċi tas-settur tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri, jeħtieġ li ssir deroga mill-punti 60 sa 70 tal-linji gwida dwar l-għajnuna għal skopijiet reġjonali. Madankollu, il-punti 64 u 67 ta' dawn il-linji gwida jibqgħu japplikaw fejn il-proġett ta' investiment jirrigwarda vetturi ferrovjarji assenjati għal linja speċifika li taqdi diversi reġjuni.

(40) Jekk l-impriża benefiċjarja tkun ingħatat ir-responsabbiltà għal servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali li jirrikjedu x-xiri u/jew it-tiġdid tal-vetturi ferrovjarji, u diġà tkun qed tirċievi kumpens għal dan il-għan, dan il-kumpens għandu jitqies fl-ammont ta' għajnuna reġjonali li tista' tingħata lil din l-impriża, sabiex jiġi evitat kumpens żejjed.

4. **IT-TĦASSIR TA' DJUN**

4.1. **Għan**

(41) Kif issemma fit-Taqsima 1.1, matul l-istorja, l-impriżi ferrovjarji kienu f'sitwazzjoni żbilanċjata bejn id-dħul tagħhom u l-ispejjeż tagħhom, b'mod partikolari l-ispejjeż ta' investiment tagħhom. Dan wassal għal dejn kbir, fejn is-servizz finanzjarju jirrappreżenta piż għoli ħafna għall-impriżi ferrovjarji u jillimita l-kapaċità tagħhom li jagħmlu l-investimenti meħtieġa, kemm fuq il-livell ta' l-infrastrutturi kif ukoll tat-tiġdid tal-vetturi ferrovjarji.

(42) Id-Direttiva 91/440/KEE qieset din is-sitwazzjoni b'mod espliċitu. Fil-fatt, din id-Direttiva tindika fis-seba' premessa tagħha li l-Istati Membru għandhom "jridu jiżguraw b'mod partikulari li l-impriżi eżistenti tat-trasport li huma tal-pubbliku jew ikkontrollati jingħataw struttura finanzjarja b'saħħitha", u tikkunsidra li "arranġament mill-ġdid finanzjarju" tista' għalhekk tkun neċessarja. L-Artikolu 9 ta' din id-Direttiva jistipula li l-Istati Membri, "flimkien ma' l-impriżi eżistenti tal-ferrovija li huma tal-pubbliku jew ikkontrollati,(…) (i)ridu jwaqqfu strutturi xierqa biex inaqqsu d-dejn ta' dawk l-impriżi fuq kull livell li ma jfixkilx it-tmexxija finanzjarja tajba u li jtejjeb il-qagħda finanzjarja tagħhom". Il-paragrafu 3 ta' l-istess Artikolu jipprovdi għall-għoti ta' għajnuniet mill-Istat "biex tħassar id-djun li għalih hemm referenza f'dan l-Artikolu", u jistipula li l-għoti ta' dawn l-għajnuniet għandu jsir bl-osservanza ta' l-Artikoli 73, 87 u 88 tat-Trattat.

(43) Fil-bidu tas-snin disgħin, wara d-dħul fis-seħħ tad-Direttiva 91/440/KEE, l-Istati Membri naqqsu b'mod konsiderevoli d-djun ta' l-impriżi ferrovjarji. Ir-ristrutturazzjoni tad-djun ta' l-impriżi ferrovjarji għalhekk ħadet forom differenti:

(a) it-trasferiment tad-djun kollha jew parti minnhom lill-korp inkarigat mill-ġestjoni ta' l-infrastruttura, biex b'hekk l-impriża ferrovjarja setgħet taħdem fuq bażi finanzjarja aktar b'saħħitha. Dan it-trasferiment seta' jitwettaq wara s-separazzjoni ta' l-attivitajiet ta' sfruttament ta' servizzi ta' trasport u ta' ġestjoni ta' l-infrastruttura;

(b) il-ħolqien ta' entitajiet separati għall-finanzjament ta' proġetti ta' infrastruttura (per eżempju, il-linji ta' veloċità għolja) biex b'hekk l-impriżi ferrovjarji setgħu jħaffu l-piż finanzjarju tal-ġejjieni li kien jirrappreżenta l-finanzjament ta' dawn l-infrastrutturi l-ġodda;

(c) ir-ristrutturazzjoni finanzjarja ta' l-impriżi ferrovjarji, speċjalment bit-tneħħija tad-djun kollha jew parti minnhom.

[1] Fejn il-linja jew is-servizz speċifiku jaqdu sistematikament (jiġifieri f'kull vjaġġ) lir-reġjun li għalih tapplika l-ogħla rata, din ir-rata tiġi applikata għall-infiq kollu eliġibbli. Fejn ir-reġjun li għalih tapplika l-ogħla rata jkun moqdi biss b'mod okkażjonali, din ir-rata tapplika biss għal parti mill-infiq eliġibbli allokata għall-qadi ta' dak ir-reġjun.

(44) Dawn it-tliet tipi ta' azzjonijiet ikkontribwixxew għat-titjib tas-sitwazzjoni finanzjarja ta' l-impriżi ferrovjarji fuq perjodu ta' żmien qasir. Id-dejn naqas meta mqabbel mal-passiv kollu, l-istess bħall-parti tar-rimborż ta' l-interessi fl-ispejjeż operattivi. B'mod ġenerali, it-tnaqqis tad-dejn ħalla lill-impriża ferrovjarja ttejjeb is-sitwazzjoni finanzjarja tagħha minħabba nuqqas tar-rimborżi tal-kapital u ta' l-imgħaxijiet. Barra minn hekk, tnaqqis bħal dan seta' jikkontribwixxi għal tnaqqis tar-rati ta' l-imgħax, li għandu inċidenza sostanzjali fuq is-servizz finanzjarju tad-dejn.

(45) Madankollu, il-Kummissjoni tiddikjara li l-livell tad-dejn ta' bosta impriżi ferrovjarji jibqa' jkun ta' tħassib. Ħafna minn dawn l-impriżi għandhom livell ta' dejn ogħla mil-livelli aċċettabbli għal kumpannija kummerċjali, ma jistgħux dejjem jiffinanzjaw lilhom infushom, u/jew ma jistgħux jiffinanzjaw il-ħtiġijiet tagħhom ta' investiment permezz tad-dħul li jiġi mill-attivitajiet attwali u futuri ta' trasport. Barra minn hekk, fl-Istati Membri li ngħaqdu ma' l-Unjoni Ewropea wara l-1 ta' Mejju 2004, wieħed jinnota li l-livell ta' dejn tal-kumpanniji tas-settur huwa konsiderevolment ogħla milli fil-bqija ta' l-Unjoni Ewropea.

(46) Din il-qagħda hija riflessa fl-għażla tal-leġiżlatur Komunitarju li d-dispożizzjonijiet tad-Direttiva 91/440/KEE ma jiġux emendati ma' l-adozzjoni tad-Direttivi 2001/12/KE u 2004/51/KE. Għaldaqstant, dawn id-dispożizzjonijiet jiddaħħlu fil-qafas ġenerali tal-pakketti ferrovjarji suċċessivi.

(47) Din it-taqsima timmira li tippreċiża l-mod kif il-Kummissjoni biħsiebha tapplika, fid-dawl ta' din l-eżiġenza mill-leġiżlazzjoni sekondarja, ir-regoli tat-Trattat fil-qasam ta' l-għajnuniet mill-Istat għall-mekkaniżmi għat-tnaqqis tad-djun ta' l-impriżi ferrovjarji.

4.2. **L-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat**

(48) L-ewwelnett, il-Kummissjoni tfakkar li l-inkompatibbiltà mas-suq komuni tal-prinċipju stabbilit fl-Artikolu 87(1) tat-Trattat tapplika biss għall-għajnuniet li jwasslu għal "distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew ċerti prodotturi", u biss "safejn tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri". Skond ġurisprudenza kostanti, fejn għajnuna finanzjarja mogħtija mill-Istat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża fir-rigward ta' impriżi oħra kompetituri fil-kummerċ intrakomunitarju, għandu jitqies li dawn ta' l-aħħar huma influwenzati mill-għajnuna ([1]).

(49) Għaldaqstant, kull miżura imputabbli għall-Istat, li twassal għat-tħassir totali jew parzjali tad-dejn speċifikament favur impriża ferrovjarja waħda jew aktar u permezz ta' fondi statali, taqa' fl-ambitu ta' l-Artikolu 87(1) tat-Trattat, sakemm l-impriżi ferrovjarja kkonċernata hija attiva fi swieq miftuħin għall-kompetizzjoni, u sakemm it-tħassir tad-dejn isaħħaħ il-pożizzjoni ta' l-impriża/i f'talanqas wieħed minn dawn is-swieq.

(50) Il-Kummissjoni tfakkar li d-Direttiva 2001/12/KE fetħet is-suq tas-servizzi internazzjonali tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija għall-kompetizzjoni fuq in-Network Trans-Ewropew tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija kollu mill-15 ta' Marzu 2003. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li, b'mod ġenerali, il-ftuħ tas-suq għall-kompetizzjoni sar sa mhux aktar tard mill-15 ta' Marzu 2003.

4.3. **Kompatibbiltà**

(51) Fejn it-tħassir ta' dejn favur impriża ferrovjarja jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat koperta mill-Artikolu 87(1) tat-Trattat, dan għandu jiġi nnotifikat lill-Kummissjoni skond l-Artikolu 88 tat-Trattat.

(52) B'mod ġenerali, tali għajnuna għandha tiġi eżaminata abbażi tal-linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat għas-salvataġġ u r-ristrutturazzjoni ta' impriżi f'diffikultà ta' l-2004 (minn issa 'l quddiem, "il-linji gwida dwar l-għajnuniet għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004"), suġġett għat-Taqsima 5 ta' dawn il-linji gwida.

(53) Madankollu, fil-każijiet speċifiċi fejn id-djun ikkanċellati jikkonċernaw esklussivament il-koordinament tat-trasport, il-kumpensi ta' l-obbligi ta' servizz pubbliku jew in-normalizzazzjoni tal-kontijiet, il-kompatibbiltà se tkun eżaminata skond l-Artikolu 73 tat-Trattat, skond ir-Regolamenti adottati għall-implimentazzjoni tagħha u skond ir-Regolament dwar in-normalizzazzjoni tal-kontijiet ([2]).

([1]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-17 ta' Settembru 1980, Kawża 730/79, Philip Morris Holland v. Il-Kummissjoni, Ġabra tal-ġurisprudenza 1980 p. 2671, punt 11.

([2]) Ir-Regolament (KEE) Nru 1192/69.

(54) Barra minn hekk, fid-dawl ta' l-Artikolu 9 tad-Direttiva 91/440/KEE, il-Kummissjoni tqis li, f'ċerti ċirkostanzi, għandu jkun possibbli li tali għajnuniet jiġu awtorizzati fin-nuqqas ta' ristrutturazzjoni finanzjarja, fejn it-tħassir jikkonċerna djun antiki, imġarrba qabel id-dħul fis-seħħ tad-Direttiva 2001/12/KE, li tistabbilixxi l-kundizzjonijiet għall-ftuħ tas-settur għall-kompetizzjoni.

(55) Il-Kummissjoni tqis effettivament li l-għajnuniet ta' dan it-tip jistgħu jkunu kompatibbli jekk l-għan tagħhom huwa li jiffaċilitaw it-tranżizzjoni lejn suq ferrovjarju miftuħ, kif stabbilit mill-Artikolu 9 tad-Direttiva 91/440/KEE ([1]). Għalhekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li għajnuniet bħal dawn jistgħu jkunu kkunsidrati kompatibbli mas-suq komuni skond l-Artikolu 87(3)(c) tat-Trattat ([2]), sakemm il-kundizzjonijiet li ġejjin ikunu sodisfatti.

(56) L-ewwelnett, l-għajnuna għandha sservi ta' kumpens għal djun ċarament iddefinit u individwalizzat, u mġarbba qabel il-15 ta' Marzu 2001, id-data tad-dħul fis-seħħ tad-Direttiva 2001/12/KE. L-għajnuna ma tista' taqbeż fl-ebda każ l-ammont ta' dawn id-djun. Fil-każ ta' l-Istati Membri li ssieħbu fil-Komunità wara l-15 ta' Marzu 2001, id-data rilevanti hija dik ta' l-adeżjoni tagħhom fil-Komunità. Fil-fatt, il-loġika ta' l-Artikolu 9 tad-Direttiva 91/440/KEE, imtennija fid-Direttivi ta' warajha, kienet li jiġi rimedjat livell ta' dejn akkumulat f'kuntest fejn kien għadu mhux deċiż il-ftuħ tas-suq fuq il-livell Komunitarju.

(57) It-tieni, id-djun ikkonċernati jridu jkunu direttament marbutin ma' l-attività ta' trasport ferrovjarju jew ma' l-attivitajiet ta' ġestjoni, kostruzzjoni jew użu ta' infrastruttura ferrovjarja. Id-djun imġarrba biex isiru investimenti li mhumiex direttament marbuta mat-trasport u/jew ma' l-infrastrutturi ferrovjarji mhumiex eliġibbli.

(58) It-tielet, it-tneħħija ta' djun trid issir favur impriżi li huma ffaċċjati b'livell eċċessiv ta' dejn, li jostakola l-ġestjoni finanzjarja b'saħħitha tagħhom. L-għajnuna għandha tkun meħtieġa biex tirrimedja din is-sitwazzjoni fis-sens li l-iżvilupp imbassar tal-kompetizzjoni fuq is-suq ma jkunx jippermetti lill-impriża li ssaħħaħ is-sitwazzjoni finanzjarja tagħha fil-futur imbassar. L-evalwazzjoni ta' dan il-kriterju għandha tikkunsidra l-benefiċċji ta' produttività li jistgħu jkunu b'mod raġonevoli mistennija mill-impriża.

(59) Ir-raba', l-għajnuna ma għandhiex tmur lil hinn minn dak li huwa meħtieġ għal dan il-għan. Fuq dan il-punt ukoll irid ikun ikkunsidrat l-iżvilupp futur tal-kompetizzjoni. Fi kwalunkwe każ, dan ma jistax f'perjodu ta' żmien qasir iqiegħed lill-impriża f'sitwazzjoni iktar favorevoli minn dik ta' impriża ta' daqs medju mmexxi tajjeb li għandha l-istess profil ta' attività.

(60) Il-ħames, it-tneħħija ta' djun ma tistax tagħti lill-impriża vantaġġ kompetittiv b'mod li timpedixxi l-iżvilupp ta' kompetizzjoni effettiva fuq is-suq, per eżempju billi tiddisswadi d-dħul, f'ċerti swieq nazzjonali jew reġjonali, ta' impriżi esterni għal dawn is-swieq jew ta' atturi ġodda. B'mod partikolari, l-għajnuniet iddestinati biex ineħħu d-djun ma jistgħux ikunu ffinanzjati mit-tnaqqis impost fuq operaturi ferrovjarji oħrajn ([3]).

(61) Meta dawn il-kundizzjonijiet jinġabru, il-miżuri ta' tneħħija ta' djun jikkontribwixxu għall-għan stipulat fl-Artikolu 9 tad-Direttiva 91/440/KEE, mingħajr ma jitgħawġu b'mod sproporzjonat il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri. Għalhekk dawn jistgħu jkunu kkunsidrati kompatibbli mas-Suq Komuni.

5. GĦAJNUNIET GĦAR-RISTRUTTURAZZJONI TA' IMPRIŻI FERROVJARJI — IR-RISTRUTTURAZZJONI TAL-FERGĦA GĦALL-MERKANZIJA

5.1. Għan

(62) Ħlief għal dispożizzjoni speċifika, il-Kummissjoni tevalwa l-kompatibbiltà ta' l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' impriżi f'diffikultà fis-settur ferrovjarju abbażi tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni fis-seħħ ta' l-2004. Dawn il-linji gwida fil-fatt ma jagħmlux provvediment għal deroga għall-impriżi ferrovjarji.

([1]) Il-Kummissjoni tapplika, b'analoġija, ċerti kundizzjonijiet previsti mill-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar il-metodoloġija għall-analiżi ta' l-għajnuna mill-Istat marbuta ma' l-istranded costs tas-26 ta' Lulju 2001, SEC(2001) 1238.
([2]) Mingħajr ħsara għall-applikazzjoni tar-Regolamenti (KEE) Nru 1191/69, (KEE) Nru 1107/70 u (KEE) Nru 1192/69.
([3]) Mingħajr ħsara għall-applikazzjoni tad-Direttiva 2001/14/KE.

(63) B'mod ġenerali, fergħa ta' impriża, jiġifieri entità ekonomika mingħajr natura ġuridika proprja, ma tistax tibbenefika minn għajnuniet għar-ristrutturazzjoni. Il-linji gwida dwar l-għajnuniet għar-ristrutturazzjoni japplikaw fil-fatt unikament għal "impriżi f'diffikultà". Barra minn hekk, il-linji gwida jippreċiżaw fil-punt 13, li kumpannija "li tagħmel parti minn grupp jew tittieħed minn grupp ma tistax bi prinċipju tibbenefika minn għajnuniet ... għar-ristrutturazzjoni, ħlief jekk jista' jintwera li d-diffikultajiet tagħha huma speċifiċi għaliha u ma jirriżultawx minn allokazzjoni arbitrarja ta' l-ispejjeż fi ħdan il-grupp, u li dawn id-diffikultajiet ikunu serji wisq biex ikunu riżolti mill-grupp innifsu". Aktar importanti minn hekk, jaqbel li tiġi evitata sitwazzjoni fejn diviżjoni artifiċjali ma tippermettix li attività b'defiċit fi ħdan impriża ddeterminata ma tgawdix minn fondi pubbliċi.

(64) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li s-settur Ewropew tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija illum jinsab f'qagħda għalkollox speċifika, li timplika, fl-interess komuni, li jiġi pprovdut li, f'ċerti ċirkostanzi, l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' ferghat ta' "trasport ta' merkanzija" ta' impriżi ferrovjarji jistgħu jkunu kkunsidrati kompatibbli mas-Suq Komuni.

(65) Fil-fatt, fis-settur ferrovjarju, is-sitwazzjoni kompetittiva ta' l-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija llum hija differenti ħafna minn dik tat-trasport tal-passiġġieri. Is-swieq nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija huma miftuħin għall-kompetizzjoni, filwaqt li l-ftuħ għall-kompetizzjoni tas-swieq tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri mhux se jsir qabel l-1 ta' Jannar 2010.

(66) Din is-sitwazzjoni għandha impatt finanzjarju safejn l-attività ta' trasport ta' merkanzija hija mmexxija, fil-prinċipju, mir-relazzjonijiet kummerċjali biss bejn min jgħabbi u t-trasportaturi. Min-naħa l-oħra, il-bilanċ finanzjarju ta' l-attività ta' trasport tal-passiġġieri jista' wkoll jistrieħ fuq l-intervent ta' l-awtoritajiet pubbliċi permezz ta' kumpensi ta' servizz pubbliku.

(67) Madankollu, diversi impriżi ferrovjarji Ewropej ma firdux ġuridikament l-attivitajiet ta' trasport tal-passiġġieri u l-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija, jew wettqu din is-separazzjoni biss dan l-aħħar. Il-leġiżlazzjoni Komunitarja fis-seħħ ma tistipula l-ebda obbligu ta' separazzjoni ġuridika ta' dan it-tip.

(68) Barra minn hekk, it-tiġdid tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija ilu ħafna snin fil-qalba tal-prijoritajiet tal-politika Ewropea dwar it-trasport. Ir-raġunijiet għal dan ġew imfakkra fit-Taqsima 1 ta' dawn il-linji gwida.

(69) Minn dan il-karattru speċifiku ta' l-attivitajiet ta' trasport ferrovjarju tal-merkanzija titnissel il-ħtieġa ta' strateġija adattata, li ġiet irrikonoxxuta fil-prattika tat-teħid tad-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni ([1]), abbażi tal-linji gwida Komunitarji għall-għajnuniet mill-Istat għas-salvataġġ u r-ristrutturazzjoni ta' impriżi f'diffikultà ([2]) ta' l-1999.

(70) L-għan ta' din it-Taqsima huwa li jindika, fid-dawl ta' din il-prattika ta' teħid tad-deċiżjonjiet tal-Kummissjoni, u filwaqt li jiqiesu l-emendi mdaħħlin mil-linji gwida dwar l-għajnuniet għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004 fil-linji gwida korrispondenti ta' l-1999, il-mod kif il-Kummissjoni biħsiebha timplimenta din l-istrateġija fil-ġejjieni.

(71) Fid-dawl tar-riskji enfasizzati hawn fuq, din l-istrateġija twieġeb għal ċirkustanzi speċifiċi u se tiġi applikata biss għall-fergħa ta' l-impriżi ferrovjarji tat-trasport tal-merkanzija, u għal perjodu ta' tranżizzjoni, għar-ristrutturazzjoni notifikata sa l-1 ta' Jannar 2010, id-data tal-ftuħ għall-kompetizzjoni tas-swieq tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri.

(72) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tixtieq tqis il-fatt li, f'għadd dejjem jikber ta' Stati Membri, l-impriżi ferrovjarji adattaw l-organizzazzjoni tagħhom għall-evoluzzjonijiet speċifiċi ta' l-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija u ta' trasport tal-passiġġieri, billi wettqu separazzjoni ġuridika ta' l-attivitajiet tagħhom ta' trasport tal-merkanzija. Għaldaqstant, il-Kummissjoni se teżiġi, fil-qafas tar-ristrutturazzjoni u bħala prerekwiżit għall-għoti ta' l-għajnuna, is-separazzjoni ġuridika tal-fergħa kkonċernata mat-trasport tal-merkanzija billi din tiġi ttrasformata f'kumpannija kummerċjali tad-dritt komuni. Il-Kummissjoni tinnota li tali separazzjoni ġġib magħha, flimkien ma' miżuri oħra xierqa, kontribut sinifikanti lejn it-twettieq ta' għan doppju: l-esklużjoni ta' kull sussidju komuni bejn il-fergħa ristrutturata u l-bqija ta' l-impriża, u l-iżgurar li r-relazzjonijiet finanzjarji kollha bejn dawn iż-żewġ attivitajiet isiru fuq bażi kummerċjali u permanenti.

([1]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-2 ta' Marzu 2005, N 386/2004, "Għajnuna għar-ristrutturazzjoni tat-Trasport ta' Merkanzija SNCF" — Franza (ĠU C 172, 12.7.2005, p. 3).

([2]) ĠU C 288, 9.10.1999, p. 2.

(73) Biex kull dubju jiġi evitat, il-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004 jibqgħu japplikaw fl-intier tagħhom fl-eżaminar ta' l-għajnuniet imsemmija f'din it-Taqsima, għajr għad-derogi espressament previsti hawn taħt.

5.2. **Eliġibbiltà**

(74) Il-kriterju ta' eliġibbiltà għandu jiġu adattat biex jinkludi s-sitwazzjoni fejn fergħa tat-trasport tal-merkanzija ta' impriżi ferrovjarja tikkostitwixxi unità ekonomika koerenti u permanenti, li ser tkun separata ġuridikament mill-bqija ta' l-impriża matul ir-ristrutturazzjoni u qabel ma tingħata l-għajnuna, u li tħabbat wiċċha ma' diffikultajiet li minħabba fihom li kieku kienet ġiet separata mill-impriża ferrovjarja, kienet tikkostitwixxi "impriża f'diffikultà" fis-sens tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni.

(75) Dan jimplika speċifikament li l-fergħa ta' l-impriża kkonċernata tkun taffaċċja diffikultajiet intrinsiċi serji, li mhumiex ir-riżultat ta' allokazzjoni arbitrarja ta' l-ispejjeż fi ħdan l-impriżi ferrovjarja.

(76) Biex il-fergħa li għandha tiġi ristrutturata tikkostitwixxi unità ekonomika koerenti u permanenti, għandha tiġbor l-attivitajiet kollha tagħha ta' trasport tal-merkanzija ta' l-impriża ferrovjarja, mil-lat industrjali, kummerċjali, finanzjarju u tal-kontabbiltà. Għandu jkun possibbli li jingħatawlha livell ta' telf u livell ta' fondi proprji jew ta' kapital, li jirreflettu biżżejjed ir-realtà ekonomika tas-sitwazzjoni li taffaċċja din il-fergħa, biex jiġi evalwat b'mod koerenti l-kriterju stabbilit fil-punt 10 tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004 ([1]).

(77) Fl-analiżi rigward jekk fergħa tinsabx f'diffikultà fis-sens msemmi hawn fuq, il-Kummissjoni se tqis il-kapaċità tal-bqija ta' l-impriża ferrovjarja biex tiżgura l-irkupru tal-fergħa li għandha tiġi ristrutturata.

(78) Il-Kummissjoni tqis li, minkejja li s-sitwazzjoni deskritta mhijiex koperta direttament mil-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristruturazzjoni ta' l-2004, li, fil-punt 12, jeskludu mill-ambitu tagħhom ta' applikazzjoni lill-impriżi ġodda, jistgħu jingħataw għajnuniet għar-ristrutturazzjoni f'dan il-kuntest, bil-għan li l-impriża sussidjarja maħluqa bis-separazzjoni ġuridika tkun tista' topera fis-suq f'kundizzjonijiet vjabbli. Hawnhekk huma kkonċernati biss is-sitwazzjonijiet fejn l-impriża sussidjarja li se tinħoloq bis-separazzjoni ġuridika tiġbor il-fergħa tat-trasport tal-merkanzija kollha kemm hi, hekk kif deskritta mill-kontabbiltà separata stabbilita skond l-Artikolu 9 tad-Direttiva 91/440/CEE, u tinkludi l-attivi u passivi, il-kapital, l-impenji mhux kontabbilizzati, u l-ħaddiema kollha tal-fergħa.

(79) Il-Kummissjoni tinnota li, għall-istess raġunijiet, fejn impriżi ferrovjarja tkun għadha kemm isseparat ġuridikament il-fergħa tagħha ta' trasport tal-merkanzija, filwaqt li din il-fergħa tissodisfa l-kundizzjonijiet iddefiniti hawn fuq, l-impriża sussidjarja kkonċernata ma għandhiex titqies bħala impriża ġdida fis-sens tal-punt 12 tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004, u għaldaqstant mhijiex eskluża mill-ambitu ta' applikazzjoni ta' dawn il-linji gwida.

5.3. **Ir-ritorn għall-vjabbiltà fuq medda ta' żmien twila**

(80) Il-Kummissjoni ser tiżgura mhux biss li jintlaħqu l-kundizzjonijiet stabbiliti mil-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004 għar-ritorn għall-vjabbiltà fuq medda ta' żmien twila ([2]), iżda anki li r-ristrutturazzjoni tippermetti li tiġi Gazzetta ufficiale della Repubblica italianaż-gurata t-trasformazzjoni ta' l-attività ta' trasport tal-merkanzija minn attività protetta li tgawdi drittijiet esklussivi, għal attività kompetittiva fil-kuntest ta' suq miftuħ. Għaldaqstant, din ir-ristrutturazzjoni

([1]) Il-punt 10 tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni, jipprovdi li ġej: "Speċifikament, fil-prinċipju u indipendentement mid-daqs tagħha, impriża titqies li tinsab f'diffikultà għall-ħtiġijiet ta' dawn il-linji gwida fiċ-ċirkostanzi li ġejjin:
- jekk hija kumpannija ta' responsabbiltà limitata, meta aktar minn nofs il-kapital tagħha jkun sparixxa, b'aktar minn kwart tal-kapital mitluf matul l-aħħar tnax-il xahar; jew
- jekk hija kumpannija li fiha ċerti msieħba jkollhom talanqas responsabbiltà illimitata għad-dejn tal-kumpannija, meta aktar minn nofs il-fondi proprji, kif imniżżlin fil-kontijiet tal-kumpannija, ikunu sparixxew, b'aktar minn kwart tal-fondi mitlufin matul l-aħħar tnax-il xahar; jew
- għal kull forma ta' impriża, meta tkun laħqet, skond il-liġi nazzjonali applikabbli, il-kundizzjonijiet ta' sottomissjoni għal proċedura kollettiva ta' insolvenza".

([2]) Ara, b'mod partikolari, il-punti 34 sa 37 tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni.

għandha tikkonċerna l-aspetti kollha ta' l-attività ta' trasport tal-merkanzija, mil-lat industrjali, kummerċjali u finanzjarju. Il-pjan ta' ristrutturazzjoni mitlub mil-linji gwida dwar l-għajnuniet għar-ristrutturazzjoni ([1]) għandu jippermetti partikolarment li jiġi żgurat livell ta' kwalità, affidabbiltà u servizz kompatibbli ma' l-eżiġenzi tal-klijenti.

5.4. Il-Prevenzjoni ta' kull tagħwiġ żejjed tal-kompetizzjoni

(81) Fl-analiżi tal-prevenzjoni ta' kull tagħwiġ żejjed tal-kompetizzjoni, kif previst mil-linji gwida dwar l-għajnuniet għar-ristrutturazzjoni, il-Kummissjoni tistrieħ fuq l-elementi li ġejjin:

(a) id-differenzi tal-mudelli ekonomiċi bejn it-trasport bil-linji tal-ferrovija u l-mezzi l-oħra tat-trasport;

(b) l-għan Komunitarju ta' bbilanċjar mill-ġdid tal-mezzi tat-trasport;

(c) is-sitwazzjoni kompetittiva fis-suq fil-waqt tar-ristrutturazzjoni (il-grad ta' integrazzjoni, il-potenzjal ta' tkabbir, il-preżenza ta' kompetituri, il-prospettivi ta' żvilupp).

5.5. Għajnuna minima

(82) Id-dispożizzjonijiet tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004 japplikaw għall-verifika ta' dan il-kriterju. Għal dan il-għan, il-kontribut propju ta' l-impriża tinkludi l-kontribut tal-fergħa ta' trasport tal-merkanzija li se tiġi separata ġuridikament mill-impriża ferrovjarja. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li s-sitwazzjoni għalkollox speċifika li jinsab fiha s-settur tat-trasport ferrovjarju Ewropew tal-merkanzija, imfakkra hawn fuq, tista' tikkostitwixxi ċirkustanza eċċezzjonali fis-sens tal-punt 44 ta' dawn il-linji gwida. Għaldaqstant, tista' taċċetta kontributi proprji aktar baxxi minn dawk previsti mil-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni ta' l-2004, sakemm il-kontribut propju tal-fergħa ta' trasport tal-merkanzija jkun kemm jista' jkun għoli mingħajr ma jipperikola l-vjabbiltà ta' l-attività.

5.6. Il-prinċipju ta' l-għajnuna waħdanija

(83) F'dak li għandu x'jaqsam ma' l-għajnuna waħdanija, din tapplika għall-impriżi sussidjarja separata ġuridikament, b'qies għall-għajnuna għar-ristrutturazzjoni nnotifikata bħala għajnuna inizjali għar-ristrutturazzjoni li tkun gawdiet l-impriża. Min-naħa l-oħra, l-għajnuna għar-ristrutturazzjoni awtorizzata fil-kundizzjonijiet mogħtija f'dan il-Kapitolu hija mingħajr rilevanza għall-applikazzjoni tal-prinċipju ta' l-għajnuna waħdanija għall-bqija ta' l-impriża ferrovjarja.

(84) Biex kull dubju jiġi evitat, jekk l-impriża ferrovjarja, fl-intier tagħha, tkun diġà rċeviet għajnuniet għar-ristrutturazzjoni, il-prinċipju ta' l-għajnuna waħdanija tmur kontra l-għoti ta' għajnuniet għar-ristrutturazzjoni tal-fergħa tagħha ta' trasport tal-merkanzija, hekk kif inhuma previsti f'din it-Taqsima.

6. L-GĦAJNUNIET GĦALL–KOORDINAMENT TAT-TRASPORT

6.1. Għan

(85) Kif spjegat qabel, l-Artikolu 73 tat-Trattat ġie implimentat permezz tar-Regolamenti (KEE) Nru 1107/70 u (KEE) Nru 1991/69, li se jkunu rrevokati mir-Regolament ta' l-OSP. Ir-Regolament ta' l-OSP sadanittant ma jkunx applikabbli ħlief għat-trasport fuq l-art ta' passiġġieri. Dan ma jkoprix it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, li għalih l-għajnuniet għall-koordinament tat-trasport jibqgħu suġġetti għall-Artikolu 73 waħdani tat-Trattat.

(86) Barra minn hekk, l-Artikolu 9 tar-Regolament ta' l-OSP dwar l-għajnuniet għall-koordinament tat-trasport u l-għajnuniet għar-riċerka u l-iżvilupp japplikaw espliċitament mingħajr ħsara għall-Artikolu 73 tat-Trattat, li għalhekk jista' jkun użat direttament biex jiġġustifika l-kompatibbiltà ta' għajnuniet għall-koordinament tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri.

(87) L-għan ta' din it-Taqsima jikkonsisti għalhekk filli jkunu ddeterminati l-kriterji li jippermettu lill-Kummissjoni teżamina l-kompatibbiltà, fuq bażi ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat, ta' l-għajnuniet għall-koordinament tat-trasport, b'mod ġenerali (it-Taqsima 6.2) u f'dak li għandu x'jaqsam ma' ċerti forom speċifiċi ta' għajnuniet (it-Taqsima 6.3). Il-Kummissjoni tfakkar li, minkejja li l-prinċipji ġenerali ta' applikazzjoni ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat naturalment huma rilevanti għall-evalwazzjoni ta' għajnuniet mill-Istat fir-rigward tar-Regolament ta' l-OSP, dawn il-linji gwida ma jittrattawx ir-regoli dettaljati għall-applikazzjoni tar-Regolament ikkonċernat.

([1]) Ara, b'mod partikolari, it-Taqsima 3.2 tal-linji gwida dwar l-għajnuniet mill-Istat għar-ristrutturazzjoni.

6.2. **Kunsiderazzjonijiet ġenerali**

(88) L-Artikolu 73 tat-Trattat jipprovdi għall-kompatibbiltà mat-Trattat tal-KE ta' l-għajnuniet li jaqdu l-bżonnijiet ta' koordinament tat-trasport. Il-Qorti tal-Ġustizzja għaddiet b'liġi li dan l-Artikolu "jaċċetta l-kompatibbiltà mat-Trattat ta' għajnuniet għat-trasport biss f'każijiet determinati sew u li ma jkunux ta' preġudizzju għall-interessi ġenerali tal-Komunità" ([1]).

(89) In-nozzjoni ta'"koordinament tat-trasport" użata fl-Artikolu 73 tat-Trattat għandha sinifikat li jmur lil hinn mis-sempliċi fatt li tiffaċilita l-iżvilupp ta' attività ekonomika. Timplika intervent ta' l-awtoritajiet pubbliċi li jimmiraw li jorjentaw l-iżvilupp tas-settur tat-trasport fl-interess komuni.

(90) Il-progressi tal-liberalizzazzjoni fis-settur tat-trasport fl-art, f'ċerti aspetti, b'mod konsiderevoli naqqsu l-bżonnijiet ta' koordinament. Fil-prinċipju, f'settur liberalizzat effiċjenti, il-koordinament jista' fil-prinċipju jirriżulta mill-azzjoni tal-forzi tas-suq. Madankollu, kif indikat hawn fuq, jibqa' l-fatt li l-investiment fl-iżvilupp ta' infrastrutturi, f'ħafna każi, jibqa' jsir mill-poteri pubbliċi. Barra minn hekk, anke wara l-liberalizzazzjoni tas-settur, ħafna nuqqasijiet fis-suq jistgħu jippersistu. Partikolarment, dawn huma nuqqasijiet li jiġġustifikaw l-intervent tas-setgħat pubbliċi f' dan il-qasam.

(91) L-ewwelnett, is-settur tat-trasport jimplika aspetti esterni negattivi importanti, per eżempju bejn utenti (konġestjoni), jew fir-rigward tas-soċjetà kollha (tniġġis). Dawn l-aspetti esterni huma diffiċli biex ikunu kkunsidrati, notevolment minħabba l-fatt tal-limitu inerenti għall-possibbiltà li jkunu inklużi l-ispejjeż esterni, jew anke sempliċement l-ispejjeż diretti ta' l-użu, fl-iffissar ta' prezzijiet ta' aċċess għall-infrastrutturi tat-trasport. Minn dan jirriżultaw differenzi possibbli bejn il-modi differenti ta' trasport, li jistħoqqilhom ikunu korretti permezz ta' appoġġ tal-poteri pubbliċi għall-modi ta' trasport li jikkawżaw l-inqas spejjeż esterni.

(92) It-tieni, is-settur tat-trasport jista' jkollu diffikultajiet ta'"koordinament" fis-sens ekonomiku tat-terminu, pereżempju bl-adozzjoni ta' standard ta' interoperabbiltà komuni għal-linji tal-ferrovija, jew fil-kollegamenti bejn networks differenti ta' trasport.

(93) It-tielet, l-impriżi ferrovjarji jistgħu ma jkunux f'qagħda li jieħdu l-benefiċċji kollha ta' l-isforzi tagħhom fil-qasam tar-riċerka, l-iżvilupp u l-innovazzjoni (effetti esterni pożittivi), li jikkostitwixxi nuqqas fis-suq.

(94) Il-preżenza fit-Trattat ta' bażi speċifika li tippermetti li jkunu awtorizzati l-għajnuniet li jikkorrispondu mal-bżonnijiet tal-koordinament tat-trasport hija xhieda ta' l-importanza ta' dawn ir-riskji ta' falliment tas-suq, u ta' l-impatt negattiv li huma għandhom fuq l-iżvilupp tal-Komunità.

(95) Fil-prinċipju, l-għajnuniet li jikkorrispondu għall-bżonnijiet tal-koordinament tat-trasport għandhom ikunu kkunsidrati kompatibbli mat-Trattat tal-KE.

(96) F'kull każ, biex l-għoti ta' għajnuna jista' jitqies li "jaqdi l-bżonnijiet" tal-koordinament tat-trasport, għandu jkun meħtieġ u proporzjonat ma' l-għan indikat. Barra minn hekk, it-tagħwiġ tal-kompetizzjoni li huwa inerenti għall-għajnuna ma għandux jolqot ħażin l-interessi ġenerali tal-Komunità. Bħala eżempju, għajnuna li sservi biex tbiddel id-direzzjoni tal-flussi ta' traffiku tat-trasport marittimu ta' distanza qasira lejn il-linji tal-ferroviji ma tistax tissodisfa dawn il-kriterji.

(97) Fl-aħħarnett, fid-dawl ta' l-iżvilupp mgħaġġel tas-settur tat-trasport, u għaldaqstant fid-dawl tal-bżonnijiet ta' koordinament li jirrigwardawh, kull għajnuna nnotifikata lill-Kummissjoni minħabba deċiżjoni li tiddikjara li din l-għajnuna hija kompatibbli mat-Trattat, abbażi ta' l-Artikolu 73 tiegħu, trid tkun limitata ([2]) għal massimu ta' 5 snin, sabiex tippermetti lill-Kummissjoni terġa' teżaminaha fid-dawl tar-riżultati miksuba u, jekk ikun il-każ, tawtorizza t-tiġdid tagħha ([3]).

([1]) Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-12 ta' Ottubru 1978, Kawża 156/77, Il-Kummissjoni vs il-Belġju, Ġabra tal-ġurisprudenza 1978, p. 1881, punt 10.
([2]) Ibidem.
([3]) Dan il-perjodu jittawwal sa 10 snin għall-miżuri li jaqgħu fl-ambitu ta' l-Artikolu 15(1)(e) tad-Direttiva tal-Kunsill 2003/96/KE tas-27 ta' Ottubru 2003 li tirriforma l-istruttura tal-Komunità dwar tassazzjoni fuq prodotti ta' enerġija u elettriku (ĠU L 283, 31.10.2003, p. 51). Direttiva kif emendata l-aħħar mid-Direttiva 2004/75/KE (ĠU L 157, 30.4.2004, p. 100). Ara partikolarment id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-2 ta' April 2008, NN 46/B/2006 — Is-Slovakkja — Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector), li għadha ma ġietx ippubblikata.

(98) F'dak li għandu x'jaqsam b'mod iktar speċifiku mas-settur ferrovjarju, l-għajnuniet għall-bżonnijiet tal-koordinament tat-trasport x'aktarx li jieħdu bosta forom:

(a) għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura, jiġifieri l-għajnuniet mogħtija lil impriżi ferrovjarji li għandhom il-piż ta' l-ispejjeż relatati ma' l-infrastruttura li tuża, waqt li l-impriżi li jipprovdu servizzi ta' trasport li jistrieħu fuq modi oħra ta' trasport m'għandhomx piżijiet bħal dawn;

(b) għajnuniet għat-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni, li huma ddestinati biex jinkoraġġixxu trasferiment modali lejn il-linji tal-ferrovija, minħabba li dawn jipproduċu inqas spejjeż esterni mill-modi l-oħra bħat-trasport bit-triq;

(c) għajnuniet li jiffavorixxu l-interoperabbiltà kif ukoll, safejn iwieġbu għall-bżonnijiet tal-koordinazzjoni tal-mezzi ta' trasport, l-għajnuna li tiffavorixxi t-tisħiħ tas-sikurezza, it-tneħħija tax-xkiel tekniku u t-tnaqqis tat-tniġġis akustiku (minn issa 'l quddiem "l-għajnuniet favur l-interoperabbiltà");

(d) għajnuniet għall-izvilupp u r-riċerka, li jaqdu l-bżonnijiet tal-koordinament tat-trasport.

(99) Fit-taqsimiet li ġejjin, il-Kummissjoni tagħti dettalji tal-kundizzjonijiet li, skond il-prassi tat-teħid ta' deċiżjonijiet tagħha, jippermettu li jkun żgurat, għal dawn it-tipi differenti ta' għajnuniet għall-koordinament tat-trasport, li l-għajnuniet ikkonċernati jissodisfaw il-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà stabbiliti fl-Artikolu 73 tat-Trattat. Fid-dawl tal-karattru speċifiku ta' l-għajnuniet għar-riċerka u l-iżvilupp, il-kriterji applikabbli għal dan it-tip ta' miżuri jiġu ttrattati b'mod separat.

6.3. Il-kriterji għall-għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura ferrovjarja, għat-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni u għall-interoperabbiltà

(100) L-evalwazzjoni tal-kompatibbiltà ta' l-għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura, it-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni u l-interoperabbiltà fir-rigward ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat tikkorrispondi għall-prassi tat-teħid ta' deċiżjonijiet tal-Kummissjoni fl-applikazzjoni ta' l-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament (KEE) Nru 1107/70. Il-kundizzjonijiet iddettaljati li ġejjin, fid-dawl ta' din il-prassi jidhru suffiċjenti għall-kompatibbiltà ta' l-għajnuna.

6.3.1. *L-ispejjeż eliġibbli*

(101) L-ispejjeż eliġibbli huma ddeterminati abbażi ta' l-elementi li ġejjin:

(102) Fir-rigward ta' **l-għajnuniet għall-użu ta' infrastrutturi ferrovjarji**, l-ispejjeż eliġibbli huma l-ispejjeż supplementari ta' l-użu ta' infrastrutturi appoġġati mit-trasport ferrovjarju iżda mhux b'mezz ta' trasport kompetitur li jniġġes aktar.

(103) Fir-rigward ta' **l-għajnuniet għat-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni**, l-ispejjeż eliġibbli huma s-sehem ta' l-ispejjeż esterni li t-trasport ferrovjarju jippermetti li jevita meta mqabbla mal-mezzi kompetittivi.

(104) F'dan ir-rigward, ta' min ifakkar li l-Artikolu 10 tad-Direttiva 2001/14/KE jippermetti b'mod espliċitu lill-Istati Membri biex iwaqqfu sistema ta' kumpens ta' l-ispejjeż ambjentali, l-ispejjeż marbuta ma' l-inċidenti u l-ispejjeż ta' infrastruttura mhux koperti bil-modi kompetittivi ta' trasport, meta n-nuqqas ta' kopertura ta' dawn l-ispejjeż jista' jkun stabbilit u safejn dawn jaqbżu l-ispejjeż ekwivalenti proprja tal-ferrovija. Jekk għadha ma teżistix leġiżlazzjoni Komunitarja li tarmonizza l-metodi ta' kalkolu tal-ħlasijiet għall-aċċess għall-infrastruttura bejn il-mezzi differenti ta' trasport fuq l-art, il-Kummissjoni se tqis, għall-applikazzjoni ta' dawn il-linji gwida, l-evoluzzjoni tar-regoli applikabbli għall-allokazzjoni ta' l-ispejjeż ta' infrastruttura u ta' l-ispejjeż esterni [1].

[1] F'dan ir-rigward l-Artikolu 11, it-tielet paragrafu tad-Direttiva 1999/62/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 1999 dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi (ĠU L 187, 20.7.1999 p. 42), hekk kif emendata mid-Direttiva 2006/103/KE (ĠU L 363, 20.12.2006, p. 344) jistabbilixxi li "Mhux iktar tard mill-10 ta' Ġunju 2008 il-Kummissjoni, wara li tkun eżaminat l-għażliet kollha, inklużi spejjeż marbuta ma' l-ambjent, mal-ħsejjes, mal-konġestjoni u mas-saħħa, għandha tippreżenta mudell applikabbli b'mod ġenerali, trasparenti u komprensibbli għall-valutazzjoni ta' l-ispejjeż esterni kollha sabiex iservi bħala l-bażi għall-kalkolu fil-ġejjieni tal-ħlasijiet għall-infrastruttura. Dan il-mudell għandu jkun akkumpanjat minn analiżi ta' l-impatt ta' l-internalizzazzjoni ta' spejjeż esterni għall-modi kollha ta' trasport u minn strateġija għal implimentazzjoni fi stadji tal-mudell għall-modi kollha ta' trasport." Fil-qafas tat-tfassil ta' Komunikazzjoni dwar l-internalizzazzjoni ta' l-ispejjeż esterni għall-ilħiq ta' dan il-għan, fis-16 ta' Jannar 2008 il-Kummissjoni Ewropea ppubblikat manwal li jiġbor l-istudji mwettqa sal-lum dwar l-ispejjeż esterni tas-settur tat-trasport (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Dan il-manwal, imħejji flimkien ma' istituti varji ta' riċerki dwar it-trasport, jista' jintuża fost l-oħrajn għad-determinazzjoni ta' l-ispejjeż eliġibbli. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ppubblikat, fid-dokument COM(1998) 466, White Paper intitolata "Ħlasijiet ġusti għall-użu ta' infrastrutturi — Metodu fi stadji għat-twaqqif ta' qafas komuni fil-qasam ta' l-iffissar ta' prezzijiet ta' infrastrutturi ta' trasport fl-UE" (Bullettin ta' l-UE — Suppliment 3/98).

(105) Kemm għall-għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura ferrovjarja kif ukoll għal dawk ta' tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni, l-Istat Membru għandu jipprovdi analiżi komparattiva, trasparenti, raġunata u kwantifikata ta' l-ispejjeż, bejn it-trasport ferrovjarju u l-għażliet alternattivi bbażati fuq mezzi oħra ta' trasport ([1]). Il-metodu użat u l-kalkoli li jsiru jridu jitqiegħdu għad-dispożizzjoni pubblika ([2]).

(106) F'dak li għandu x'jaqsam ma' **l-għajnuniet għall-interoperabbiltà**, l-ispejjeż eliġibbli jkopru, safejn jikkontribwixxi għall-għan ta' koordinazzjoni tat-trasport, l-investimenti kollha relatati ma' l-installazzjoni ta' sistemi ta' sigurtà u interoperabbiltà ([3]), jew mat-tnaqqis tat-tniġġis akustiku, kemm fl-infrastrutturi ferrovjarji kif ukoll fil-vetturi ferrovjarji. B'mod partikolari, huma koperti l-investimenti marbuta mat-twettiq ta' l-ERTMS (European Rail Traffic Management System) u kull miżura oħra simili li tista' tikkontribwixxi biex tnaqqas l-ostakli tekniċi għas-suq Ewropew ta' servizzi ferrovjarji ([4]).

6.3.2. *Il-ħtieġa u l-proporzjonalità ta' l-għajnuna*

(107) Il-Kummissjoni tikkunsidra li teżisti preżunzjoni ta' ħtieġa u proporzjonalità ta' l-għajnuna, meta l-intensità ta' l-għajnuna tibqa' inqas mill-valuri li ġejjin:

(a) għall-għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura, 30 % ta' l-ispiża totali tat-trasport ferrovjarju, sa ammont massimu ta' 100 % ta' l-ispejjeż eliġibbli ([5]);

(b) għall-għajnuniet għat-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni, 30 % ([6]) ta' l-ispiża totali tat-trasport ferrovjarju, sa ammont massimu ta' 50 % ta' l-ispejjeż eliġibbli ([7]);

(c) fil-każ ta' għajnuniet għall-interoperabbiltà, 50 % ta' l-ispejjeż eliġibbli.

(108) Għall-ispejjeż li jmorru lil hinn minn dawn il-livelli massimi, huwa f'idejn l-Istati Membri li jipprovdu evidenza tal-ħtieġa u tal-proporzjonalità tal-miżuri kkonċernati ([8]).

(109) Fir-rigward kemm ta' l-għajnuniet għall-użu ta' infrastrutturi ferrovjarji kif ukoll l-għajnuniet għat-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni, l-għajnuna għandha tkun strettament limitata biex tikkumpensa l-ispejjeż ta' opportunità marbuta ma' l-użu tat-trasport ferrovjarju minflok għall-użu ta' mod ta' trasport li jniġġes aktar. Fejn jeżistu bosta soluzzjonijiet alternattivi kompetittivi li jikkawżaw livelli ta' tniġġis ogħla mit-trasport ferrovjarju, il-limitu magħżul jikkorrispondi għall-ogħla differenzjali ta' spejjeż fost dawn is-soluzzjonijiet diversi. Fejn il-limiti ta' intensità msemmija fil-punt 108 huma osservati, jista' jkun preżunt li l-kriterju ta' nuqqas ta' kumpens żejjed huwa mwettaq.

([1]) L-Istati Membri jistgħu jsibu indikazzjonijiet dwar il-metodi differenti ta' valutazzjoni ta' l-ispejjeż esterni fl-Anness 2 tal-Green Paper tal-Kummissjoni "Lejn ħlas ġust u effikaċi fit-trasport — Għażliet fil-qasam ta' assimilazzjoni ta' l-ispejjeż esterni tat-trasport fl-UE" (Bullettin ta' l-UE — Suppliment 2/96; Dokument COM(1995) 691 finali) u fl-istudju li l-Kummissjoni se tippreżenta sa mhux aktar tard mis-16 ta' Jannar 2008 (ara l-Artikolu 11 tad-Direttiva 1999/62/KE).

([2]) L-Artikolu 10 tad-Direttiva 2001/14/KE.

([3]) Ara partikolarment id-Direttiva tal-Kunsill 96/48/KE tat-23 ta' Lulju 1996 dwar l-interoperabbiltà tas-sistema trans-Ewropea dwar ferroviji ta' veloċità kbira, ĠU L 235, 17.9.1996, p. 6, hekk kif emendata bid-Direttiva 2007/32/KE (ĠU L 141, 25.6.2007, p. 63) u d-Direttiva 2001/16/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-19 ta' Marzu 2001 dwar l-interoperabbiltà tas-sistema trans-Ewropea dwar ferroviji konvenzjonali (ĠU L 110, 20.4.2001, p. 1). Direttiva kif emendati l-aħħar bid-Direttiva 2007/32/KE.

([4]) Il-kalkolu ta' l-ispejjeż eliġibbli għandu jqis il-modulazzjonijiet potenzjali tal-ħlasijiet għall-użu ta' l-infrastruttura skond ir-rendiment tal-vetturi ferrovjarji (partikolarment f'dak li jirrigwarda l-istorbju).

([5]) Ara bħala eżempju d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Diċembru 2006, N 574/05, l-estensjoni ta' l-iskema eżistenti ta' għajnuna N 335/03 — L-Italja — Friuli-Venezia-Giulia — Għajnuna għat-twaqqif ta' awtorotot ferrovjarji (ĠU C 133, 15.6.2007, p. 6); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-12 ta' Ottubru 2006, N 427/2006 — Ir-Renju Unit — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (ĠU C 283, 21.11.2006, p. 10).

([6]) Ir-Regolament (KE) Nru 1692/2006 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ta' l-24 ta' Ottubru 2006 li jistabbilixxi t-tieni programm Marco Polo għall-għoti ta' assistenza finanzjarja tal-Komunità biex tittejjeb il-prestazzjoni ambjentali tas-sistema tat-trasport tal-merkanzija (Marco Polo II), u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 1382/2003 (ĠU L 328, 24.11.2006, p. 1) jipprovdi fl-Anness 1 tiegħu li l-assistenza finanzjarja tal-Komunità lill-azzjonijiet ta' ċaqliq modali hija limitata għal massimu ta' 35 % tan-nefqa totali meħtieġa sabiex jitwettqu l-għanijiet ta' l-azzjoni u li seħħew b'riżultat ta' l-azzjoni. F'dawn il-linji gwida, għal dak li għandu x'jaqsam ma' l-għajnuniet mill-Istat għall-koordinament tat-trasport il-kriterju huwa ta' 30 % tan-nefqa totali tat-trasport ferrovjarju.

([7]) Ara bħala eżempju d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-22 ta' Diċembru 2006, N 552/06, id-Danimarka, l-estensjoni ta' skema ta' għajnuna ambjentali għat-trasport ta' merkanzija bil-ferrovija (ĠU C 133, 15.6.2007, p. 5) u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-12 ta' Ottubru 2006, N 427/2006 — Ir-Renju Unit — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), op. cit.

([8]) Dan jista' jkun il-każ tal-miżuri favur l-interoperabbiltà fuq in-network trans-Ewropew tat-trasport kif iddefinit l-aħħar bid-Deċiżjoni Nru 884/2004/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Deċiżjoni Nru 1692/96/KE dwar il-linji gwida tal-Komunità għall-iżvilupp tan-network tat-trasport trans-Ewropew (ĠU L 167, 30.4.2004, p. 1).

(110) Fi kwalunkwe każ, meta l-benefiċjarju ta' l-għajnuna hija impriża ferrovjarja, irid ikun muri li l-għajnuna hija attwalment effett b'inċentiv ta' trasferiment modali lejn il-linji tal-ferrovija. Dan jitlob fi prinċipju li l-għajnuna tkun riflessa fil-prezz mitlub lill-passiġġier jew lil min jgħabbi, billi huwa f'dan il-livell li ssir l-għażla bejn il-ferrovija u l-modi ta' trasport li jniġġsu aktar bħat-triq ([1]).

(111) Fl-aħħarnett, f'dak li għandu x'jaqsam speċifikament ma' l-għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura u t-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni, għandu jkun hemm perspettivi realistiċi ta' manteniment tat-traffiku trasferit lejn il-ferrovija sabiex l-għajnuna twassal għal trasferiment sostenibbli tat-traffiku.

6.3.3. *Konklużjoni*

(112) L-għajnuniet għall-użu ta' l-infrastruttura ferrovjarja, it-tnaqqis ta' l-ispejjeż esterni u l-interoperabbiltà li huma meħtieġa u proporzjonati u għaldaqstant ma jgħawġux il-kompetizzjoni b'mod li jolqot ħażin l-interess komuni, għandhom jitqiesu kompatibbli skond l-Artikolu 73 tat-Trattat.

6.4. Il-kompatibbiltà ta' l-għajnuniet mar-riċerka u l-iżvilupp

(113) Fil-qasam tat-trasport fuq l-art, l-Artikolu 3(1)(c) tar-Regolament (KE) Nru 1107/70, adotta abbażi ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat tal-KE, jipprovdi għall-possibbiltà li jingħataw għajnuniet għar-riċerka u l-iżvilupp. Il-Kummissjoni reċentement żviluppat prassi fl-applikazzjoni ta' din id-dispożizzjoni ([2]).

(114) L-Artikolu 9(2)(b) tar-Regolament ta' l-OSP jerġa' jieħu t-test ta' l-Artikolu 3(1)(c) tar-Regolament (KE) Nru 1107/70. Abbażi ta' din id-dispożizzjoni, l-għajnuniet li għandhom l-għan li jiffaċilitaw ir-riċerka u l-iżvilupp ta' forom u tekniki ta' trasport ferrovjarju tal-passiġġieri iktar ekonomiku għall-kollettività, huma limitati għall-fażi sperimentali u ma jaffettwawx il-fażi ta' sfruttament kummerċjali ta' dawn il-forom u tekniki, għandhom ikunu ikkunsidrati li jikkorrispondu għall-ħtiġijiet tal-koordinament tat-trasport.

(115) L-Artikolu 9(2)(b) japplika mingħajr ħsara għall-Artikolu 87 tat-Trattat. Għalhekk, l-għajnuniet għar-riċerka, l-iżvilupp u l-innovazzjoni fil-qasam tat-trasport ta' passiġġieri, jekk ma jkunux koperti mill-Artikolu 9 tar-Regolament ta' l-OSP u l-għajnuniet li jikkonċernaw biss it-trasport tal-merkanzija, jistgħu jkunu kkunsidrati kompatibbli abbażi ta' l-Artikolu 87(3)(c) tat-Trattat.

(116) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni ddefinixxiet fil-qafas Komunitarju l-għajnuniet mill-Istat għar-riċerka, l-iżvilupp u l-innovazzjoni ([3]) (minn hawn il quddiem "il-qafas Komunitarju") il-kundizzjonijiet li taħthom hija ddikjarat kompatibbli mas-Suq Komuni, fuq bażi ta' l-Artikolu 87(3)(c) tat-Trattat, l-għajnuniet ta' dan it-tip. Dan il-qafas japplika "għall-għajnuniet favur ir-riċerka, l-iżvilupp u l-innovazzjoni fis-setturi kollha rilevanti tat-Trattat. Japplika wkoll għas-setturi mmexxija mir-regoli Komunitarji speċifiċi fil-qasam ta' għajnuniet mill-Istat, sakemm ir-regoli msemmija ma jiddisponux mod ieħor" ([4]). Japplika għalhekk għall-għajnuniet għar-riċerka, l-iżvilupp u l-innovazzjoni fis-settur tat-trasport ferrovjarju li ma jaqgħux taħt l-ambitu ta' l-Artikolu 3(1)(c) tar-Regolament (KEE) Nru 1107/70 jew l-Artikolu 9 tar-Regolament ta' l-OSP (wara d-dħul fis-seħħ ta' dan ir-Regolament ta' l-aħħar).

(117) Mhuwiex eskluż li l-kompatibbiltà ta' l-għajnuniet għar-riċerka u l-iżvilupp tista' tiġi analizzata direttament abbażi ta' l-Artikolu 73 tat-Trattat, fejn l-għan imfittex jaqdi l-bżonn ta' koordinament tat-trasport. F'dan il-każ, jaqbel li jiġu vverifikati l-kundizzjonijiet imsemmija hawn fuq, partikolarment il-fatt

([1]) F'dak li jirrigwarda l-miżuri ta' l-Artikolu 15(1)(e) tad-Direttiva 2003/96/KE, impatt fuq il-prezz tat-trasport jista' jitqies, għajr jekk ikun hemm prova bil-kontra. Ara partikolarment id-Deċizjoni tal-Kummussjoni tat-2 ta' April 2008, NN 46/B/2006 — is-Slovakkja — Eżenzjoni mit-taxxa tas-sisa u tnaqqis stabbilit fid-Direttiva 2003/96/KE, li għadha ma ġietx ippubblikata.

([2]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-30 ta' Mejju 2007, N 780/06 — l-Olanda — Onderzoek en onttwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; il-proġett "CompoCaNord" (ĠU C 227, 27.9.2007, p. 5); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tad-19 ta' Lulju 2006, N 556/2005 — L-Olanda — Environmental protection and innovation in public transport in the province of Gelderland (ĠU C 207, 30.8.2006); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni ta' l-20 ta' Lulju 2005, N 63/2005 — Ir-Repubblika Ċeka — Programme for energy economics and use of alternative fuels in the transport sector (ĠU C 83, 6.4.2006).

([3]) ĠU C 323, 30.12.2006, p. 1.

([4]) Ibidem, fil-punt 2.1.

li l-għajnuna għandha tkun meħtieġa u proporzjonata ma' l-għan imfittex, u ma għandhiex tolqot ħażin l-interess ġenerali tal-Komunità. Il-Kummissjoni tqis li l-prinċipji ġenerali stipulati fil-qafas Komunitarju huma rilevanti għall-analiżi tal-kriterji differenti.

7. **IL-GARANZIJI TA' L-ISTAT LILL-IMPRIŻI FERROVJARJI**

(118) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE għal għajnuna mill-Istat f'forma ta' garanziji ([1]) tiddefinixxi s-sistema ġuridika applikabbli għall-garanziji ta' l-Istat, inkluża fil-qasam tat-trasport ferrovjarju.

(119) Din il-Komunikazzjoni tindika fil-paragrafu 2.1.3 tagħha li "jikkostitwixxu [...] għajnuna taħt forma ta' garanzija,il-kundizzjonijiet ta' kreditu aktar favorevoli miksuba mill-impriżi li l-istatut legali tagħhom jeskludi l-possibbiltà ta' proċedura ta' falliment jew insolvenza jew jagħmel provvediment b'mod espliċitu għal garanzija ta' l-Istat jew kopertura tat-telf mill-Istat".

(120) Il-Kummissjoni tikkunsidra, abbażi ta' prassi kostanti, li l-garanziji illimitati f'settur miftuħ għall-kompetizzjoni huma inkompatibbli mat-Trattat tal-KE. Skond il-prinċipju tal-proporzjonalità, dawn ma jistgħux ikunu ġġustifikati minn missjonijiet ta' interess ġenerali. Fil-fatt, jidher impossibbli, fil-każ ta' garanzija illimitata, li jiġi vverifikat li l-ammont ta' l-għajnuna ma jaqbiżx l-ispejjeż netti ta' provvista ta' servizz pubbliku ([2]).

(121) Meta l-garanziji ta' l-Istat jingħataw lil impriżi preżenti kemm fuq is-swieq kompetittivi u dawk mhux kompetittivi, il-Kummissjoni għandha l-prattika li titlob it-tneħħija kompleta tal-garanzija illimitata mogħtija lill-impriża fl-intier tagħha ([3]).

(122) Diversi impriżi ferrovjarji jgawdu minn garanziji illimitati. Dawn il-garanziji ġeneralment huma wirt ta' status partikolari ta' monopolji storiċi li twaqqfu għall-impriżi tal-ferrovija qabel id-dħul fis-seħħ tat-Trattat jew qabel il-ftuħ tas-suq tas-servizzi ta' trasport ferrovjarju għall-kompetizzjoni.

(123) Skond l-informazzjoni li l-Kummissjoni għandha, il-biċċa l-kbira minn dawn il-garanziji jikkostitwixxu għajnuniet eżistenti. L-Istati Membri kkonċernati huma mistiedna jinfurmaw lill-Kummissjoni bil-kundizzjonijiet ta' applikazzjoni ta' dawn is-sistemi, kif ukoll bil-miżuri ppjanati biex ineħħuhom, skond il-proċedura ddefinita fit-Taqsima 8.3.

8. **DISPOŻIZZJONIJIET FINALI**

8.1. **Regoli dwar l-akkumulazzjoni ta' għajnuniet**

(124) Il-limiti għall-għajnuniet stabbiliti f'dawn il-linji gwida japplikaw indipendentement jekk l-għajnuna kkonċernata hijiex finanzjata integralment mir-riżorsi ta' l-Istat jew mir-riżorsi Komunitarji fit-totalità tagħhom jew parzjalment. L-għajnuniet awtorizzati skond dawn il-linji gwida ma jistgħux jiġu akkumulati ma' għajnuniet mill-Istat oħrajn skond l-Artikolu 87(1) tat-Trattat tal-KE u lanqas ma' finanzjamenti Komunitarji oħrajn, jekk din l-akkumulazzjoni jwassal għal livell ta' għajnuna ogħla minn dak stabbilit minn dawn il-linji gwida.

(125) F'każ ta' għajnuniet għal skopijiet differenti u li jinvolvu l-istess spejjeż eliġibbli, japplika l-aktar limitu għall-għajnuna favorevoli.

8.2. **Id-data ta' l-applikazzjoni**

(126) Il-Kummissjoni għandha tapplika dawn il-linji gwida mid-data tal-pubblikazzjoni tagħhom fil-*Ġurnal Uffiċjali ta' l-Unjoni Ewropea*.

Il-Kummissjoni ser tapplika dawn il-linji gwida lill-għajnuniet kollha nnotifikati jew mhux innotifikati li fuqhom toħroġ sentenza wara d-data tal-pubblikazzjoni tagħhom.

([1]) ĠU C 71, 11.3.2000, p. 14.

([2]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2005/145/KE tas-16 ta' Diċembru 2003 dwar l-għajnuniet ta' l-Istat mogħtija minn Franza lil EDF u lis-settur ta' l-industriji ta' l-elettriku u l-gass, ĠU L 49, 22.2.2005, p. 9; id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni ta' l-24 ta' April 2007, E 12/2005 Polonja, Garanzija illimitata mogħtija lil Poczta Polska (ĠU C 284, 27.11.2007, p. 2); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Mejju 2002, E 10/2000 Ġermanja Garanzija mill-Istat favur stabbilimenti pubbliċi ta' kreditu (ĠU C 150, 22.6.2002, p. 7).

([3]) Ibidem.

8.3. **Miżuri utli**

(127) F'konformità ma' l-Artikolu 88(1) tat-Trattat tal-KE, il-Kummissjoni tipproponi li l-Istati Membri jemendaw is-sistemi eżistenti ta' għajnuniet li huma relatati ma' l-għajnuniet mill-Istat fil-mira f'dawn il-linji gwida biex ikunu konformi ma' dawn sa mhux aktar tard minn sentejn wara l-pubblikazzjoni tagħhom fil-*Ġurnal Uffiċjali ta' l-Unjoni Ewropea*, u dan suġġett għad-dispożizzjonijiet speċifiċi msemmija fil-Kapitolu relatat mal-garanziji ta' l-Istat. L-Istati Membri huma mistiedna jikkonfermaw bil-miktub li huma jaċċettaw dawn il-proposti għal miżuri utli sa mhux aktar tard minn sena wara d-data tal-pubblikazzjoni fil-*Ġurnal Uffiċjali ta' l-Unjoni Ewropea*.

(128) F'każ fejn Stat Membru ma jikkonfermax l-aċċettazzjoni tiegħu bil-miktub qabel id-data msemmija, il-Kummissjoni tapplika l-Artikolu 19(2) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni ta' l-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE ([1]), u tiftaħ, jekk ikun meħtieġ, il-proċedura msemmija f'dak l-Artikolu.

8.4. **Il-perjodu ta' validità u r-rapport**

(129) Il-Kummissjoni żżomm id-dritt li temenda dawn il-linji gwida. Il-Kummissjoni se tippreżenta rapport dwar l-applikazzjoni tagħhom qabel kull emenda, u, mhux aktar tard minn 5 snin wara d-data tal-pubblikazzjoni tagħhom.

([1]) ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1. Regolament kif emendat l-aħħar bir-Regolament (KE) Nru 1791/2006.

V

(Avviżi)

PROĊEDURI AMMINISTRATTIVI

KUMMISSJONI

SEJĦA GĦAL PROPOSTI — EACEA 21/08

Għall-implimentazzjoni ta' It-Tieqa ta' Kooperazzjoni Esterna Erasmus Mundus Reġjun ta' l-Asja fis-sena akkademika 2008/2009

Il-programm ta' Azzjoni tal-Komunità għall-promozzjoni tal-kooperazzjoni bejn l-istituzzjonijiet ta' l-edukazzjoni għolja u għall-iskambju ta' studenti, riċerkaturi u persunal akkademiku mill-Istati Membri ta' l-UE u Pajjiżi Terzi

(2008/C 184/08)

1. Għanijiet u Deskrizzjoni

It-Tieqa ta' Kooperazzjoni Esterna Erasmus Mundus għandha fl-għan tagħha l-arrikkiment reċiproku u l-fehim aħjar bejn l-Unjoni Ewropea u l-Pajjiżi Terzi. Huwa maħsub biex irawwem kooperazzjoni istituzzjonali fil-qasam ta' l-edukazzjoni għolja bejn l-Unjoni Ewropea u l-Pajjiżi Terzi permezz ta' skema ta' mobilità indirizzata lejn l-iskambju ta' studenti u skambji akkademiċi għal skop ta' studju, tagħlim, taħriġ u riċerka.

L-attivitajiet u l-ispejjeż li ġejjin se jkunu koperti mill-programm.

It-tfassil ta' **sħubiji** istituzzjonali ta' istituzzjonijiet Ewropej ta' l-edukazzjoni għolja u ta' Pajjiżi Terzi biex ikopru ż-żewġ tipi ta' attivitajiet:

— l-**organizzazzjoni tal-mobilità individwali** ta' l-istudenti, ir-riċerkaturi u l-persunal akkademiku ta' l-edukazzjoni għolja,

— l-**implimentazzjoni tal-mobilità individwali**. It-tipi ta' mobilità u edukazzjoni li se jkunu ffinanzjati taħt din is-sejħa huma:

  — *studenti*: opportunitajiet ta' mobilità għall-undergraduate, master, dottorat u post-dottorat,

  — *persunal akkademiku*: skambju għal skopijiet ta' tagħlim, taħriġ prattiku u riċerka.

2. Applikanti eliġibbli u benefiċċjarji

L-applikanti jridu jkunu minn Universitajiet Ewropej jew Istituzzjonijiet Ewropej ta' l-Edukazzjoni Għolja li jirrappreżentaw sħubija ta' mhux aktar minn 20 istituzzjoni imsieħba.

Il-kompożizzjoni tas-sħubija trid tkun magħmula minn Istituzzjonijiet Ewropej ta' l-Edukazzjoni Għolja, li jkollhom fil-pussess tagħhom Erasmus Charter qabel id-data tal-pubblikazzjoni ta' din is-Sejħa u Istituzzjonijiet ta' l-Edukazzjoni Għolja minn Pajjiżi Terzi rikonoxxuti u akkreditati mill-awtoritajiet nazzjonali.

3. **Pajjiż eliġibbli**

Il-pajjiżi eliġibbli għall-attivitajiet koperti mis-sejħa huma:

— is-27 Stat Membru ta' l-Unjoni Ewropea,

— il-pajjiżi Kandidati Ewropej il-Kroazja u t-Turkija u l-pajjiżi taż-ŻEE (l-Iżlanda, il-Liechtenstein u n-Norveġja),

— il-pajjiżi Asjatiċi segwenti: *l-Afganistan, il-Butan, in-Nepal, il-Pakistan, il-Bangladexx, il-Kambodja, is-Sri Lanka, l-Indja, l-Indoneżja, il-Malasja, il-Filippini, it-Tajlandja, iċ-Ċina, il-Korea ta' Fuq, il-Myanmar/Burma u l-Maldive*.

4. **Baġit disponibbli**

L-ammont indikattiv globali magħmul disponibbli għar-reġjun ta' l-Asja taħt din is-sejħa għall-proposti huwa ta' **EUR 11 085 700**.

Tieqa ġeografika	Numru ta' shubiji maħsuba li jkunu finanzjati	L-għotja massima stmata għal kull shubija
Reġjun ta' l-Asja	2	EUR 5 542 850

5. **Dati ta' għeluq**

L-applikazzjonijiet iridu jintbagħtu sa mhux aktar tard mill-**31 ta' Ottubru 2008**.

6. **Aktar Informazzjoni**

It-test kollu tas-sejħa għall-proposti u l-formoli ta' l-applikazzjoni huma disponibbli mill-websajt:

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

L-applikazzjonijiet iridu jkunu konformi mar-rekwiżiti stabbiliti fit-test sħiħ u għandhom jiġu ppreżentati permezz tal-formola provvduta.

PROĊEDURI GĦALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

KUMMISSJONI

GĦAJNUNA MILL-ISTAT — ITALJA

Għajnuna mill-Istat C 26/08 (ex NN 31/08) — Self ta' EUR 300 miljun lill-kumpanija Alitalia

Stedina għall-preżentazzjoni ta' kummenti b'applikazzjoni ta' l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 184/09)

Permezz ta' ittra li ġġib id-data tal-11 ta' Ġunju 2008 riprodotta fil-lingwa awtentika fil-paġni li jiġu wara dan is-sommarju, il-Kummissjoni nnotifikat lill-Italja bid-deċiżjoni tagħha li tagħti bidu għall-proċedura stabbilita fl-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE fir-rigward tal-miżura msemmija hawn fuq.

Il-partijiet interessati jistgħu jippreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dan is-sommarju u l-ittra li ssegwi, fl-indirizz li ġej:

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

Dawn il-kummenti se jiġu kkomunikati lill-Italja. Il-parti interessata li tressaq il-kummenti tista' titlob bil-miktub biex l-identità tagħha tibqa' kunfidenzjali, filwaqt li jingħataw ir-raġunijiet għal din it-talba.

TEST TAS-SOMMARJU

IL-FATTI U L-PROĊEDURA

1. F'laqgħa fit-23 ta' April 2008, l-awtoritajiet Taljani għarrfu lill-Kummissjoni li l-Kunsill tal-Ministri Taljan kien approva, fit-22 ta' April 2008, l-għoti ta' self ta' EUR 300 miljun lill-kumpanija Alitalia bid-digriet ta' liġi Nru 80 tat-23 ta' April 2008 ([1]).

2. B'ittra ta' l-24 ta' April 2008, il-Kummissjoni talbet partikolarment, lil dawn l-awtoritajiet, biex jikkonfermaw l-eżistenza ta' dan is-self u biex f'dan ir-rigward jipprovdu kull tagħrif siewi li jista' jippermetti li din il-miżura tiġi vvalutata skond l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat.

3. B'ittra tat-30 ta' Mejju 2008, l-awtoritajiet Taljani wieġbu għall-ittra tal-Kummissjoni ta' l-24 ta' April 2008 wara estensjoni konċessa lilhom mill-Kummissjoni. F'din l-ittra, l-awtoritajiet Taljani għarrfu lill-Kummissjoni bl-adozzjoni, fis-27 ta' Mejju 2008, tad-digriet ta' liġi Nru 93 ([2]) li jippermetti lill-Alitalia tagħmel tajjeb għas-self imsemmi permezz tal-fondi proprji tagħha sabiex tkopri t-telf tagħha. Dan sar sabiex il-kumpanija tkun tista' żżomm il-valur tal-kapital tagħha sabiex tevita t-telf li jirriżulta minn tnaqqis fil-kapital u fir-riżervi taħt il-limitu legali, u għalhekk jiġi evitat li tinfetaħ proċedura ta' insolvenza ("procedura concursuale"). Dan jiżgura li l-possibbiltà tal-privatizzazzjoni tibqa' waħda miftuħa u kredibbli.

4. Saru bosta lmenti simultanjament lill-Kummissjoni dwar l-għoti tas-self ta' EUR 300 miljun lill-Alitalia mill-Gvern Taljan.

([1]) *Decreto-legge n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo* (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 97 del 24.4.2008).

([2]) *Decreto-legge n. 93, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo* (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 127 del 28.5.2008).

VALUTAZZJONI

5. Fir-rigward tal-kwalifika tal-miżura ta' l-għajnuna in kwistjoni, il-Kummissjoni għandha d-dubji dwar jekk l-Italja, hija u tagħti l-miżura ta' għajnuna msemmija lill-Alitalia, għamlithiex ta' azzjonist interessat li qed isegwi politika strutturali, globali jew settorjali, u kinitx immexxija mill-possibbiltà ta' profitabbiltà għaż-żmien aktar fit-tul għall-kapital investit milli kieku seta' jkun għal investitur komuni.

6. F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni għalhekk tqis, skond it-tagħrif li għandha disponibbli, li l-miżura in kwistjoni, irrispettivament minn kif jiġu użati l-fondi relevanti, tip-provdi lill-Alitalia b'vantaġġ ekonomiku li ma kienx ikollha taħt kundizzjonijiet normali tas-suq. Din il-fehma tissejjes fuq il-qagħda finanzjarja ta' l-impriża u fuq il-kundizzjonijiet u ċ-ċirkostanzi li fihom ingħatat din il-miżura.

7. Il-Kummissjoni għandha wkoll dubji dwar jekk il-miżura hix kompatibbli mas-suq komuni. F'dan ir-rigward, tqis partikolarment li, skond it-tagħrif li għandha disponibbli bħalissa, din il-miżura m'għandhiex titqies bħala kompatibbli mas-suq komuni b'applikazzjoni tal-linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuna mill-Istat u r-ristrutturar ta' l-impriżi f'diffikultà. ([3]). Tfakkar fil-fatt li l-Alitalia diġà gawdiet minn għajnuniet għar-ristrutturazzjoni u s-salvataġġ.

TEST TA' L-ITTRA

"Con la presente, ho l'onore di informarLa che la Commissione, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

1. **PROCEDURA**

(1) Nel corso di una riunione svoltasi il 23 aprile 2008, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il Consiglio dei ministri italiano aveva approvato il 22 aprile 2008 la concessione di un prestito di 300 Mio EUR alla compagnia aerea Alitalia con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80 ([4]).

(2) Non avendo ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità italiane prima della decisione di concessione del suddetto prestito, la Commissione ha chiesto a tali autorità, con lettera del 24 aprile 2008, di confermare l'esistenza di detto prestito, di fornire in proposito qualsiasi informazione utile per esaminare tale misura alla luce degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

(3) In questa lettera la Commissione ha inoltre ricordato alle autorità italiane l'obbligo loro incombente di procedere alla notifica di qualunque progetto volto ad istituire o a modificare aiuti e di non dare esecuzione alla misura progettata prima che la procedura di esame della Commissione abbia condotto ad una decisione finale.

(4) Infine la Commissione ha precisato in questa lettera che, in mancanza di risposta da parte delle autorità italiane entro il termine di 10 giorni lavorativi, sarebbe stata eventualmente tenuta ad avviare la procedura formale di esame prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato sulla base delle informazioni disponibili e ad ingiungere la sospensione della misura in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, relativo alle modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ([5]).

(5) Con lettera del 7 maggio 2008 le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine loro prescritto per rispondere alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008, richiesta che la Commissione ha accolto con lettera dell'8 maggio 2008 rinviando tale termine al 30 maggio 2008.

(6) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008. In questa lettera le autorità italiane hanno segnatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93 ([6]) che concede all'Alitalia la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.

(7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.

2. **DESCRIZIONE DELLA MISURA**

(8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

([3]) ĠU C 244, 1.10.2004, p. 2.
([4]) Decreto-legge n. 80. Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).
([5]) GU L 183 del 27.3.1999, pag. 1.
([6]) Decreto-legge n. 93. Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

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

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

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

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

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

(12) Le modalità di rimborso del prestito indicate nel decreto-legge n. 80 permangono valide nel contesto del decreto-legge n. 93, ad eccezione del tasso di interesse applicato al prestito che è maggiorato dell'1 % (cfr. articolo 4, paragrafi 1 e 2, del decreto-legge n. 93) e del fatto che, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, l'importo in oggetto sarà rimborsato solo dopo che saranno stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).

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

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

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

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

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

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

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

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

([7]) GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.
([8]) GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.
([9]) Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006, ministero dell'Economia e delle finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Racc. pag. I-289, punto 129).
([10]) La misura si basa sui decreti-legge n. 80 e n. 93 summenzionati.
([11]) Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte dell'11 luglio 1996, SFEI, C-39/94, Racc. pag. 3547, punto 60.

(18) Sotto questo profilo occorre in primo luogo osservare che la situazione finanziaria di Alitalia era gravemente compromessa al momento della concessione del prestito in oggetto ([12]) e dell'adozione del decreto-legge n. 93.

(19) Alitalia ha infatti registrato perdite consolidate pari a 626 Mio EUR nell'esercizio 2006 e a 495 Mio EUR nell'esercizio 2007 ([13]).

(20) Inoltre, sulla base delle informazioni finanziarie pubblicate dall'impresa, Alitalia ha registrato una perdita, prima delle imposte, di 214,8 Mio EUR nel primo trimestre del 2008, il che equivale ad un peggioramento del 41 % rispetto allo stesso periodo del 2007. D'altra parte, il debito netto di Alitalia ha raggiunto 1,36 Mrd EUR al 30 aprile 2008, facendo registrare un aumento del 13 % rispetto al dicembre 2007. Parallelamente la tesoreria dell'impresa, compresi i crediti finanziari a breve termine, è scesa al 30 aprile 2008 a 174 Mio EUR, in calo del 53 % rispetto a fine dicembre 2007 ([14]).

(21) Tale circostanza emerge inoltre chiaramente dal decreto-legge n. 80, nel quale è indicato segnatamente che la concessione del prestito in oggetto deve rendere possibile il risanamento della compagnia e consentirle di far fronte al suo fabbisogno di liquidità immediato (cfr. considerando 9 e 10 supra).

(22) Le autorità italiane argomentano inoltre nella loro risposta alla Commissione del 30 maggio 2008 che l'adozione del decreto-legge n. 93 è motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia ed è destinata a consentirle di salvaguardare il proprio valore e di assicurarne la continuità operativa. Esse indicano, in questo contesto, che le misure adottate mirano ad evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l'attivazione della procedura concorsuale e la messa in liquidazione della compagnia.

(23) Il 3 giugno 2008 le autorità italiane hanno adottato il decreto-legge n. 97 ([15]) che fa riferimento alla situazione finanziaria di Alitalia descritta in precedenza.

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

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

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

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

(24) L'insieme di questi elementi consente di ritenere che la situazione finanziaria di Alitalia fosse gravemente compromessa sia al momento della concessione del prestito di 300 Mio EUR con decreto-legge n. 80, sia al momento dell'adozione del decreto-legge n. 93.

(25) In secondo luogo, per quanto riguarda le condizioni di concessione della misura, la Commissione constata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ([16]). Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 ([17]).

(26) Ebbene occorre osservare che, per quanto riguarda la comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 ([18]), i tassi che vi figurano sono stati fissati in modo da riflettere il livello medio dei tassi di interesse in vigore nei diversi Stati membri per i prestiti a medio e lungo termine (da cinque a dieci anni) accompagnati da garanzie normali. La Commissione dubita che tali tassi, per quanto maggiorati dell'1 %, possano essere considerati appropriati nel caso di un'impresa la cui situazione finanziaria è gravemente compromessa. D'altro canto, questa comunicazione si basa sulla comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 1997 ([19]), ai termini della quale "il tasso di riferimento così determinato è un tasso minimo che può essere aumentato in situazioni di rischio particolare (per esempio imprese in difficoltà, mancanza delle garanzie normalmente richieste dalle banche, ecc.). In tali casi il premio potrà raggiungere i 400 punti base ed essere anche superiore, nell'ipotesi in cui nessuna banca privata avrebbe accettato di concedere il prestito". A questo stadio la Commissione nutre dei dubbi sul fatto che una maggiorazione di 100 punti base del tasso di riferimento, quale prevista dal decreto-legge n. 93, sia sufficiente per tenere conto della situazione particolarmente compromessa nella quale Alitalia versava al momento della concessione della misura.

(27) Per quanto riguarda la comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ([20]), è sufficiente constatare che, anche qualora fosse applicabile visto che il prestito è stato concesso prima della sua entrata in vigore e la qualifica di una misura come aiuto si valuta al momento della sua concessione, le autorità italiane non hanno precisato in che modo intendevano applicarla.

([16]) Cfr. supra, considerando 10.

([17]) Cfr. supra, considerando 12.

([18]) Cfr. nota n. 4.

([19]) GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

([20]) Cfr. nota n. 5.

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

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

(30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalora 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, date la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.

(31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo ([22]).

(32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività dei capitali investiti che sono a più lungo termine rispetto a quelle di un investitore comune ([23]).

3.1.2. *In merito al carattere selettivo della misura*

(33) La concessione di questo prestito conferisce alla compagnia Alitalia un vantaggio economico di cui essa è l'unica beneficiaria. La misura presenta pertanto un carattere selettivo.

3.1.3. *In merito alle condizioni di incidenza della misura sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza*

(34) La Commissione ritiene che la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1º gennaio 1993 ([24]).

(35) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura pari ad un importo di 300 Mio EUR concessa dallo Stato italiano ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

3.2. **Qualifica della misura come aiuto illegittimo**

(36) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto volto ad istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.

(37) La decisione del governo italiano di concedere il prestito di 300 Mio EUR è intervenuta il 22 aprile 2008 con decreto-legge n. 80. I fondi sono stati pertanto messi a disposizione di Alitalia in tale data, come confermato d'altra parte dalle autorità italiane nella loro riunione con la Commissione del 23 aprile 2008. Quanto al decreto-legge n. 93, che prevede la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale della compagnia, è stato adottato il 27 maggio 2008.

([21]) Un'offerta pubblica di scambio di azioni era stata presentata ad Alitalia il 14 marzo 2008 ed approvata il 16 marzo dal suo consiglio di amministrazione.

([22]) Nel comunicato stampa di Alitalia del 13 maggio 2008 si legge: "Il Consiglio di amministrazione ha apprezzato con favore la comunicazione pervenuta da parte del Cav. Bruno Ermolli e resta in attesa di una circostanziata manifestazione di intenti che si mostri coerente con le citate indicazioni di contesto per convenire l'avvio della richiesta due diligence"
(http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx).

([23]) Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale di primo grado, del 15 settembre 1998, Breda Fucine Meridionali/Commissione, T-126/96 e T-127/96, Racc., pag. II-3437, punto 79.

([24]) Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci — GU L 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 esaminarne l'eventuale compatibilità alla luce delle deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 di tale articolo. È opportuno ricordare in proposito che il beneficiario della misura appartiene al settore del trasporto aereo.

(40) Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato relative agli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, agli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali nonché agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania, la Commissione constata, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che sono prive di qualunque pertinenza nel presente contesto.

(41) Quanto alla deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, è sufficiente constatare che la misura non costituisce un progetto importante di comune interesse europeo e non mira a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia italiana. L'aiuto, inoltre, non è destinato a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi della deroga dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato.

(42) Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che autorizza gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione ritiene che nulla consenta di considerare che l'aiuto in questione sia compatibile con il mercato comune. In effetti non sembra essere applicabile nel caso in oggetto alcuna delle deroghe previste sotto questo profilo dagli orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione ([25]), completati dalla comunicazione della Commissione relativa agli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ([26]).

(43) D'altra parte, per quanto la Commissione abbia autorizzato, in maniera eccezionale, taluni aiuti al funzionamento nel trasporto aereo sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale del 1998, modificati nel 2000 ([27]), per linee aeree operate a partire dal territorio delle regioni ultraperiferiche e per compensare i sovraccosti derivanti dagli svantaggi permanenti di tali regioni, identificati all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, anche questa eccezione sembra in questa fase priva di pertinenza nel presente contesto.

(44) Quanto all'argomento delle autorità italiane relativo alla necessità di garantire, per ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale, il servizio pubblico assicurato da Alitalia, la Commissione constata in questa fase che questa affermazione di per sé non è di natura tale da consentirle di considerare che la misura sia compatibile con il mercato comune.

(45) Infine la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura non possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune in applicazione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ([28]). Per quanto Alitalia possa essere qualificata come impresa in difficoltà ai sensi di questi orientamenti, le condizioni cumulative che consentono di considerare che il prestito in oggetto sia un aiuto al salvataggio non sono in linea di massima soddisfatte nel caso in oggetto. La Commissione rileva infatti che lo Stato non si è impegnato a fornire entro un termine di sei mesi a decorrere dall'attuazione della misura un piano di ristrutturazione o un piano di liquidazione o la prova del rimborso integrale del predetto prestito ([29]).

(46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto una tantum ([30]), valido sia per gli aiuti al salvataggio che per gli aiuti alla ristrutturazione. Occorre infatti ricordare che Alitalia ha già beneficiato di un aiuto alla ristrutturazione approvato dalla Commissione con decisione del 18 luglio 2001 ([31]), nonché di un aiuto al salvataggio sotto forma di garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 Mio EUR approvato dalla Commissione con decisione del 20 luglio 2004 ([32]).

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

3.4. **Conclusione**

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

([25]) GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.
([26]) GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.
([27]) GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.
([28]) GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.
([29]) Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.
([30]) Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera e), e sezione 3.3 degli orientamenti predetti.
([31]) Decisione 2001/723/CE della Commissione, del 18 luglio 2001, relativa alla ricapitalizzazione della società Alitalia (GU L 271 del 12.10.2001, pag. 28).
([32]) Decisione della Commissione del 20 luglio 2004 citata nella nota n. 11.
([33]) Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

(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."

Notifika minn qabel ta' konċentrazzjoni

(Każ COMP/M.5141 — KLM/Martinair)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 184/10)

1. Fis-17 ta' Lulju 2008, il-Kummissjoni rċeviet notifika ta' konċentrazzjoni proposta skond l-Artikolu 4 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 ([1]) li permezz tagħha l-impriża KLM Royal Dutch Airlines N. V. ("KLM", l-Olanda) ikkontrollata minn Air France — KLM Holding S.A. ("Air France-KLM", Franza) takkwista, skond it-tifsira ta' l-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament tal-Kunsill, il-kontroll ta' l-impriża kollha Martinair Holland N.V. ("Martinair", l-Olanda) permezz tax-xiri ta' ishma.

2. L-attivitajiet ta' negozju ta' l-impriżi kkonċernati huma:

— għal KLM: linja ta' l-ajru b'firxa ta' destinazzjonijiet internazzjonali fil-qasam tat-trasport bl-ajru sew ta' merkanzija kif ukoll ta' passiġġieri,

— għal Martinair: linja ta' l-ajru b'servizzi sew *charter* kif ukoll skedati, li sservi biss destinazzjonijiet interkontinentali u ġġorr sew merkanzija kif ukoll passiġġieri.

3. Wara eżami preliminari, il-Kummissjoni ssib li t-tranżazzjoni notifikata tista' taqa' taħt ir-Regolament (KE) Nru 139/2004. Madankollu, id-deċiżjoni aħħarija dwar dan il-punt hija riżervata.

4. Il-Kummissjoni tistieden lill-partijiet terzi interessati biex jissottomettu lill-Kummissjoni l-kummenti li jista' jkollhom dwar din l-operazzjoni proposta.

Il-kummenti għandhom jaslu għand il-Kummissjoni mhux aktar tard minn għaxart ijiem wara d-data ta' din il-pubblikazzjoni. Il-kummenti jistgħu jintbagħtu lill-Kummissjoni bil-faks (fks nru (32-2) 296 43 01 jew 296 72 44) jew bil-posta, taħt in-numru ta' referenza COMP/M.5141 — KLM/Martinair, fl-indirizz li ġej:

Kummissjoni Ewropea
Id-Direttorat Ġenerali għall-Kompetizzjoni
Reġistru ta' l-Amalgamazzjonijiet
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

([1]) ĠU L 24, 29.1.2004, p. 1.

ATTI OĦRAJN

KUMMISSJONI

Pubblikazzjoni ta' applikazzjoni skond l-Artikolu 6(2) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 510/2006 dwar il-protezzjoni ta' l-indikazzjonijiet ġeografiċi u d-denominazzjonijiet ta' l-oriġini għall-prodotti agrikoli u oġġetti ta' l-ikel

(2008/C 184/11)

Din il-pubblikazzjoni tikkonferixxi d-dritt għal oġġezzjoni għall-applikazzjoni skond l-Artikolu 7 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 510/2006 ([1]). Id-dikjarazzjonijiet ta' oġġezzjoni għandhom jaslu għand il-Kummissjoni fi żmien sitt xhur mid-data ta' din il-pubblikazzjoni.

SINTEŻI

IR-REGOLAMENT TAL-KUNSILL (KE) Nru 510/2006

"OVOS MOLES DE AVEIRO"

Nru tal-KE: PT-PGI-005-0518-03.01.2006

DPO ( ) IĠP (X)

Din is-sinteżi tagħti l-elementi ewlenin ta' l-ispeċifikazzjoni tal-prodott b'għan informattiv biss.

1. **DIPARTIMENT RESPONSABBLI FL-ISTAT MEMBRU:**

Isem:	Gabinete de Planeamento e Políticas
Indirizz:	Rua Padre António Vieira, n.º 1-8° P-11099-073 Lisboa
Tel.	(351) 213 81 93 00
Feks	(351) 213 87 66 35
Posta elettronika:	gpp@gpp.pt

2. **APPLIKANT:**

Isem:	Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Indirizz:	Mercado Municipal Santiago R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB P-3800 Aveiro
Tel.	(351) 234 42 88 29
Feks	(351) 234 42 30 76
Posta elettronika:	apoma@sapo.pt
Kompożizzjoni:	produtturi/proċessuri (X) oħrajn ( )

3. **TIP TA' PRODOTT:**

Klassi 2.4. — Prodotti tal-ħobż, prodotti tad-dulċiera, ħelu, galletti u gallettini.

([1]) ĠU L 93, 31.3.2006, p. 12.

4. **SPEĊIFIKAZZJONI:**

(Sinteżi tar-rekwiżiti skond l-Artikolu 4(2) tar-Regolament (KE) Nru 510/2006)

4.1. *Isem:* "Ovos Moles de Aveiro"

4.2. *Deskrizzjoni tal-prodott:* L-"Ovos Moles de Aveiro" huma prodott miksub mit-taħlit ta' l-isfar tal-bajd nej mal-ġulepp taz-zokkor. Jistgħu jiġu ppreżentati kif inhuma, imgeżwra f'karta ta' l-ostji, jew ġewwa reċipjenti ta' l-injam jew tal-porċellana. Għandhom lewn uniformi li jvarja mill-isfar għall-oranġjo, ileqq u mhux karg wisq, b'aroma kumplessa ta' l-isfar tal-bajd li ssir riħa karatteristika, bi ħjiliet ta' aromi varji, fosthom tal-karamella, tal-kannella u tal-ġewż, li jitnisslu mir-reazzjonijiet kimiċi li jsiru waqt it-tisjir tat-taħlita bejn iz-zokkor u l-elementi ta' l-isfar tal-bajd. It-togħma tal-prodott hija ħelwa, bit-togħmiet ta' l-isfar tal-bajd u taz-zokkor jiddgħajfu mill-proċess tat-tisjir, u l-prodott huwa kremuż iżda uniformi. Il-konsistenza hija uniformi, mingħajr frak ta' l-isfar tal-bajd jew taz-zokkor (anki jekk dawn il-frak huma tollerabbli ftit jiem wara l-produzzjoni, għax huma r-riżultat tal-kristalizzazzjoni tal-prodott). Il-karta ta' l-ostji li tintuża għall-preżentazzjoni kummerċjali għandha kulur omoġenju, bi sfumaturi varji bejn l-abjad u l-krema, opak u mdellel, u bla aroma ta' xejn, għajr aktarx xi ħjiel tad-dqiq. Il-karta ta' l-ostji għandha togħma *sui generis*, b'konsistenza plastika li titfarrak faċilment u tinħass niexfa, lixxa u uniformi.

4.3. *Żona ġeografika:* Fid-dawl tal-kundizzjonijiet speċifiċi meħtieġa għall-isfar tal-bajd, speċjalment f'dak li jirrigwarda l-lewn u l-grad ta' friskizza, iż-żona ġeografika tal-produzzjoni tal-bajd hija limitata għall-muniċipji li jmissu ma' Ria de Aveiro u l-inħawi tal-laguni fil-madwar, kif ukoll il-muniċipji tal-Médio Vouga. Mil-lat amministrattiv, din iż-żona tinkludi l-muniċipji ta' Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos u Vouzela.

Fid-dawl tal-kundizzjonijiet u l-karatteristiċi tal-ħamrija u tal-klima meħtieġa għall-produzzjoni tal-karta ta' l-ostji u tal-"ovos moles" (bajd artab), speċjalment f'dak li jirrigwarda l-umdità, it-temperatura atmosferika u l-għarfien espert meħtieġ, iż-żona ġeografika tal-produzzjoni u ta' l-ippakkjar tal-karta ta' l-ostji hija limitata għall-muniċipji li jmissu ma' Ria de Aveiro u ż-żoni ta' laguni fil-madwar. Mil-lat amministrattiv, din iż-żona tinkludi l-muniċipji ta' Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Ovar, Sever do Vouga u Vagos.

4.4. *Prova ta' l-oriġini:* Il-karatteristiċi tal-prodott innifsu, partikularment dawk fiżiċi u sensorjali; il-materja prima ta' kwalità speċjali li toriġina mir-reġjun imsemmi; l-għarfien espert tal-produtturi li ilhom is-sekli jiżvolġu din l-attività skond tradizzjoni storika li tintiret minn ġidd għal ġidd; il-forom varji ta' kummerċjalizzazzjoni tal-prodott, f'reċipjenti ta' l-injam jew tal-porċellana, miżbugħa bi stampi li jalludu għar-reġjun ta' Aveiro, jew imġeżwra f'karti ta' l-ostji f'forom marbutin mal-laguna (ħut, granċijiet, kozzi, bebbux, bronji, btieti ta' l-injam, bagi tal-baħar, bwieq ta' bastimenti, bramel u arzelli) jew f'forma ta' ġewża (ġellewż u qastan) — kollha kemm huma juru r-rabta tal-prodott mar-reġjun ta' l-oriġini. Bl-istess mod, l-eżistenza ta' sistema ta' kontroll li tkopri l-katina kollha tal-produzzjoni, inklużi l-azjendi li jipproduċu l-bajd, il-produtturi tal-karti ta' l-ostji u l-prodotturi tal-bajd artab, tiggarantixxi li l-IĠP tintuża biss fuq il-prodotti aħħarija ta' dawk il-produtturi li huma konformi ma' l-ispeċifikazzjonijiet u l-istandards deskritti. Il-marka taċ-ċertifikazzjoni mqiegħda fuq kull pakkett jew indikata fid-dokumenti ta' bejgħ tal-produtturi u tal-bejjiegħa tiġi numerata, b'mod li tippermetti traċċabbiltà totali sal-prodotturi tal-bajd. Il-prova ta' l-oriġini hija evidenti f'kull ħin, u tul il-katina produttiva kollha kemm hi.

4.5. *Metodu ta' produzzjoni:* Skond il-metodi ta' produzzjoni lokali, li baqgħu leali għat-tradizzjoni mal-milja taż-żmien, l-isfar tal-bajd jinfired mill-abjad bil-galbu, bl-idejn jew bl-għajnuna ta' strument xieraq. Fl-istess ħin u apparti, isir ġulepp taz-zokkor, billi jissaħħan iz-zokkor sakemm jilħaq punt bejn pasta viskuża u konsistenza rqiqa li tixbah ix-xagħar. Wara t-tberrid, l-isfar tal-bajd jiżdied mal-ġulepp taz-zokkor. Din it-taħlita tissajjar f'temperatura ta' 110 °C, u t-teknika li biha ssir din l-operazzjoni hija determinanti. Wara dan, l-għaġina titħalla tiksaħ u toqgħod għal 24 siegħa, ġewwa fuklari jew post ieħor xieraq tal-"laboratorji" tad-dulċiera. Dan għaliex matul dan l-istadju, l-għaġina ta' l-Ovos Moles de Aveiro hija sensibbli ħafna għall-bidliet f'daqqa fit-temperatura u tassorbi faċilment l-irwejjaħ barranija.

Minn dan l-istadju, u skond il-preżentazzjoni aħħarija magħżula, l-għaġina mkessħa tista' tintuża:

— biex timla l-btieti, li mbagħad jingħalqu b'għatu u b'tertuqa li tista' titneħħa (bħal *cling film*), bil-għan li l-prodott ikun iżolat u protett,

— biex timla l-ostji, li mbagħad jitwaħħlu u jiġu ċċattjati fi pressa manwali, mingħajr ma jintuża għat-twaħħil l-abjad tal-bajd mhux pasterizzat. Wara dan, isiru l-forom tal-karti ta' l-ostji billi jitqattgħu kemm kemm bi mqass b'mod perpendikulari, skond id-disinji varji. Il-figuri jitqiegħdu fuq tilari u jitħallew jinxfu f'fuklar (jekk meħtieġ), u jistgħu jinksew bil-ġulepp bħala protezzjoni addizzjonali kontra kull modifikazzjoni,

— biex titqiegħed ġo kikkri għall-bejgħ bl-ingrossa.

Fid-dawl tal-karatteristiċi tal-prodott, biex tiġi evitata kwalunkwe kontaminazzjoni jew modifikazzjoni ta' l-għaġina jew tal-karti ta' l-ostja, għall-bejgħ kummerċjali, l-"Ovos Moles de Aveiro" jiġu ppakkjata fil-post ta' l-oriġini, fi btieti bil-forom, il-materjal u d-disinji awtorizzati, jew f'kartun jew f'atmosfera kkontrollata, bil-mudelli approvati mill-grupp applikanti. Il-preżentazzjoni kummerċjali ta' l-"Ovos Moles de Aveiro" bl-ingrossa, bil-karta ta' l-ostji jew mingħajrha, hija awtorizzata biss fl-istabbilimenti tad-dulċiera, u tiġi akkumpanjata dejjem bid-dokumentazzjoni li tiċċertifika l-oriġini, il-lott u d-data tal-produzzjoni.

L-"Ovos Moles de Aveiro" għandhom ikunu trasportati, konservati u ppreżentati f'temperatura ta' bejn 8 °C u 25 °C, normalment għal perjodu ta' ħmistax-il jum.

4.6. *Rabta:*

Rabta storika:

Il-produzzjoni ta' l-"Ovos Moles em Aveiro" hija sekulari, iżda t-tradizzjoni ġejja mill-kunventi. Din it-tradizzjoni nżammet permezz tan-nisa li kienu trabbew fil-kunventi u għaddew is-sigriet tal-produzzjoni minn għall-ġenerazzjonijiet ta' warajhom. Hemm dokumenti li juru li fl-1502, ir-re Manuel I iddeċieda li jagħti kull sena 10 *arrobas* taz-zokkor mill-gżira ta' Madeira lill-kunventi ta' Jesus f'Aveiro, għall-produzzjoni tal-ħelu tal-kunvent, li kien jintuża f'dak iż-żmien bħala rimedju għall-morda li kienu qegħdin jirpiljaw. L-"Ovos Moles de Aveiro" jissemmew bħala deżerta fl-ikliet irjali fl-1908; isemmihom espressament il-kittieb Portugiż Eça de Queiroz fix-xogħlijiet *Os Maias* u *A Capital*, ta' l-1888; u jsemmihom ukoll il-kittieb Brażiljan Erico Veríssimo, fil-ktieb *Solo de Clarineta-Memórias* ta' l-1973. Il-btieti tipiċi ta' l-"Ovos Moles de Aveiro", il-forom tal-karti ta' l-ostji bid-disinji kważi dejjem marbutin mal-baħar, kif ukoll in-nisa li jbigħuhom, jidhru ta' sikwit bħala motiv fuq madum, f'litografiji, f'poeżiji populari, f'kummiedji jew drammi tat-teatru, biex ma nsemmux l-għana tradizzjonali tar-reġjun. Fl-1856 diġà kienu jeżistu produtturi reġistrati u magħrufa sew.

Rabta naturali:

F'dak li jirrigwarda l-veġetazzjoni u l-klima, ir-reġjun huwa ddominat mill-baċin idrografiku tal-Vouga, li tiżbokka f'fenomenu ġeografiku importanti ieħor, ir-Ria de Aveiro. Din il-pożizzjoni ġeografika twassal għal kundizzjonijiet speċifiċi għall-biedja, partikularment it-tkabbir tal-qamħirrum u t-trobbija tat-tjur, li żviluppaw u saru ta' importanza kbira ma' xtut l-estwarju.

Ir-reġjun tal-laguni tal-Baixo Vouga u l-Médio Vouga minn dejjem kien wieħed għammiel, li jagħti qamħirrum ta' l-aqwa kwalità u fl-akbar kwantitajiet. Tul is-sekli, din l-attività agrikola kienet waħda ta' sussistenza, iżda lejn tmiem is-seklu 19 u fil-bidu tas-seklu 20 kisbet dimensjoni kummerċjali, billi bdew ifiġġu fil-muniċipji msoqqija mill-Vouga impriżi b'kapaċità kbira ta' produzzjoni u kwalità konsiderevoli.

M'hemmx xi ngħidu, il-qamħirrum eċċellenti tradizzjonali użat għall-għalf tat-tiġieġ ikkontribwixxa għall-kwalità għolja u speċjali tal-prodott.

Bl-istess mod, it-temperatura u l-umdità ta' l-estwarju huma favorevoli għall-produzzjoni ta' l-"Ovos Moles de Aveiro" u tal-karti ta' l-ostji, billi jagħtuhom irtubija idonea u dejjiema, u li ma tistax tiġi riprodotta barra mir-reġjun.

Rabta kulturali:

Kemm l-użu tal-btieti ta' l-injam jew tal-porċellana kif ukoll il-forom użati għall-produzzjoni tal-karti ta' l-ostji jixhdu rabta inekwivoka mar-Ria de Aveiro u ma' l-elementi tipiċi tagħha marbutin mal-laguni, partikularment bl-użu tal-fanal ta' l-estwarju jew tad-dgħajsa tradizzjonali msemmija *moliceiro* bħala *ex libris*, jew bil-karta ta' l-ostji f'forma ta' ħuta, ta' għakrux tal-baħar, ta' bettija jew ta' baga minn dawk użati biex jindikaw ix-xbieki tas-sajjieda, attività oħra tipika tar-reġjun. Barra minn dan, ta' min wieħed isemmi wkoll li l-btieti ta' l-injam tal-luq u tal- porċellana jitnisslu mill-materjali u l-industriji tipiċi u tradizzjonali tar-reġjun.

4.7. *Organu ta' spezzjoni:*

Isem:	SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda
Indirizz:	R. Aníbal Cunha, n.º 84 Loja 5 P-4050-046 Porto
Tel.	(351) 223 39 01 62
Feks	(351) 272 339 01 64
Posta elettronika:	info@sagilab.com

SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas Lda. huwa konformi mar-rekwiżiti ta' l-Istandard 45011:2001.

4.8. *Tikkettar:* Fit-tikketta għandhom jidhru obbligatorjament it-tismija "Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida", il-marka taċ-ċertifikazzjoni, il-logo Komunitarju (wara r-reġistazzjoni) u l-logo ta' l-"Ovos Moles de Aveiro", li jidher hawn taht:

Fil-marka taċ-ċertifikazzjoni (b'ologramma stampata) għandhom jidhru isem il-prodott, isem l-organu privat ta' spezzjoni, u n-numru tas-serje għat-traċċabbiltà tal-prodott.