

# Publicatieblad

## van de Europese Unie

C 184

Uitgave  
in de Nederlandse taal

### Mededelingen en bekendmakingen

51e jaargang

22 juli 2008

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	II <i>Mededelingen</i>	
	MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE	
	<b>Commissie</b>	
2008/C 184/01	Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag — Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 184/02	Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag — Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt <sup>(1)</sup> .....	3
	IV <i>Informatie</i>	
	INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE	
	<b>Commissie</b>	
2008/C 184/03	Wisselkoersen van de euro .....	7
2008/C 184/04	Advies van het Adviescomité voor concentraties uitgebracht op zijn bijeenkomst van 28 februari 2008 betreffende een ontwerp-beschikking in zaak COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Rapporteur: België .....	8
2008/C 184/05	Eindverslag van de Raadadviseur-auditeur in zaak COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (Opgesteld overeenkomstig de artikelen 15 en 16 van Besluit 2001/462/EG, EGKS van de Commissie van 23 mei 2001 betreffende het mandaat van de Raadadviseur-auditeur in bepaalde mededingingsprocedures — PB L 162 van 19.6.2001, blz. 21) .....	9



<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
2008/C 184/06	Samenvatting van de beschikking van de Commissie van 11 maart 2008 waarbij een concentratie verenigbaar wordt verklaard met de gemeenschappelijke markt en de werking van de EER-Overeenkomst (Zaak COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) <sup>(1)</sup> .....	10
2008/C 184/07	Mededeling van de Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen .....	13

---

V *Bekendmakingen*

BESTUURLIJKE PROCEDURES

**Commissie**

2008/C 184/08	Oproep tot het indienen van voorstellen — EACEA/21/08 — Voor de tenuitvoerlegging van het onderdeel externe samenwerking van Erasmus Mundus regio Azië in het academisch jaar 2008/2009 — Het communautaire actieprogramma voor de bevordering van samenwerking tussen instellingen voor hoger onderwijs en de uitwisseling van studenten, onderzoekers en universiteitsmedewerkers uit EU-lidstaten en derde landen .....	32
---------------	--	----

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

**Commissie**

2008/C 184/09	Steunmaatregel — Italië — Steunmaatregel C 26/08 (ex NN 31/08) — Lening van 300 mln EUR aan de onderneming Alitalia — Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken <sup>(1)</sup> .....	34
2008/C 184/10	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak COMP/M.5141 — KLM/Martinair) <sup>(1)</sup> .....	41

ANDERE BESLUITEN

**Commissie**

2008/C 184/11	Bekendmaking van een registratieaanvraag overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen .....	42
---------------	---	----



<sup>(1)</sup> Voor de EER relevante tekst

## II

(Mededelingen)

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE  
UNIE

## COMMISSIE

**Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag****Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt**

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 184/01)

Datum waarop het besluit is genomen	10.6.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 61/08
Lidstaat	Spanje
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Rechtsgrondslag	Orden por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Onderzoek en ontwikkeling
Vorm van de steun	Directe subsidie, zachte lening
Begrotingsmiddelen	Voorziene jaarlijkse uitgaven: 356 mln EUR Totaal van de voorziene steun: 1 600 mln EUR
Maximale steunintensiteit	80 %
Looptijd	Tot 31.12.2011
Economische sectoren	Alle sectoren
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	—
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	1.7.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 101/08
Lidstaat	Italië
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	R&D aid in the aeronautic sector
Rechtsgrondslag	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Onderzoek en ontwikkeling
Vorm van de steun	Zachte lening, terugvorderbare subsidie
Begrotingsmiddelen	Totaal van de voorziene steun: 720 mln EUR
Maximale steunintensiteit	80 %
Looptijd	Tot 31.12.2013
Economische sectoren	Beperkt tot de be- en verwerkende industrie
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

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

**Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag**

**Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt**

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 184/02)

Datum waarop het besluit is genomen	30.4.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 251/07
Lidstaat	Duitsland
Gebied	Nationale steunregeling
Titel	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Rechtsgrond	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Aard van de maatregel	Steunregeling
Doel	Onderzoek en ontwikkeling
Vorm van de steun	Subsidie
Begrotingsmiddelen	9 750 000 EUR
Maximale steunintensiteit	50 % voor industrieel onderzoek; 25 % voor experimentele ontwikkeling; 10 % toeslag voor middelgrote ondernemingen; 20 % toeslag voor kleine ondernemingen; 15 % toeslag voor projecten waarbij ondernemingen en onderzoekscentra samenwerken; totale steunintensiteit in alle gevallen tot 80 % beperkt
Looptijd	2008-2009
Betrokken economische sector(en)	Voornamelijk de vervoersector
Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	1.7.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 304/07
Lidstaat	Italië
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Rechtsgrondslag	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
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Risicokapitaal, kleine- en middelgrote ondernemingen
Vorm van de steun	Risicokapitaal
Begrotingsmiddelen	Voorziene jaarlijkse uitgaven: 400 mln EUR Totaal van de voorziene steun: 2 000 mln EUR
Maximale steunintensiteit	100 %
Looptijd	1.9.2007-31.12.2013
Economische sectoren	—
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Ministero dello Sviluppo economico
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	5.6.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 670/07
Lidstaat	Tsjechische Republiek
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Rechtsgrondslag	Programový dokument OP ZP
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Milieubescherming
Vorm van de steun	Directe subsidie
Begrotingsmiddelen	Voorziene jaarlijkse uitgaven: 188 mln CZK Totaal van de voorziene steun: 1 130 mln CZK
Maximale steunintensiteit	50 %
Looptijd	1.10.2007-31.12.2013
Economische sectoren	Beperkt tot de be- en verwerkende industrie

Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	22.4.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 726b/07
Lidstaat	Nederland
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Rechtsgrondslag	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Risicokapitaal
Vorm van de steun	Risicokapitaal
Begrotingsmiddelen	Voorziene jaarlijkse uitgaven: 468 mln EUR Totaal van de voorziene steun: 3 745 mln EUR
Maximale steunintensiteit	—
Looptijd	Tot 31.12.2015
Economische sectoren	Alle sectoren
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	13.5.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 22/08
Lidstaat	Zweden
Gebied	—

Benaming (en/of naam van de begunstigde)	Reduktion av CO <sub>2</sub> -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Rechtsgrondslag	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Milieubescherming
Vorm van de steun	—
Begrotingsmiddelen	Totale begroting: 170 mln EUR
Steunintensiteit	Ongeveer 70 %
Looptijd	1.7.2008-31.12.2017
Economische sectoren	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken, vervaardiging van textiel, vervaardiging van hout en hout- en kurkproducten, behalve meubilair, vervaardiging van artikelen van riet, vervaardiging van pulp, papier en papierwaren, vervaardiging van chemische producten, vervaardiging van producten van rubber of kunststof, vervaardiging van auto's en levering van elektriciteit, gas en water
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Skatteverket
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

---



## IV

(Informatie)

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN EN  
ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE

## COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro <sup>(1)</sup>

21 juli 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

Munteenheid		Koers	Munteenheid		Koers
USD	US-dollar	1,5858	TRY	Turkse lira	1,8907
JPY	Japanse yen	169,65	AUD	Australische dollar	1,6260
DKK	Deense kroon	7,4614	CAD	Canadese dollar	1,5921
GBP	Pond sterling	0,79460	HKD	Hongkongse dollar	12,3665
SEK	Zweedse kroon	9,4539	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	2,0830
CHF	Zwitserse frank	1,6220	SGD	Singaporese dollar	2,1441
ISK	IJslandse kroon	124,27	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 603,64
NOK	Noorse kroon	8,0585	ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	12,0414
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	CNY	Chinese yuan renminbi	10,8310
CZK	Tsjechische koruna	22,968	HRK	Kroatische kuna	7,2178
EEK	Estlandse kroon	15,6466	IDR	Indonesische roepia	14 513,24
HUF	Hongaarse forint	229,36	MYR	Maleisische ringgit	5,1348
LTL	Litouwse litas	3,4528	PHP	Filipijnse peso	70,140
LVL	Letlandse lat	0,7032	RUB	Russische roebel	36,8495
PLN	Poolse zloty	3,2212	THB	Thaise baht	52,863
RON	Roemeense leu	3,5480	BRL	Braziliaanse real	2,5122
SKK	Slowaakse koruna	30,330	MXN	Mexicaanse peso	16,1220

<sup>(1)</sup> Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

**Advies van het Adviescomité voor concentraties uitgebracht op zijn bijeenkomst van 28 februari 2008 betreffende een ontwerp-beschikking in zaak COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

**Rapporteur: België**

(2008/C 184/04)

1. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de aangemelde transactie een concentratie vormt in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de EG-concentratieverordening.
  2. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de aangemelde transactie geacht wordt een communautaire dimensie te hebben volgend op een verwijzing in het kader van artikel 4, lid 5, van de EG-concentratieverordening.
  3. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de relevante markten de volgende zijn:
    - de markt voor het verlenen van online-advertentieruimte, die verder kan worden onderverdeeld in markten voor „*search advertising*” en „*non-search advertising*”;
    - de markt voor bemiddeling bij online-reclame, die verder kan worden onderverdeeld in een markt voor bemiddeling op het gebied van *search advertising* en een markt voor bemiddeling op het gebied van *non-search advertising*;
    - de markt voor het verstrekken van technologieën voor de verspreiding van online-reclameaffiches, die verder kan worden onderverdeeld in een markt voor adverteerders en uitgevers.
  4. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat:
    - de markt voor het verlenen van online-advertentieruimte, zowel voor *search advertising* als voor *non-search advertising*, moet worden beschouwd als een markt die overeenkomt met de landsgrenzen of de taalgrenzen in de EER;
    - de markt voor bemiddeling bij online-reclame, zowel voor *search advertising* als voor *non-search advertising*, ten minste de gehele EER omvat;
    - de markt voor het verlenen van technologieën voor online-reclame, die onderverdeeld kan worden in een markt waarop dit soort diensten aan adverteerders en uitgevers worden verleend, ten minste de gehele EER omvat.
  5. Het Adviescomité is het eens met de beoordeling van de Commissie dat de aangemelde concentratie de daadwerkelijke mededinging wat de uitschakeling van bestaande mededinging tussen de partijen bij de concentratie betreft niet significant zou belemmeren.
  6. Het Adviescomité is het met de beoordeling van de Commissie eens dat de aangemelde concentratie de daadwerkelijke mededinging wat de uitschakeling van de partijen als potentiële onderlinge concurrenten betreft niet significant zou belemmeren.
  7. Het Adviescomité is het eens met de beoordeling van de Commissie dat de aangemelde concentratie de daadwerkelijke mededinging wat de niet-horizontale effecten ervan betreft niet significant zou belemmeren.
  8. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de aangemelde concentratie, overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de concentratieverordening en artikel 57 van de EER-Overeenkomst verenigbaar moet worden verklaard met de gemeenschappelijke markt en de werking van de EER-Overeenkomst.
-

**Eindverslag van de Raadadviseur-auditeur in zaak COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

(Opgesteld overeenkomstig de artikelen 15 en 16 van Besluit 2001/462/EG, EGKS van de Commissie van 23 mei 2001 betreffende het mandaat van de Raadadviseur-auditeur in bepaalde mededingingsprocedures — PB L 162 van 19.6.2001, blz. 21)

(2008/C 184/05)

Op 21 september 2007 ontving de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 en volgend op een verwijzing in het kader van artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad <sup>(1)</sup> („concentratieverordening”) waarin is medegedeeld dat de onderneming Google Inc. („Google”, Verenigde Staten) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening de volledige zeggenschap verkrijgt over de gehele onderneming DoubleClick Inc. („DoubleClick”, Verenigde Staten) door de aankoop van aandelen.

Na onderzoek van de aanmelding kwam de Commissie tot de bevinding dat de aangemelde transactie aanleiding gaf tot ernstige twijfels met betrekking tot de verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt en met de werking van de EER-Overeenkomst ten aanzien van de markt voor onlinereclame. De Commissie was tevens van oordeel dat de op 19 oktober 2007 door de aanmeldende partij voorgestelde verbintenissen onvoldoende waren de ernstige twijfels die door de Commissie tijdens fase I van het onderzoek geheel weg te nemen. De Commissie besloot derhalve op 13 november 2007 de procedure van artikel 6, lid 1, onder c), van de concentratieverordening in te leiden.

Op 16, 19 en 20 november 2007 werd door de aanmeldende partij toegang verschaft tot de belangrijkste documenten, in overeenstemming met de punt 45 van *Best Practices on the conduct of EC merger control proceedings* van DG Concurrentie.

Op basis van de aanvullende bewijsstukken die in de loop van fase II van het onderzoek werden vergaard kwam de Commissie tot de slotsom dat de voorgenomen concentratie de daadwerkelijke mededinging op de gemeenschappelijke markt of een wezenlijk deel ervan niet op significante wijze zou belemmeren en derhalve met de gemeenschappelijke markt en de EER-Overeenkomst verenigbaar is. Bijgevolg is aan de aanmeldende partij geen mededeling van punten van bezwaar gezonden.

De raadadviseur-auditeur ontving van de partijen of derden geen vragen of opmerkingen. De zaak behoeft geen bijzondere opmerkingen wat betreft het recht van de partijen om te worden gehoord.

Brussel, 3 maart 2008.

Karen WILLIAMS

---

<sup>(1)</sup> PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

**Samenvatting van de beschikking van de Commissie  
van 11 maart 2008**

**waarbij een concentratie verenigbaar wordt verklaard met de gemeenschappelijke markt en de werking van de EER-Overeenkomst**

**(Zaak COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)**

**(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)**

**(Voor de EER relevante tekst)**

(2008/C 184/06)

Op 11 maart 2008 heeft de Commissie een beschikking gegeven met betrekking tot een zaak in de kader van artikel 8, lid 1, van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen <sup>(1)</sup> („de concentratieverordening”). Een niet-vertrouwelijke versie van de volledige tekst van de beschikking is beschikbaar in de oorspronkelijke taal van de zaak en in de werktalen van de Commissie op de website van DG Concurrentie op het volgende adres:

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

**I. INLEIDING**

1. Op 21 september 2007 ontving de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4, na een verwijzing overeenkomstig artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 139/2004 („de concentratieverordening”) waarin is meegedeeld dat de onderneming Google Inc. („Google”, Verenigde Staten) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening van de Raad de volledige zeggenschap verkrijgt over de onderneming DoubleClick Inc. („DoubleClick”, Verenigde Staten) door de aankoop van aandelen.

**II. DE PARTIJEN**

2. Google exploiteert een internet-zoekmachine en biedt online-advertentieruimte aan op haar eigen website en op websites van partners (die aangesloten zijn bij het Google-netwerk „AdSense”). Recentelijk, vooral sedert de overname van YouTube, is Google ook begonnen met het leveren van content. Bijna alle inkomsten van Google zijn afkomstig van onlinereclame.
3. DoubleClick verkoopt voornamelijk technologie voor ad serving, beheer en rapportage aan uitgevers van websites, adverteerders en reclamebureaus over de hele wereld. Zij lanceert momenteel eveneens een bemiddelingsplatform (advertentiebeurs).

**III. VERWIJZING OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 4, LID 5**

4. De voorgenomen transactie heeft geen communautaire dimensie in de zin van artikel 1, leden 2 en 3, van de concentratieverordening. Na een verzoek om verwijzing overeenkomstig artikel 4, lid 5, van de EG-concentratieverordening wordt de concentratie evenwel geacht een communautaire dimensie te hebben.

**IV. DE RELEVANTE PRODUCTMARKTEN**

5. Google is voornamelijk actief op het gebied van het verlenen van online-advertentieruimte. Volgens de beschikking is de ruimst mogelijke relevante productmarkt de totale markt voor onlinereclame. De Commissie heeft onderzocht of deze markt verder dient te worden onderverdeeld op basis van de verschillende vormen van onlinereclame (tekst in tegenstelling tot display-advertenties en/of „search advertising” versus „non-search advertising”) of op basis van de verschillende verkoopkanalen (directe verkoop versus verkoop na bemiddeling via advertentienetwerken en advertentiebeurzen). De precieze definitie van de relevante productmarkt werd evenwel in de beschikking open gelaten omdat de transactie geen aanleiding zou geven tot concurrentiebezwaren, ongeacht de in aanmerking genomen definitie van de productmarkt.
6. DoubleClick is actief op het gebied van display ad serving. Uit het marktonderzoek is gebleken dat de markt voor de display ad serving-technologie verschilt van de markt voor de ad serving-technologie voor tekstreclame. De markt voor display ad serving-technologie moet verder worden onderverdeeld in een markt voor de verlening van dergelijke diensten aan adverteerders en de verlening van deze diensten aan uitgevers.

**V. DE RELEVANTE GEOGRAFISCHE MARKTEN**

7. In de beschikking wordt de algemene markt voor onlinereclame geografisch onderverdeeld volgens de landsgrenzen of de taalgrenzen in de EER. Wat bemiddeling betreft, wordt in de beschikking geconcludeerd dat deze hypothetische markt ten minste de gehele EER omvat.
8. Tenslotte omvat de markt voor het verlenen van display ad serving-technologie aan adverteerders en uitgevers volgens de beschikking minstens de EER.

<sup>(1)</sup> PBL 24 van 29.1.2004, blz. 1.

## VI. JURIDISCHE BEOORDELING

## 6.2. Horizontale effecten

## 6.1. Positie van de partijen op de relevante markten

9. Google is momenteel actief op de markt voor onlinereclame: i) als een uitgever, met zijn eigen zoekmachine-webpagina Google.com (en de nationale webpagina's zoals google.fr, google.it enz.); en ii) als een bemiddelaar met zijn advertentie-netwerk (AdSense). Dankzij deze directe en indirecte kanalen is Google de grootste aanbieder van onlinereclame, en in het bijzonder van ruimte voor *search advertising* in de EER, met marktaandeelen die tussen [25-35] % en [60-70] % bedragen, afhankelijk van de precieze marktomschrijving.
10. De belangrijkste concurrenten van Google op het gebied van *search advertising* zijn Yahoo! met marktaandeelen tot maximaal [10-20] % op de wereldmarkt en ten minste [0-10] % in de EER, en Microsoft met marktaandeelen van ongeveer [0-10] %, zowel op de wereldmarkt als in de EER. Op het gebied van de bemiddeling voor *non-search advertising* zijn in de EER onder meer de volgende ondernemingen actief: TradeDoubler, Zanox (behoort tot Axel Springer), AdLink, Interactive Media (behoort tot Deutsche Telekom), Advertising.com en Lightningcast (beide AOL/TimeWarner) en Tomorrow Focus (waarbij TradeDoubler een marktaandeel heeft van ongeveer [10-20] %, Zanox van [0-10] % en elk van de andere marktdeelnemers ongeveer [0-10] %).
11. DoubleClick is een aanbieder van aderving-technologie. Uit het oogpunt van de adverteerder neemt DoubleClick, tezamen met aQuantive/Atlas (onlangs overgenomen door Microsoft) de eerste positie in op de EER-markt voor aderving. Zij hebben beide een marktaandeel van ongeveer [30-40] % in de EER. Uit het oogpunt van de uitgever blijkt uit het marktonderzoek dat DoubleClick de leider is met een marktaandeel van ongeveer [40-50] % in de EER, gevolgd door 24/7 Real Media/OpenAdStream (recentelijk overgenomen door het reclamebureau WPP), met minder dan [20-30] % en AdTech/AOL (minder dan [10-20] %).
12. Ondanks deze relatief hoge marktaandeelen is de marktmacht van DoubleClick beperkt omdat DoubleClick te maken krijgt met aanzienlijke concurrentie van andere aderving-tool-aanbieders, naar wie de klanten zouden kunnen overschakelen in het geval van een prijsstijging. Hoewel de resultaten van het marktonderzoek over de theoretische overschakelingskosten niet eenduidig waren, zijn er bewijzen dat de voorbije jaren een groot aantal uitgevers en adverteerders daadwerkelijk zijn overgeschakeld van DoubleClick naar andere service providers (en vice versa). Dat op de aderving-markt momenteel ook voldoende concurrentie heerst, kan ook worden afgeleid uit het feit dat de producten van DoubleClick voor adverteerders en uitgevers, ondanks een dalende vraag, toch aanzienlijk zijn gedaald.
13. DoubleClick lanceert tevens een nieuwe advertentiebeurs, waarvoor de beta-tests in juni 2007 werden aangevat. Het aantal transacties dat tot op heden werd afgewikkeld is verwaarloosbaar, en het product is in ieder geval nog niet volledig gecommercialiseerd.
14. Momenteel is DoubleClick niet aanwezig op de markt voor het leveren van onlineruimte en biedt Google niet zelfstandig aderving-tools aan. Derhalve is er geen daadwerkelijke concurrentie tussen beide ondernemingen.
15. In de beschikking wordt tevens geconcludeerd dat de voorgenomen transactie geen aanleiding geeft tot concurrentiebezwaren met het oog op de eventuele verdwijning van de potentiële concurrentie tussen Google en DoubleClick. De advertentiebeurs van DoubleClick heeft nog geen belangrijke marktpositie bereikt, maar het kan niet worden uitgesloten dat DoubleClick, indien zij haar onafhankelijkheid behoudt, zich kan ontwikkelen tot een belangrijke speler op de bemiddelingsmarkt. Het is evenwel waarschijnlijk dat het aantal andere concurrenten groot genoeg zou blijven om voldoende concurrentiedruk uit te oefenen na de fusie, zodat de concurrentie niet noemenswaardig zou worden belemmerd. In het bijzonder lijkt DoubleClick, in vergelijking tot de andere actieve marktdeelnemers, niet over beduidende voordelen te beschikken om met Google te concurreren op de bemiddelingsmarkt.
16. Wat de potentiële concurrentie van Google op de aderving-markt betreft, wordt in de beschikking het feit onderzocht dat Google momenteel een nieuw display aderving-product ontwikkelt, zowel voor adverteerders als uitgevers. Alle bezwaren in verband met de mogelijke eliminatie van de potentiële concurrentie worden evenwel verworpen omdat er geen aanwijzingen zijn dat de nieuwe producten van Google een betere positie zouden hebben om te concurreren met de respectieve producten van DoubleClick dan die van de talrijke andere spelers die reeds aanwezig zijn op de markt.

## 6.3. Niet-horizontale effecten

## 6.3.1. Marktbescherming op basis van de marktpositie van DoubleClick op het gebied van aderving

17. De Commissie onderzocht een aantal uitsluitingsstrategieën op basis van de marktpositie van DoubleClick op het gebied van aderving die de gefuseerde onderneming ten uitvoer zou kunnen leggen. Daarbij zou het onder meer kunnen gaan om: a) een verhoging van de prijs van de DoubleClick-tools wanneer deze gebruikt worden door uitgevers of adverteerders die concurrerende ad-netwerken gebruiken, of selectieve prijsverhogingen van de DoubleClick-tools voor klanten waarvan het minder waarschijnlijk is dat zij naar andere aanbieders van aderving-tools zouden overschakelen; b) een vermindering van de kwaliteit van de tools van DoubleClick wanneer zij gebruikt worden met concurrerende ad-netwerken; c) het samenbundelen van DoubleClick-tools met de bemiddelingsdiensten van Google (door pure bundeling of gemengde bundeling); d) „tweaking”, of het licht aanpassen van het advertentie-arbitrage-mechanisme zodat de advertenties ten voordele van AdSense worden geplaatst; en e) marktbescherming op het gebied van de input (d.w.z. een verkoopweigering of verhoging van de kosten voor concurrenten) bij de verkoop van aderving-tools aan concurrerende ad-netwerken.

18. In de beschikking worden al deze bezwaren van tafel geveegd. Ten eerste bleek uit het marktonderzoek dat de gefuseerde eenheid niet in staat zou zijn haar rivalen met succes uit de aderving-markt te weren, omdat DoubleClick te maken heeft met een aantal concurrentiebeperkingen en waarschijnlijk niet voldoende marktmacht kan uitoefenen.
19. Ten tweede lijkt de gefuseerde eenheid tevens slechts in beperkte mate geneigd te zijn om de bovenbeschreven strategieën te volgen. Het is onwaarschijnlijk dat (zelfs grote) prijswijzigingen van aderving-tools zouden leiden tot aanzienlijke transfers tussen ad-netwerken omdat voor adverteerders en uitgevers de kosten van aderving slechts een klein deel uitmaken van de kosten van/inkomsten uit onlinereclame. Dit zou het voornemen om de display aderving-technologie van DoubleClick tegen een lagere prijs (of zelfs gratis) aan uitgevers aan te bieden wanneer deze gebruikt wordt in combinatie met AdSense (gemengde bundeling) naar alle waarschijnlijkheid inperken. De pure bundeling (de bundeling van de display aderving-technologie van DoubleClick met een bemiddeling via AdSense) zou waarschijnlijk niet rendabel zijn gezien het risico dat dan naar andere aanbieders wordt overgeschakeld. De „tweaking”-strategie zou neerkomen op het verbreken van de contractuele verplichtingen van de gefuseerde eenheid ten opzichte van haar klanten, hetgeen waarschijnlijk ontdekt zou worden indien dit op aanzienlijke schaal zou plaatsvinden.
20. Ten slotte zou de transactie, zelfs indien deze strategieën allemaal of ten dele met succes uitgevoerd zouden worden, naar alle waarschijnlijkheid geen negatief effect op de concurrentie hebben, aangezien de gefuseerde eenheid nog steeds zou concurreren met een aantal financieel sterke, vertikaal geïntegreerde rivaliserende ondernemingen (waaronder Microsoft, Yahoo!, AOL en WPP) die dezelfde productcombinatie aanbieden.
- 6.3.2. *Marktafscherming op basis van de marktpositie van Google op het gebied van search advertising en advertentie-bemiddelingsdiensten*
21. Google zou ook kunnen proberen haar sterke positie op het gebied van *search advertising* te gebruiken op de markt voor display aderving door van de gebruikers van haar (bemiddelings)diensten met betrekking tot *search advertising* te verlangen dat zij de producten van DoubleClick gebruiken voor de behandeling van hun volledige of een gedeelte van hun inventaris. Volgens de beschikking zijn deze bezwaren eveneens ongegrond.
22. Om te beginnen lijkt de mogelijkheid om concurrenten door een dergelijke strategie uit te markt te duwen beperkt te zijn omdat de groep gemeenschappelijke klanten die zowel (bemiddelings)diensten voor *search advertising* als display aderving-technologie gebruiken, zeer beperkt is. Daarnaast zouden er, van de zijde van de adverteerders, praktische moeilijkheden kunnen opduiken omdat noch de verkoop, noch de prijszetting van beide relevante onderdelen van het gebundelde aanbod tegelijkertijd gebeurt.
23. Bovendien is uit het marktonderzoek gebleken dat de gefuseerde eenheid niet geneigd zou zijn een dergelijke strategie aan te nemen omdat deze naar alle waarschijnlijkheid niet rendabel zou zijn.
24. Zelfs indien deze strategieën allemaal of gedeeltelijk met succes zouden worden uitgevoerd, zou de transactie waarschijnlijk nog steeds geen negatief effect op de concurrentie hebben omdat de gefuseerde onderneming zou moeten blijven concurreren met een aantal financieel sterke, vertikaal geïntegreerde rivaliserende ondernemingen (waaronder Microsoft, Yahoo!, AOL en WPP) die heel waarschijnlijk niet van de markt weggehouden kunnen worden.
- 6.3.3. *Marktafscherming op basis van de samenvoeging van het vermogen van Google en DoubleClick*
25. Ten slotte zou de simpele samenvoeging van de activa van DoubleClick met de activa van Google, en in het bijzonder van de databanken waarover beide ondernemingen beschikken en die zij zouden kunnen ontwikkelen betreffende het onlinegedrag van de klanten, de gefuseerde eenheid in staat kunnen stellen een voor haar concurrenten onbereikbare positie in te nemen. Als gevolg van deze samenvoeging zouden de concurrenten van Google geleidelijk aan gemarginaliseerd kunnen worden, waardoor Google uiteindelijk haar prijzen voor haar bemiddelingsdiensten zou kunnen verhogen.
26. Uit het marktonderzoek is evenwel gebleken dat deze bedenkingen ongegrond zijn. Volgens de thans geldende contracten van DoubleClick met adverteerders en uitgevers mag DoubleClick de door middel van haar aderving-technologie gecreëerde gegevens alleen in het voordeel van de betrokken klant gebruiken. Er zijn geen aanwijzingen dat de gefuseerde eenheid haar klanten contractuele wijzigingen zou kunnen opdringen waardoor ze in de toekomst de gegevens kruiselings, met name voor andere doeleinden zou kunnen gebruiken. Daarenboven beschikken een aantal concurrenten van Google (bijvoorbeeld Microsoft en Yahoo!) momenteel reeds over samengevoegde gegevens betreffende het zoek- en surfgedrag van internetgebruikers.

## VII. CONCLUSIE

27. In de beschikking wordt derhalve geconcludeerd dat de voorgenomen concentratie geen mededingingsproblemen doet rijzen waardoor de daadwerkelijke mededinging op de gemeenschappelijke markt of een aanzienlijk deel daarvan op significante wijze zou worden belemmerd. Derhalve verklaarde de Commissie de transactie verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en de EER-Overeenkomst, overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de concentratieverordening en artikel 57 van de EER-Overeenkomst.

**Mededeling van de Commissie**  
**Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen**

(2008/C 184/07)

**1. INLEIDING**

**1.1. Algemene context: de spoorwegsector**

1. De spoorwegen beschikken over een aantal unieke troeven: als veilige en niet vervuilende vervoerswijze kan het spoorvervoer een belangrijke bijdrage leveren tot de ontwikkeling van duurzaam vervoer in Europa.
2. In het Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” <sup>(1)</sup> en de tussentijdse evaluatie <sup>(2)</sup> daarvan wordt beklemtoond, dat een dynamische spoorwegsector essentieel is om een veilig, concurrerend en schoon vervoersysteem voor personen en goederen tot stand te brengen dat bijdraagt tot de ontwikkeling van een bloeiende Europese interne markt op lange termijn. De verkeerscongestie waarmee steden en bepaalde gebieden in de Europese Gemeenschap hebben te kampen, de noodzaak een antwoord te vinden op de klimaatverandering en de stijging van de brandstofprijzen tonen aan hoe belangrijk het is dat de verdere ontwikkeling van het spoorvervoer wordt ondersteund. In dit verband wordt eraan herinnerd dat de in het Verdrag vastgestelde milieudoelstellingen ook door het gemeenschappelijke vervoersbeleid moeten worden nagestreefd <sup>(3)</sup>.
3. Het spoorvervoer in Europa heeft echter gebied moeten prijsgeven. Tussen de jaren 1960 en het eind van de 20e eeuw heeft de sector een onafgebroken neergang gekend. Het spoorvervoer van zowel goederen als passagiers is in relatieve termen erop achteruit gegaan in vergelijking met de andere vervoerswijzen. Het goederenvervoer is zelfs in absolute termen teruggelopen: in 1970 werd meer vracht per spoor vervoerd dan in 2000. Doordat de traditionele spoorwegmaatschappijen niet in staat bleken tegemoet te komen aan de verwachtingen van hun klanten op het gebied van betrouwbaarheid en stiptheid, is een verschuiving op gang gekomen naar andere vervoerswijzen, voornamelijk het wegvervoer <sup>(4)</sup>. Het passagiersvervoer per spoor is daarentegen in absolute termen wel blijven groeien, maar deze groei is zeer bescheiden in verhouding tot de toename van het weg- en luchtvervoer <sup>(5)</sup>.
4. Hoewel de tendens de laatste tijd lijkt te zijn gekeerd <sup>(6)</sup>, is de weg naar een gezonde en concurrerende spoorwegsector nog lang. Vooral in het goederenvervoer blijven er nog grote problemen die overheidsmaatregelen verlangen <sup>(7)</sup>.
5. De relatieve achteruitgang van het spoorvervoer is vooral het gevolg van de historische organisatie van het vervoersaanbod, voornamelijk vanuit een nationaal en monopolistisch standpunt.
6. Ten eerste zijn de spoorwegondernemingen door het ontbreken van concurrentie op de nationale netten er niet toe aangezet, hun exploitatiekosten terug te dringen of nieuwe diensten te ontwikkelen. Hun activiteiten hebben onvoldoende inkomsten opgebracht om alle kosten en de nodige investeringen te dekken. Soms zijn deze noodzakelijke investeringen uitgebleven. Soms hebben de lidstaten de nationale spoorwegondernemingen verplicht investeringen te doen, terwijl deze niet over

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370 van 12 september 2001, blz. 18.

<sup>(2)</sup> Mededeling van de Commissie: „Europa duurzaam in beweging — Duurzame mobiliteit voor ons continent — Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie”, (COM(2006) 314 van 22 juni 2006, blz. 21).

<sup>(3)</sup> In artikel 2 van het Verdrag worden de belangrijkste taken van de Gemeenschap opgesomd waaronder het bevorderen van „een duurzame en niet-inflatoire groei”. In artikel 174 worden naast deze taken een aantal doelstellingen geformuleerd, namelijk dat het beleid van de Gemeenschap op milieugebied dient bij te dragen tot het nastreven van de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu. Artikel 6 van het Verdrag bepaalt het volgende: „De eisen inzake milieubescherming moeten worden geïntegreerd in de omschrijving en uitvoering van het beleid en het optreden van de Gemeenschap, als bedoeld in artikel 3, in het bijzonder met het oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling”.

<sup>(4)</sup> Tussen 1995 en 2005 is het goederenvervoer per spoor (uitgedrukt in km) gemiddeld met 0,9 % per jaar gegroeid, tegenover een gemiddelde jaarlijkse groei van het wegvervoer met 3,3 % in diezelfde periode (bron: Eurostat).

<sup>(5)</sup> Tussen 1995 en 2004 is het passagiersvervoer per spoor (uitgedrukt in passagiers km) gemiddeld met 0,9 % per jaar gegroeid, tegenover een gemiddelde jaarlijkse groei van het autoverkeer met 1,8 % in diezelfde periode (bron: Eurostat).

<sup>(6)</sup> Sinds 2002, voornamelijk in de landen die hun markt voor concurrentie hebben opengesteld. In 2006 bedroeg de jaarlijkse groei van het goederenvervoer 3,7 %, die van het personenvervoer 3 %. Deze groei zou zich 2007 voortzetten.

<sup>(7)</sup> Mededeling van de Commissie „Naar een spoorweg met voorrang voor het goederenverkeer” (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 en SEC(2007) 1325 van 18 oktober 2007).

voldoende eigen middelen beschikken om die investeringen te financieren. Hierdoor hebben de spoorwegondernemingen een grote schuldenlast opgebouwd, die op zijn beurt negatieve gevolgen voor hun ontwikkeling heeft gehad.

7. Bovendien werd de ontwikkeling van het spoorvervoer in Europa afgeremd door een gebrek aan normalisatie en interoperabiliteit van de netten, terwijl weg- en luchtvervoerders een assortiment internationale vervoersdiensten hebben ontwikkeld. De spoorwegen in de Europese Unie vormen een lappendeken van nationale netten met uiteenlopende spoorbreedtes en niet-verenigbare sein- en veiligheidssystemen, waardoor spoorwegondernemingen niet kunnen profiteren van de schaalvoordelen die zouden ontstaan door de ontwikkeling van infrastructuur en rollend materieel voor één grote interne markt in plaats van 25 <sup>(1)</sup> nationale markten.
8. Het beleid van de Europese Gemeenschap heeft ten doel in de Europese spoorwegsector een nieuwe dynamiek tot stand te brengen en bestaat uit drie niveaus:
  - a) het geleidelijk scheppen van de voorwaarden voor de invoering van concurrentie op de markten voor spoorvervoersdiensten;
  - b) het aanmoedigen van normalisatie en technische harmonisatie van de Europese spoorwegnetten om volledige interoperabiliteit tot stand te brengen in de hele Europese Unie;
  - c) de verlening van financiële steun door de Gemeenschap (in het kader van het TEN-V programma en de structuurfondsen).
9. De Europese Gemeenschap heeft de spoorvervoersmarkt geleidelijk voor concurrentie opengesteld. Het eerste liberaliseringspakket is aangenomen in 2001 en omvatte Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap <sup>(2)</sup>, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen <sup>(3)</sup>, Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering <sup>(4)</sup>. Dit pakket is gevolgd door het tweede pakket in 2004, waarvan de belangrijkste maatregelen zijn Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau <sup>(5)</sup>, Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering <sup>(6)</sup>, Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van de Raad en het Europees Parlement betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem <sup>(7)</sup> en Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot wijziging van Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap <sup>(8)</sup>. Ten slotte is in 2007 een derde pakket aangenomen bestaande uit Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad <sup>(9)</sup>, Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer <sup>(10)</sup> Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering <sup>(11)</sup> en Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen <sup>(12)</sup>. Bijgevolg is op 15 maart 2003 de markt voor het goederenvervoer op het

<sup>(1)</sup> Malta en Cyprus beschikken niet over een spoorwegnet.

<sup>(2)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

<sup>(4)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/58/EG (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44).

<sup>(5)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

<sup>(6)</sup> PB L 164 van 30.4.2007, blz. 44.

<sup>(7)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114.

<sup>(8)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164.

<sup>(9)</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

<sup>(10)</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

<sup>(11)</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44.

<sup>(12)</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51.



trans-Europese spoorwegnet voor goederenvervoer voor concurrentie opengesteld, op 1 januari 2006 gebeurde dat voor het internationale goederenvervoer en op 1 januari 2007 voor het cabotagevervoer. In het kader van het derde spoorwegpakket wordt op 1 januari 2010 ook het internationale personenvervoer geliberaliseerd. Een aantal lidstaten, zoals Groot-Brittannië, Duitsland, Nederland en Italië hebben hun markt voor binnenlands personenvervoer reeds (gedeeltelijk) voor concurrentie opengesteld.

10. Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap <sup>(1)</sup>, vormt het institutionele en organisatorische kader voor de verschillende actoren in de spoorwegsector en voorziet met name in:
  - a) de bestuurlijke en boekhoudkundige scheiding tussen de spoorwegondernemingen <sup>(2)</sup> en infrastructuurbeheerders <sup>(3)</sup>;
  - b) de beheersmatige onafhankelijkheid van de spoorwegondernemingen;
  - c) het beheer van de spoorwegondernemingen overeenkomstig de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen;
  - d) het financiële evenwicht van de spoorwegondernemingen overeenkomstig een gezond bedrijfsplan;
  - e) de verenigbaarheid van de financiële steunmaatregelen van de lidstaten met de regels inzake staatssteun <sup>(4)</sup>.
11. Parallel met dit vrijmakingsproces heeft de Commissie op een tweede niveau maatregelen getroffen om de interoperabiliteit van de Europese spoorwegnetten te bevorderen. In verband hiermee heeft de Gemeenschap eveneens maatregelen getroffen om de veiligheid van het spoorvervoer te verbeteren <sup>(5)</sup>.
12. Het derde niveau van het overheidsbeleid inzake spoorvervoer is de toekenning van financiële steun. De Commissie is van oordeel, dat steun in bepaalde gevallen gerechtvaardigd kan zijn in het licht van de hoge aanpassingskosten waarmee de sector wordt geconfronteerd.
13. Zij wijst er bovendien op, dat overheden tot dusver altijd veel middelen hebben geïnvesteerd in het spoorvervoer. Sinds 2004 hebben de lidstaten van de Europese Unie (EU-25) samen in totaal 17 mld EUR in de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur geïnvesteerd <sup>(6)</sup>. De lidstaten verlenen jaarlijks 15 mld EUR compensaties aan spoorwegondernemingen voor de uitvoering van niet-rendabele vervoersdiensten <sup>(6)</sup>.
14. Het verlenen van staatssteun kan worden toegestaan indien de steun bijdraagt tot de totstandkoming van een geïntegreerde, interoperabele en voor concurrentie opengestelde markt alsmede tot de communautaire doelstellingen inzake duurzame mobiliteit. In dit verband dient de Commissie ervoor te zorgen, dat de financiële steun door de overheid geen verstoringen van de mededinging veroorzaakt waardoor het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. In bepaalde gevallen kan de Commissie aan de toekenning van steun verplichtingen voor de lidstaten koppelen ten aanzien van communautaire doelstellingen.

## 1.2. Doelstelling en werkingssfeer van deze richtsnoeren

15. Het doel van deze richtsnoeren is toelichting te verschaffen betreffende de verenigbaarheid met het Verdrag van staatssteun aan spoorwegondernemingen als bedoeld in Richtlijn 91/440/EEG en in de hierna omschreven context. Bovendien is hoofdstuk 3. van deze richtsnoeren ook van toepassing op ondernemingen die stedelijk, voorstedelijk of streekvervoer van passagiers verzorgen. De richtsnoeren zijn met name gebaseerd op de door de communautaire wetgever in de drie opeenvolgende spoorwegpakketten vastgestelde beginselen. Zij moeten in het kader van de openstelling van de markt voor

<sup>(1)</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/58/EG.

<sup>(2)</sup> In artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG wordt een „spoorwegonderneming” als volgt gedefinieerd: „iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke communautaire regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren”.

<sup>(3)</sup> In artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG wordt het begrip „infrastructuurbeheerder” als volgt gedefinieerd: „een instantie of onderneming die met name belast is met de aanleg en het onderhoud van spoorweginfrastructuur. Het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur kan daaronder zijn begrepen. De functies van de infrastructuurbeheerder voor een net of een onderdeel van het net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen”.

<sup>(4)</sup> Artikel 9, lid 3, van Richtlijn 91/440/EEG: „De toekenning van steun van de lidstaten voor het aflossen van de in dit artikel bedoelde schulden geschiedt met inachtneming van de artikelen 73, 87 en 88 van het Verdrag”.

<sup>(5)</sup> Zie met name Richtlijn 2004/49/EG.

<sup>(6)</sup> Bron: Europese Commissie, op basis van de jaarlijks door de lidstaten meegedeelde gegevens. De cijfers zouden nog hoger moeten liggen aangezien financiële steun en met name medefinanciering in het kader van de structuur- en cohesiefondsen niet wordt meegedeeld.

meer doorzichtigheid en rechtszekerheid zorgen wat de verenigbaarheid van staatssteun met de bepalingen van het Verdrag betreft. Deze richtsnoeren hebben geen betrekking op de overheidsfinanciering van infrastructuurbeheerders.

16. Volgens artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties dreigen te vervalsen in beginsel onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, wanneer die steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. In bepaalde gevallen kunnen steunmaatregelen evenwel gerechtvaardigd zijn in het licht van het gemeenschappelijk belang van de Gemeenschap. Een aantal van die situaties worden vermeld in artikel 87, lid 3, van het Verdrag, dat zowel van toepassing is op de vervoerssector als op andere economische sectoren.
17. Voorts zijn volgens artikel 73 van het Verdrag „steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde met het begrip „openbare dienst” verbonden, verplichte dienstverrichtingen” verenigbaar met het Verdrag. Artikel 73 vormt een *lex specialis* binnen de algemene opzet van het Verdrag. Op de grondslag van dit artikel heeft de communautaire wetgever twee specifieke verordeningen voor de vervoerssector vastgesteld: Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren <sup>(1)</sup> en (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren <sup>(2)</sup>. Evenzo bepaalt Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen <sup>(3)</sup> dat de lidstaten bepaalde compensaties kunnen toekennen aan spoorwegondernemingen.
18. Artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1107/70 bepaalt dat, onverminderd de Verordeningen (EEG) nr. 1191/69 en (EEG) nr. 1192/69, door de lidstaten slechts in de in de verordening bepaalde gevallen coördinatiemaatregelen worden getroffen of met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen opgelegd die de toekenning van steun uit hoofde van artikel 73 van het Verdrag ten gevolge hebben. Volgens het „Altmark” arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen <sup>(4)</sup> vloeit hieruit voort, dat staatssteun die op grond van de Verordening (EEG) nr. 1107/70, (EEG) nr. 1191/69 of (EEG) nr. 1192/69 niet kan worden toegestaan, niet op grond van artikel 73 van het Verdrag verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden verklaard <sup>(5)</sup>. Voorts zij eraan herinnerd, dat compensatie die niet aan de van artikel 73 van het EG-Verdrag afgeleide bepalingen voldoet, niet op grond van artikel 86, lid 2, of enige andere Verdragsbepaling verenigbaar met de gemeenschappelijke kan worden verklaard <sup>(6)</sup>.
19. Verordening (EG) nr. 1370/2007 („verordening inzake openbaredienst-verplichtingen”), die op 3 december 2009 in werking treedt en de Verordeningen (EEG) nr. 1191/69 en (EEG) nr. 1107/70 intrekt, voert een nieuwe regeling in. De met de compensaties voor openbaredienstverplichtingen verband houdende aspecten worden bijgevolg in deze richtsnoeren niet behandeld.
20. Als gevolg van de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 1370/2007 kan artikel 73 van het Verdrag rechtstreeks worden ingeroepen als rechtsgrondslag voor de verenigbaarheid van steun die niet onder de verordening inzake openbaredienstverplichtingen valt, met name steun ten behoeve van de coördinatie van het goederenvervoer. Derhalve moet een algemene interpretatie worden ontwikkeld ter beoordeling of steun voor de coördinatie van het vervoer al dan niet verenigbaar is met artikel 73 van het Verdrag. In de onderhavige richtsnoeren worden criteria ontwikkeld voor deze beoordeling en voor de maximale steunintensiteit. Rekening houdend met de formulering van artikel 73 dient de Commissie de lidstaten de mogelijkheid te bieden, de noodzaak en de evenredigheid aan te tonen van maatregelen die de vastgestelde maxima zouden overschrijden.
21. Deze richtsnoeren hebben betrekking op de toepassing van de artikelen 73 en 87 van het EG-Verdrag en de uitvoering ervan ten aanzien van overheidsfinanciering bestemd voor spoorwegondernemingen in de zin van Richtlijn 91/440/EEG. De volgende aspecten worden behandeld: overheidssteun aan spoorwegondernemingen door middel van de financiering van infrastructuur (hoofdstuk 2), steun

<sup>(1)</sup> PB L 156 van 28.6.1969, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 (PB L 169 van 29.6.1991, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 156 van 28.6.1969, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1791/2006 (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 1).

<sup>(4)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003, zaak C-280/00 Altmark Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg tegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”), Jurispr. 2003, blz. I-7747.

<sup>(5)</sup> Zie voornoemd arrest Altmark, punt 107.

<sup>(6)</sup> Zie beschikking van de Commissie van 28 november 2005 betreffende de toepassing van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst die aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen wordt toegekend (PB L 312 van 29.11.2005, blz. 67), punt 17.

voor de aanschaf en modernisering van rollend materieel (hoofdstuk 3), aflossing van schulden door de staat in het kader van de sanering van een spoorwegonderneming (hoofdstuk 4), steun voor de herstructurering van spoorwegondernemingen (hoofdstuk 5), steun voor de coördinatie van het vervoer (hoofdstuk 6) en staatsgaranties voor spoorwegondernemingen (hoofdstuk 7). Deze Richtsnoeren hebben geen betrekking op wijze van uitvoering van de verordening inzake openbare-dienstverplichtingen, waarvoor de Commissie nog geen beschikkingspraktijk heeft ontwikkeld <sup>(1)</sup>.

## 2. OVERHEIDSSTEUN VOOR SPOORWEGONDERNEMINGEN DOOR MIDDEL VAN DE FINANCIERING VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

22. De spoorweginfrastructuur is van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van het spoorvervoer in Europa. Zowel voor aanpassingen met het oog op interoperabiliteit en het verhogen van de veiligheid als voor de ontwikkeling van het hogesnelheidsnet zijn grote infrastructuurinvesteringen nodig <sup>(2)</sup>.
23. Deze richtsnoeren hebben uitsluitend betrekking op spoorwegondernemingen. Zij beogen niet, binnen de context van de staatssteunregels, een regeling vast te stellen voor de financiering van infrastructuur door de overheid. In dit hoofdstuk wordt alleen nagegaan welke gevolgen overheidsfinanciering van infrastructuur heeft voor de spoorwegondernemingen.
24. De overheidsfinanciering voor de ontwikkeling van infrastructuur kan immers indirect voordeel voor spoorwegondernemingen opleveren en daarom als steun worden aangemerkt. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen moet worden nagegaan, of de maatregel ten behoeve van infrastructuur de lasten verlichten die normaal op de begroting van een onderneming drukken <sup>(3)</sup>. In dat geval moet er sprake zijn van een selectief voordeel dat aan de betrokken ondernemingen wordt toegekend en dat is ontstaan door de financiering van de betrokken infrastructuur <sup>(4)</sup>.
25. Wanneer de infrastructuur voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk is en de aangerekende gebruiksvergoeding in overeenstemming is met de communautaire regelgeving (Richtlijn 2001/14/EG), oordeelt de Commissie normaal dat de overheidsfinanciering van die infrastructuur niet wordt beschouwd als staatssteun ten behoeve van de spoorwegondernemingen <sup>(5)</sup>.
26. De Commissie herinnert er voorts aan, dat wanneer overheidsfinanciering van spoorweginfrastructuur als steun aan een of meer spoorwegondernemingen moet worden beschouwd, hij toch kan worden toegestaan bijvoorbeeld op grond van artikel 73 van het Verdrag wanneer de infrastructuur beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer. Wat dit aangaat is hoofdstuk 6 van de onderhavige richtsnoeren een relevant referentiepunt voor de beoordeling van de verenigbaarheid.

## 3. STEUN VOOR DE AANSCHAF EN MODERNISERING VAN ROLLEND MATERIEEL

### 3.1. Doelstelling

27. Het locomotieven- en rijtuigenpark voor het reizigersvervoer is oud en soms verouderd, met name in de nieuwe lidstaten. In 2005 waren 70 % van de locomotieven (diesel en elektrische) en 65 % van de rijtuigen in de EU-25 meer dan 20 jaar oud <sup>(6)</sup>. In de lidstaten die in 2004 tot de Europese Unie zijn

<sup>(1)</sup> Ook hebben zij geen betrekking op de uitvoering van Verordening (EEG) nr. 1192/69.

<sup>(2)</sup> Mededeling van de Commissie: „Europa duurzaam in beweging — Duurzame mobiliteit voor ons continent — Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie”.

<sup>(3)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 13 juni 2002, zaak C-382/99, Nederland tegen Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-5163.

<sup>(4)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 19 september 2000, zaak C-156/98, Duitsland tegen Commissie, Jurispr. 2000, blz. I-6857.

<sup>(5)</sup> Beschikking van de Commissie van 7 juni 2006, N 478/04, Ierland — Overheidsgarantie voor leningen van Coràs Iompair Eirann (CIE) voor investeringen in infrastructuur (PB C 209 van 31.8.2006, blz. 8); beschikking van de Commissie van 8 maart 2006, N 284/05, Ierland — Regionaal breedbandprogramma (PB C 207 van 30.8.2006, blz. 3), punt 34; alsmede de volgende beschikkingen: Beschikking 2003/227/EG van 2 augustus 2002, betreffende het park Terra Mitica (Benidorm, Alicante), door Spanje ten uitvoer gelegd, (PB L 91 van 8.4.2003, blz. 3), punt 64; beschikking van 20 april 2005, N 355/04 — België, Publiek-privaat partnerschap voor de ondertunneling van de Krijgsbaan te Deurne, de ontwikkeling van industrieterreinen en de exploitatie van de luchthaven van Antwerpen (PB C 176 van 16.7.2005, blz. 11), punt 34; beschikking van 11 december 2001, N 550/01, Publiek-private samenwerking voor de aanleg van laad- en losinstallaties (PB C 24 van 26.1.2002, blz. 2), punt 24; beschikking van 20 december 2001, N 649/01, Verenigd Koninkrijk, voorzieningen voor kust- en kortevaartvrachtovervoer (PB C 45 van 19.2.2002, blz. 2), punt 45; beschikking van 17 juli 2002, N 356/02, Verenigd Koninkrijk, Network Rail (PB C 232 van 28.9.2002, blz. 2), punt 70; beschikking N 511/95, Jaguar Cars Ltd. Zie ook de Richtsnoeren van de Commissie: Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5), punt 12; Witboek: Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik (COM(1998) 466 def., punt 43; en de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en aan de Raad inzake de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa (COM(2001) 35 def., blz. 11).

<sup>(6)</sup> Bron: UIC Rolling stock fleet in EU-25 + Norway (2005).

toegetreden was daarentegen meer dan 82 % van de locomotieven en 62 % van de rytuigen meer dan 20 jaar oud <sup>(1)</sup>. Uit de gegevens waarover de Commissie beschikt, blijkt dat jaarlijks slechts ongeveer 1 % van de locomotieven en rytuigen wordt vernieuwd.

28. Deze evolutie illustreert de problemen waarmee de spoorwegsector te kampen heeft en waardoor de spoorwegondernemingen over onvoldoende stimulansen en mogelijkheden beschikken om te investeren in de modernisering en/of vernieuwing van het rollend materieel. Investerings zijn nochtans noodzakelijk om de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen, die meer vervuilen of hogere externe kosten meebrengen, in stand te houden. Voorts moet worden geïnvesteerd om de milieu-effecten van het spoorvervoer, in het bijzonder geluidsoverlast, te verminderen en de veiligheid te verbeteren. Ten slotte vergt ook de inoperabiliteit van de nationale netten, aanpassingen van het bestaande rollende materieel om de samenhang van het systeem te kunnen handhaven.
29. Hieruit blijkt dat steun voor de aanschaf en de modernisering van het rollende materieel in bepaalde omstandigheden kan bijdragen tot verschillende doelstellingen van gemeenschappelijk belang en derhalve als verenigbaar met de interne markt kan worden beschouwd.
30. In het onderhavige hoofdstuk wordt toegelicht onder welke voorwaarden de Commissie de verenigbaarheid onderzoekt.

### 3.2. Verenigbaarheid

31. De verenigbaarheid moet worden onderzocht in het licht van de doelstelling van gemeenschappelijk belang waartoe de steun bijdraagt.
32. De Commissie is van oordeel dat met de behoeften op het gebied van de modernisering van het rollende materieel in beginsel voldoende rekening wordt gehouden, hetzij bij de tenuitvoerlegging van de algemene regels inzake staatssteun, hetzij bij de tenuitvoerlegging van artikel 73 van het Verdrag met betrekking tot steun voor de coördinatie van het vervoer (zie hoofdstuk 6).
33. Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van steun voor rollend materieel hanteert de Commissie in den regel voor elk van de volgende steuncategorieën de criteria die in deze richtsnoeren of in andere relevante documenten zijn vastgesteld:
  - a) steun voor de coördinatie van het vervoer <sup>(2)</sup>;
  - b) steun voor de herstructurering van spoorwegondernemingen <sup>(3)</sup>;
  - c) steun voor kleine en middelgrote ondernemingen <sup>(4)</sup>;
  - d) steun voor de bescherming van het milieu <sup>(5)</sup>;
  - e) steun ter compensatie van de kosten betreffende openbaredienstverplichtingen op grond van openbaredienstcontracten <sup>(6)</sup>;
  - f) regionale steun <sup>(7)</sup>.
34. Wat regionale steun voor initiële investeringen betreft, wordt in de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen bepaald dat „in de vervoerssector uitgaven voor de aanschaf van vervoersuitrusting (roerende activa) niet voor steun ten behoeve van initiële investeringen in aanmerking komen” (punt 50, voetnoot 48). De Commissie is van oordeel, dat van deze regel moet worden afgeweken

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

<sup>(2)</sup> Zie hoofdstuk 6.

<sup>(3)</sup> Communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden (PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2) en hoofdstuk 5.

<sup>(4)</sup> Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen (PB L 10 van 13.1.2001, blz. 33). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr 1976/2006 (PB L 368 van 23 12.2006, p. 85).

<sup>(5)</sup> Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun ten behoeve van milieubescherming (PB C 82 van 1.4.2008, blz. 1).

<sup>(6)</sup> Verordening (EEG) nr. 1191/69; de verordening inzake openbaredienstverplichtingen, met name artikel 3, lid 1, dat luidt: „Wanneer een bevoegde instantie besluit aan een bepaalde exploitant een exclusief recht en/of een compensatie, van welke aard ook, toe te kennen voor de naleving van openbaredienstverplichtingen, is zij verplicht een openbaredienstcontract te sluiten”.

<sup>(7)</sup> Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 (PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13), punt 8.

voor het spoorvervoer van personen wegens de specifieke kenmerken van deze vervoerswijze, namelijk het feit dat het rollende materieel soms voor lange tijd voor bepaalde specifieke lijnen of diensten wordt gebruikt. De aanschafkosten van het rollende materieel voor het spoorvervoer van personen (of andere vervoersmiddelen zoals de light-train, metro of tram) worden, onder de hierna bepaalde voorwaarden, beschouwd als toegelaten uitgaven in de zin van de betrokken richtsnoeren <sup>(1)</sup>. Daarentegen komen de aanschafkosten van rollend materieel dat uitsluitend voor goederenvervoer wordt gebruikt, niet in aanmerking.

35. Gelet op de in de punten 28 en 29 omschreven situatie geldt deze afwijking voor alle investeringen in rollend materieel, zowel voor initiële als vervangingsinvesteringen, wanneer dat materieel wordt gebruikt voor geregelde lijndiensten in een streek die op grond van artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag in aanmerking komt voor steun, in ultraperifere gebieden of in gebieden met een lage bevolkingsdichtheid als bedoeld in de punten 80 en 81 van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen <sup>(2)</sup>. In de andere regio's geldt deze afwijking alleen voor steun voor initiële investeringen en, wanneer steun wordt verleend voor de vervanging van materieel, wanneer het volledige dankzij de steun gemoderniseerde wagenpark meer dan 15 jaar oud is.
36. Teneinde verstoringen van de mededinging, die strijdig zouden zijn met het gemeenschappelijk belang, tegen te gaan, is de Commissie van oordeel dat aan deze afwijking vier voorwaarden moeten worden verbonden en dat aan alle vier tegelijk moet worden voldaan:
- het materieel moet uitsluitend bestemd zijn voor stedelijk, voorstedelijk of streekvervoer van personen in een bepaalde regio of voor één specifieke lijn die verschillende regio's aandoet. In deze richtsnoeren wordt onder „stedelijk en voorstedelijk vervoer” de vervoersdiensten verstaan die zijn afgestemd op de vervoersbehoeften van een stad of agglomeratie of zijn afgestemd op de vervoersvraag tussen die stad of agglomeratie en de omliggende regio, en onder „streekvervoer” de vervoersdiensten die zijn afgestemd op de vervoersbehoeften van een of meer regio's. Vervoersdiensten die verscheidene regio's bedienen, in één of meer lidstaten, kunnen aldus binnen het toepassingsgebied van het onderhavige punt vallen indien wordt aangetoond, dat het om een geregelde vervoersdienst gaat die positieve gevolgen heeft voor de regionale ontwikkeling van de bediende regio's. De Commissie gaat in dat geval na, of de steun de daadwerkelijke openstelling van de markt voor het internationale personenvervoer en het cabotagevervoer in het kader van het derde spoorwegpakket niet in gevaar brengt;
  - het rollende materieel moet gedurende tenminste tien jaar uitsluitend worden gebruikt in de regio of op de bepaalde lijn die verschillende regio's doorkruist waarvoor de steun is bedoeld;
  - het nieuwe rollende materieel moet beantwoorden aan de recentste interoperabiliteits-, veiligheids- en milieuvoorschriften <sup>(3)</sup> die op het betrokken net van toepassing zijn;
  - de lidstaat dient aan te tonen, dat het project past binnen een samenhangend beleid inzake regionale ontwikkeling.
37. De Commissie zal erop toezien dat geen ongeoorloofde mededingingsverstoring optreedt en rekening houden met de extra inkomsten die de vervanging van het rollende materieel de begunstigde onderneming zou kunnen opleveren, bijvoorbeeld door een verkoop aan derden of het gebruik op andere markten. Hiertoe kan zij de toekenning van de steun afhankelijk maken van de verplichting voor een spoorwegonderneming alle of een deel van het materieel dat zij niet meer nodig heeft tegen normale marktvoorwaarden te verkopen, zodat het daarna door andere spoorwegondernemingen kan worden gebruikt. In dat geval wordt de opbrengst uit de verkoop van het oude materieel afgetrokken van de toegelaten uitgaven.

<sup>(1)</sup> De Commissie wijst erop, dat deze redenering, naar gelang de specifieke omstandigheden en de situatie, *mutatis mutandis* kan worden toegepast op materieel voor het openbaar vervoer van personen over de weg, met name wanneer dit materieel beantwoordt aan de jongste communautaire normen voor nieuwe voertuigen. Wanneer dat het geval is en teneinde een gelijke behandeling te waarborgen, zal de Commissie de hierboven voor spoorwegmaterieel geschetste redenering ook voor wegvoertuigen toepassen. De Commissie moedigt de lidstaten die dergelijke steun toekennen aan, de meest milieuvriendelijke technologieën te ondersteunen en zal onderzoeken in hoeverre het wenselijk is specifieke steun die leidt tot een hogere steunintensiteit, toe te staan voor dergelijke technologieën.

<sup>(2)</sup> De dunst bevolkte gebieden zijn of behoren tot gebieden op NUTS-II-niveau met een bevolkingsdichtheid van 8 inwoners/km<sup>2</sup>, of minder, en strekken zich uit tot aaneengrenzende en aaneengesloten kleinere zones die aan hetzelfde criterium inzake bevolkingsdichtheid voldoen.

<sup>(3)</sup> Steun voor de aanschaf van nieuwe voertuigen die verder gaan dan de communautaire normen of die, bij gebrek aan communautaire normen, aan strengere milieu-eisen voldoen, kan worden verleend op grond van de communautaire richtsnoeren inzake staatssteun ten behoeve van milieubescherming.

38. In het algemeen zal de Commissie erop toezien, dat er geen misbruik van de steun wordt gemaakt. De andere voorwaarden die in de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen zijn vastgesteld met betrekking tot de maximale intensiteit en de regionale-steunkaarten alsook de regels inzake cumulatie blijven van toepassing. De Commissie wijst erop, dat bepaalde lijnen waarvoor steun wordt verleend soms verschillende regio's doorkruisen waar op grond van de regionale-steunkaarten verschillende steunplafonds gelden. In dat geval hanteert de Commissie het hoogste steunplafond dat van toepassing is in de regio's die normaal door de lijn worden bediend, evenredig aan de frequentie van het aanbod <sup>(1)</sup>.
39. De Commissie is van oordeel, dat, gelet op de specifieke aard van het spoorvervoer van personen, wanneer de toegestane uitgaven van een investeringsproject hoger liggen dan 50 mln EUR er moet worden afgeweken van de punten 60 tot en met 70 van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen. De punten 64 en 67 van die richtsnoeren blijven echter van toepassing voor investeringen in rollend materieel voor één specifieke lijn die verschillende regio's aandoet.
40. Wanneer een begunstigde onderneming belast is met de uitvoering van diensten van algemeen economisch belang waarin de aanschaf en/of modernisering van rollend materieel is inbegrepen en zij hiervoor reeds een compensatie ontvangt, moet deze compensatie bij de vaststelling van het bedrag van de regionale steun dat aan die onderneming kan worden toegekend, in aanmerking worden genomen, teneinde overcompensatie te voorkomen.

#### 4. AFLOSSING VAN SCHULDEN

##### 4.1. Doelstelling

41. Zoals reeds vermeld in punt 1.1, hebben de spoorwegondernemingen in het verleden een onevenwicht gekend tussen hun inkomsten en hun kosten, meer bepaald de investeringskosten. Hierdoor hebben zij een zeer grote schuldenlast opgebouwd, waarvan de aflossing een zware financiële last vormt en die hun mogelijkheden beperkt de nodige investeringen te doen in infrastructuur en de vernieuwing van hun rollende materieel.
42. Richtlijn 91/440/EEG heeft uitdrukkelijk rekening gehouden met deze situatie. In de zevende overweging van de richtlijn wordt immers gesteld dat de lidstaten in het bijzonder ervoor zorg moeten dragen „dat de financiële structuur van de bestaande openbare spoorwegondernemingen gezond is” en dat een „financiële herstructurering” daartoe noodzakelijk kan zijn. Luidens artikel 9 van de richtlijn dienen „de lidstaten, samen met de bestaande openbare spoorwegondernemingen, passende mechanismen in te voeren om de schuldenlast van deze ondernemingen te helpen terugbrengen tot een niveau dat geen belemmering vormt voor een gezond financieel beheer, en om de financiële situatie van die ondernemingen te saneren”. Volgens lid 3 van dat artikel dient de toekenning van steun door de lidstaten „voor het aflossen van de in dit artikel bedoelde schulden” te geschieden met inachtneming van de artikelen 73, 87 en 88 van het Verdrag.
43. Begin jaren 1990, na de inwerkingtreding van Richtlijn 91/440/EEG, hebben de lidstaten de schuldenlast van de spoorwegondernemingen aanzienlijk teruggebracht. De herstructurering van de schulden van de spoorwegondernemingen is op verschillende manieren geschied:
  - a) door de overdracht van alle of een deel van de schulden aan de infrastructuurbeheerder, waardoor de financiële gezondheid van de spoorwegonderneming verbetert. Deze overdracht heeft kunnen gebeuren bij de scheiding van de exploitatie van de vervoersdiensten en het beheer van de infrastructuur;
  - b) door de oprichting van specifieke entiteiten voor de financiering van infrastructuurprojecten (bijvoorbeeld hogesnelheidslijnen) waardoor spoorwegondernemingen niet worden opgezadeld met de toekomstige financiële lasten voor de bouw van nieuwe infrastructuur;
  - c) door een financiële herstructurering van de spoorwegondernemingen, en met name door een volledige of gedeeltelijke aflossing van de schulden.

<sup>(1)</sup> Wanneer elke lijn of dienst systematisch (dat wil zeggen op elk traject) de regio bedient waar het hoogste steunplafond geldt, geldt dat steunplafond voor alle toegestane uitgaven. Wanneer de regio waar het hoogste plafond geldt, slechts occasioneel wordt bediend, geldt dat plafond slechts voor het gedeelte van de toegestane uitgaven dat aan de bediening van die regio kan worden toegerekend.

44. Deze maatregelen hebben gezorgd voor een verbetering van de financiële situatie van de spoorwegondernemingen op korte termijn. De schuldenlast is afgenomen ten opzichte van de totale passiva, evenals het aandeel van de renteaflissingen ten opzichte van de exploitatiekosten. In het algemeen is de financiële situatie van de spoorwegondernemingen dankzij de verlichting van de schuldenlast verbeterd, omdat minder kapitaal en inrenten moeten worden terugbetaald. Voorts hebben de schuldverlichtingen bijgedragen tot een daling van de rentevoeten, wat aanzienlijke gevolgen heeft voor de aflossing van de schulden.
45. De Commissie stelt echter vast, dat de schuldenlast van een groot aantal spoorwegondernemingen zorgwekkend blijft. Verscheidene ondernemingen kampen nog steeds met een voor een commerciële onderneming problematische schuldenlast, beschikken over onvoldoende zelffinancieringscapaciteit en/of slagen er niet in hun investeringsbehoeften te financieren met inkomsten uit hun huidige en toekomstige vervoersprestaties. Voorts kan worden vastgesteld dat de schuldenlast van de betrokken ondernemingen in de lidstaten die na 1 mei 2004 tot de Unie zijn toegetreden aanmerkelijk hoger ligt dan die in de rest van de Gemeenschap.
46. Deze situatie verklaart waarom de communautaire wetgever bij de aanneming van de Richtlijnen 2001/12/EG en 2004/51/EG ervoor heeft gekozen, de bepalingen van Richtlijn 91/440/EEG niet te wijzigen. Deze bepalingen passen derhalve in het kader van de reglementering die wordt gevormd door de drie spoorwegpakketten.
47. Dit hoofdstuk beoogt uiteen te zetten op welke manier de Commissie, in het licht van deze door de secundaire wetgeving gestelde eis, de verdragsregels inzake staatssteun zal toepassen op mechanismen ter vermindering van de schuldenlast van spoorwegondernemingen.

#### 4.2. Aanwezigheid van staatssteun

48. Om te beginnen herinnert de Commissie eraan, dat de in artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vastgestelde principiële onverenigbaarheid slechts geldt voor steunmaatregelen „die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen” en slechts „voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”. Volgens vaste rechtspraak moet wanneer financiële steun van een staat de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het intracommunautaire handelsverkeer versterkt, dit handelsverkeer worden geacht door de steun te worden beïnvloed <sup>(1)</sup>.
49. Elke uit overheidsmiddelen gefinancierde maatregel die ertoe leidt dat de schulden van één of meer spoorwegondernemingen volledig of gedeeltelijk worden afgelost, valt dus binnen het toepassingsgebied van artikel 87, lid 1, van het Verdrag, wanneer de betrokken spoorwegondernemingen actief zijn op markten die zijn opengesteld voor concurrentie en de aflossing van de schulden de positie van die ondernemingen op tenminste één van die markten versterkt.
50. De Commissie herinnert eraan, dat de markt voor het internationaal goederenvervoer per spoor op het volledige trans-Europese spoorwegnet bij Richtlijn 2001/12/EG sinds 15 maart 2003 opengesteld is voor concurrentie. De Commissie gaat er derhalve van uit, dat in het algemeen de openstelling van de markt voor concurrentie uiterlijk op 15 maart 2003 tot stand is gekomen.

#### 4.3. Verenigbaarheid

51. Wanneer de aflossing van de schulden van een spoorwegonderneming op grond van artikel 87, lid 1, van het Verdrag als staatssteun moet worden aangemerkt, moet die aflossing overeenkomstig artikel 88 van het Verdrag bij de Commissie worden aangemeld.
52. Als algemene regel dient dergelijke steun, onverminderd hoofdstuk 5, te worden onderzocht in het licht van de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden van 2004: (hierna „richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004” genoemd).
53. In specifieke gevallen, waarin de afgeloste schulden uitsluitend betrekking hebben op de coördinatie van de vervoersactiviteiten, compensaties voor openbaredienstverplichtingen of de normalisatie van de rekeningen, zal de boekhouding echter worden onderzocht in het licht van artikel 73 van het Verdrag, de voor de tenuitvoerlegging daarvan vastgestelde verordeningen alsmede de verordening betreffende de normalisatie van de rekeningstelsels van spoorwegondernemingen <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 17 september 1980, zaak 730/79, Philip Morris tegen Commissie, Jurispr. 1980, blz. 2671, punt 11.

<sup>(2)</sup> Verordening (EEG) nr. 1192/69.

54. In het licht van artikel 9 van Richtlijn 91/440/EEG is de Commissie bovendien van oordeel, dat in bepaalde gevallen toestemming moet kunnen worden verleend voor dergelijke steun zonder dat er een financiële herstructurering is, namelijk wanneer de aflossing betrekking heeft op oude schulden die zijn aangegaan voor de inwerkingtreding van Richtlijn 2001/12/EG, die de voorwaarden voor opstelling van de sector voor concurrentie vaststelt.
55. De Commissie is immers van mening, dat dit soort steun verenigbaar is met het Verdrag, voor zover hij wordt toegekend om de overgang naar een vrijgemaakte spoorwegmarkt te vergemakkelijken, zoals bepaald in artikel 9 van Richtlijn 91/440/EEG <sup>(1)</sup>. Zij meent derhalve, dat dergelijke steun op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag <sup>(2)</sup> verenigbaar is met de interne markt voor zover wordt voldaan aan de volgende voorwaarden.
56. Ten eerste moet de steun bedoeld zijn om welomschreven en duidelijk afgebakende schulden af te lossen die zijn aangegaan voor 15 maart 2001, de datum waarop Richtlijn 2001/12/EG in werking is getreden. De steun mag in geen geval het bedrag van de schulden overschrijden. Voor de lidstaten die na 15 maart 2001 tot de Gemeenschap zijn toegetreden, geldt de toetredingsdatum als relevante datum. De bedoeling van artikel 9 van Richtlijn 91/440/EEG, en de daaropvolgende richtlijnen, was een oplossing te bieden voor de hoge schuldenlast op een ogenblik waarop de Gemeenschap nog niet had beslist de markt voor concurrentie open te stellen.
57. Ten tweede moeten de betrokken schulden een rechtstreeks gevolg zijn van de vervoersactiviteiten of het beheer, de bouw of het gebruik van spoorweginfrastructuur. Schulden die zijn aangegaan voor investeringen die geen rechtstreeks verband houden met vervoersactiviteiten en/of spoorweginfrastructuur komen niet in aanmerking.
58. Ten derde moet de aflossing van de schulden gebeuren ten gunste van ondernemingen waarvan de hoge schuldenlast een gezond financieel beheer in de weg staat. De steun moet noodzakelijk zijn om deze toestand te verbeteren in die zin, dat het door de te verwachten ontwikkeling van de concurrentie op de markt onmogelijk is haar financiële toestand binnen afzienbare tijd te verbeteren. Bij de beoordeling van dit criterium moet rekening worden gehouden met de productiviteitswinst die redelijkerwijs van de onderneming mag worden verwacht.
59. Ten vierde mag de steun niet verder gaan dan nodig om dit doel te bereiken. Ook hier moet rekening worden gehouden met de toekomstige ontwikkeling van de concurrentie. Hoe dan ook mag de steun niet tot gevolg hebben, dat de onderneming in een gunstiger positie wordt gebracht dan die van een gemiddelde goed bestuurd onderneming die dezelfde activiteiten uitoefent.
60. Ten vijfde mag de vernietiging van de schulden de onderneming niet een zodanig concurrentievoordeel opleveren, dat daardoor de ontwikkeling van daadwerkelijke concurrentie op de markt wordt belemmerd, bijvoorbeeld door de toegang tot bepaalde nationale en regionale markten door ondernemingen van buiten deze markten of door nieuwe marktdeelnemers te ontmoedigen. De steun voor de aflossing van de schulden mag met name niet worden gefinancierd door middel van aan andere spoorwegondernemingen opgelegde heffingen <sup>(3)</sup>.
61. Wanneer aan deze voorwaarden is voldaan, draagt de aflossing van de schulden bij tot de doelstellingen van artikel 9 van Richtlijn 91/440/EEG zonder onevenredige vervalsing van de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten. In dat geval kunnen de maatregelen als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd.

## 5. STEUN VOOR DE HERSTRUCTURERING VAN SPOORWEGONDERNEMINGEN — HERSTRUCTURERING VAN EEN GOEDERENTAK

### 5.1. Doelstelling

62. Behoudens specifieke bepalingen, oordeelt de Commissie de verenigbaarheid van staatssteun voor de herstructurering van spoorwegondernemingen in moeilijkheden op grond van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004. In die richtsnoeren wordt immers geen uitzondering gemaakt voor spoorwegondernemingen.

<sup>(1)</sup> De Commissie past naar analogie een aantal bepalingen toe uit de mededeling van de Commissie van 26 juli 2001 betreffende de onderzoeksmethoden van staatssteun die verband houdt met gestrande kosten, SEC(2001) 1238.

<sup>(2)</sup> Onverminderd de toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 1191/69, (EEG) nr. 1107/70 en (EEG) nr. 1192/69.

<sup>(3)</sup> Onverminderd de toepassing van Richtlijn 2001/14/EG.



63. In het algemeen kan aan een tak van een onderneming, dat wil zeggen een economische eenheid zonder rechtspersoonlijkheid, geen herstructureringssteun worden toegekend. De richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 zijn immers uitsluitend van toepassing op „ondernemingen in moeilijkheden”. In de richtsnoeren (punt 13) wordt gesteld, dat een onderneming „die deel uitmaakt van of die wordt overgenomen door een concern, in beginsel niet voor herstructureringssteun in aanmerking komt, behalve wanneer kan worden aangetoond dat de moeilijkheden van de onderneming een specifieke karakter hebben en niet het gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern, en dat deze moeilijkheden van de onderneming te groot zijn om door het concern zelf te kunnen worden opgelost”. Er moet met name worden vermeden, dat door een kunstmatige opdeling openbare middelen worden doorgesluisd naar een verlieslatende activiteit binnen een bepaalde onderneming.
64. De Commissie is echter van oordeel, dat gelet op de bijzondere situatie waarin het Europese goederenvervoer per spoor zich thans bevindt, in het gemeenschappelijk belang moet worden overwogen, of het toekennen van staatssteun aan een spoorwegonderneming om haar in staat te stellen de moeilijkheden van haar goederenactiviteiten te verhelpen, onder bepaalde voorwaarden verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden geacht.
65. Binnen de spoorwegsector is de concurrentiesituatie in het goederenvervoer tegenwoordig immers zeer verschillend van die in het personenvervoer. De markten voor binnenlands goederenvervoer zijn reeds voor concurrentie opengesteld, terwijl het personenvervoer per spoor pas op 1 januari 2010 wordt vrijgemaakt.
66. Deze situatie heeft financiële gevolgen, daar het goederenvervoer in beginsel uitsluitend wordt geregeld door de commerciële relaties tussen de verladers en de vervoerders. In het personenvervoer kan een financieel evenwicht ook worden bereikt door de toekenning van overheidsmiddelen ter compensatie van openbardienstverplichtingen.
67. Verscheidene Europese spoorwegondernemingen hebben echter geen juridische scheiding doorgevoerd tussen hun goederenvervoersactiviteiten en het personenvervoer of hebben die scheiding nog maar pas onlangs doorgevoerd. Op grond van de huidige communautaire wetgeving zijn zij overigens niet verplicht tot een dergelijke juridische scheiding over te gaan.
68. Voorst is de heropleving van het goederenvervoer per spoor reeds verscheidene jaren een prioriteit van het Europese vervoersbeleid. In hoofdstuk 1 van deze richtsnoeren zijn de redenen hiervoor nogmaals uiteengezet.
69. Deze bijzondere situatie van het goederenvervoer per spoor maakt een aangepaste benadering noodzakelijk, hetgeen is erkend in de beschikkingspraktijk van de Commissie <sup>(1)</sup> op basis van de Communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden <sup>(2)</sup> van 1999.
70. Dit hoofdstuk heeft tot doel, in het licht van de beschikkingspraktijk van de Commissie en rekening houdende met de wijzigingen die door de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 zijn aangebracht in de richtsnoeren voor herstructureringssteun van 1999, duidelijkheid te verschaffen ten aanzien van de regels die de Commissie in de toekomst zal hanteren.
71. Gelet op de hierboven omschreven risico's, zijn deze regels aan de omstandigheden aangepast en gelden zij uitsluitend voor de tak „goederen” van spoorwegondernemingen en gedurende een overgangperiode, namelijk voor de herstructureringen die zijn aangemeld voor 1 januari 2010, de datum waarop het personenvervoer per spoor wordt opengesteld voor concurrentie.
72. Voorts wenst de Commissie rekening te houden met het feit dat in steeds meer lidstaten de spoorwegondernemingen hun organisatie hebben afgestemd op de specifieke ontwikkelingen in het goederen- en personenvervoer en hun goederenvervoerstak juridisch hebben gescheiden van de rest van de onderneming. De Commissie zal daarom eisen, dat de betrokken goederenafdeling in het kader van de herstructurering en als voorwaarde voor de toekenning van steun, juridisch wordt gescheiden en wordt omgevormd tot een commerciële onderneming naar gewoon recht. Een dergelijke scheiding, in combinatie met andere passende maatregelen, draagt in aanzienlijke mate bij tot het bereiken van een tweeledige doelstelling: het uitsluiten van elke kruissubsidiëring tussen de geherstructureerde bedrijfstak en de rest van de onderneming en het garanderen dat alle financiële transacties tussen beide activiteiten duurzaam geschieden op commerciële grondslag.

<sup>(1)</sup> Zie de beschikking van de Commissie van 2 maart 2005, N 386/04, Steun voor de herstructurering van Fret SNCF — Frankrijk (PB C 172 van 12.7.2005, blz. 3).

<sup>(2)</sup> PB C 288 van 9.10.1999, blz. 2.

73. Ter vermijding van elke twijfel, wordt erop gewezen dat de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 volledig van toepassing blijven bij de beoordeling van de in dit hoofdstuk bedoelde steunmaatregelen, behoudens de hierna uitdrukkelijk bepaalde gevallen.

### 5.2. Het in aanmerking kunnen komen voor steun

74. Het criterium om voor steun in aanmerking te kunnen komen, moet worden aangepast, zodat ook steun kan worden verleend wanneer een goederentak van een spoorwegonderneming, die een samenhangende en duurzame economische eenheid vormt en in het kader van de herstructurering en voor de toekenning van staatssteun juridisch van de rest van de onderneming zal worden gescheiden, zich in zodanige moeilijkheden bevindt dat hij, indien hij reeds van de spoorwegonderneming zou zijn gescheiden, zou zijn erkend als „onderneming in moeilijkheden” zoals bedoeld in de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004.
75. Dit betekent met name, dat de betrokken bedrijfstak moet worden geconfronteerd met ernstige interne moeilijkheden die niet het gevolg zijn van een willekeurige kostenallocatie binnen de spoorwegonderneming.
76. Een bedrijfstak wordt slechts als een samenhangende en duurzame economische eenheid beschouwd indien hij alle goederenvervoersactiviteiten van de spoorwegonderneming omvat, vanuit zowel productie-, commercieel, boekhoudkundig als financieel standpunt. Aan de goederentak moeten een verliesniveau, eigen middelen of kapitaal kunnen worden toegekend die voldoende overeenstemmen met de economische realiteit waarmee de betrokken tak wordt geconfronteerd om op samenhangende wijze het in punt 10 van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 <sup>(1)</sup> gestelde criterium te kunnen beoordelen.
77. Om te beoordelen of een bedrijfstak in moeilijkheden is in de hiervoor bedoelde zin, zal de Commissie rekening houden met de mate waarin de rest van de spoorwegonderneming in staat is, de te herstructureren bedrijfstak te saneren.
78. Hoewel de beschreven situatie niet rechtstreeks onder de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 valt, die in punt 12 pas opgerichte ondernemingen van zijn toepassingsgebied uitsluit, kan naar het oordeel van de Commissie in deze context herstructureringssteun worden verleend, om de door de juridische scheiding ontstane dochteronderneming in staat te stellen in levensvatbare omstandigheden op de markt te functioneren. Het gaat hier enkel om gevallen waarin de dochteronderneming die door een juridische scheiding zal ontstaan, de volledige goederentak omvat, als bedoeld in de boekhoudkundige scheiding die is tot stand gebracht overeenkomstig artikel 9 van het Richtlijn 91/440/EEG en die alle activa, passiva, kapitaal, buiten de balans vallende verplichtingen en werknemers omvat die tot deze tak behoren.
79. Om dezelfde redenen moet wanneer een goederentak onlangs juridisch is gescheiden van een spoorwegonderneming en deze tak aan de hierboven vastgestelde voorwaarden voldoet, de betrokken dochteronderneming niet worden beschouwd als een pas opgerichte onderneming in de zin van punt 12 van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 en is zij derhalve niet van de werkingsfeer van die richtsnoeren uitgesloten.

### 5.3. Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

80. De Commissie zal er niet alleen op toezien, dat aan de voorwaarden inzake het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn wordt voldaan <sup>(2)</sup>, maar ook dat de goederenvervoersactiviteiten door de herstructurering kunnen worden omgevormd van een beschermde activiteit die exclusieve rechten geniet tot een concurrerende activiteit in een open markt. Deze herstructurering zal dus betrekking

<sup>(1)</sup> Punt 10 van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 luidt als volgt: „Meer bepaald wordt een onderneming, in beginsel en ongeacht haar omvang, voor de toepassing van de onderhavige richtsnoeren in de volgende gevallen als een onderneming in moeilijkheden beschouwd:

- in het geval van een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: wanneer meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal is verdwenen en meer dan een kwart van dit kapitaal tijdens de afgelopen twaalf maanden is verloren gegaan; of
- in het geval van een vennootschap waarvan tenminste enkele vennoten onbeperkte aansprakelijkheid voor de schulden van de vennootschap hebben: wanneer meer dan de helft van het eigen vermogen, zoals in de jaarrekening van de vennootschap wordt vermeld, is verdwenen en meer dan een kwart van dit vermogen tijdens de afgelopen twaalf maanden is verloren gegaan; of
- voor alle ondernemingsvormen: wanneer de onderneming volgens het nationale recht aan de voorwaarden voldoet om aan een collectieve insolventieprocedure te worden onderworpen.”

<sup>(2)</sup> Zie met name de punten 34 tot 37 van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun.

moeten hebben op alle aspecten van de goederenvervoersactiviteiten, vanuit zowel productie-, commercieel, boekhoudkundig als financieel oogpunt. Het op grond van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 <sup>(1)</sup> vereiste herstructureringsplan moet het mogelijk maken te zorgen voor een kwaliteits-, betrouwbaarheids- en dienstverleningsniveau dat voldoet aan de eisen van de klanten.

#### 5.4. Voorkoming van buitensporige vervalsing van de mededinging

81. Bij haar beoordeling van het voorkomen van buitensporige vervalsing van de mededinging als bedoeld in de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 baseert de Commissie zich ook op de volgende elementen:
- a) de verschillen in ondernemingsmodellen in het spoorvervoer en die van de andere vervoerswijzen;
  - b) de communautaire doelstelling om het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten te herstellen;
  - c) de concurrentiesituatie op de markt op het tijdstip van de herstructurering (integratie, groeipotentieel, aanwezigheid van concurrentie, ontwikkelingsperspectieven).

#### 5.5. Beperking van de steun tot het minimum

82. Dit criterium zal worden beoordeeld op grond van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004. Hiertoe wordt de bijdrage van de juridisch van de spoorwegonderneming gescheiden goederentak meegerekend in de eigen bijdrage van de onderneming. Niettemin is de Commissie van oordeel dat de hiervoor uiteengezette zeer bijzondere situatie waarin het Europese goederenvervoer per spoor zich bevindt, kan worden beschouwd als uitzonderlijke omstandigheden als bedoeld in punt 44 van de genoemde richtsnoeren. Zij kan daarom instemmen met een kleinere eigen bijdrage dan de in de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 vastgestelde bijdragen, op voorwaarde dat de eigen bijdrage van de goederentak zo hoog als mogelijk is, zonder de levensvatbaarheid van de activiteiten in gevaar te brengen.

#### 5.6. Beginsel van de eenmaligheid van de steun

83. Het beginsel van de eenmaligheid van de steun is van toepassing op een juridisch gescheiden dochteronderneming, waarbij rekening wordt gehouden met de aangemelde herstructureringssteun als eerste steun die de onderneming heeft genoten. Evenwel wordt met de herstructureringssteun waarvoor in de in dit hoofdstuk uiteengezette omstandigheden toestemming is verleend, geen rekening gehouden bij de toepassing van het beginsel van de eenmaligheid van de steun op de rest van de spoorwegonderneming.
84. Ter voorkoming van elke twijfel wordt er op gewezen, dat wanneer de spoorwegonderneming in haar geheel reeds herstructureringssteun heeft gekregen, het beginsel van de eenmaligheid van de steun zich ertegen verzet, dat herstructureringssteun wordt toegekend aan de goederentak van die onderneming als bedoeld in dit hoofdstuk.

### 6. STEUN VOOR DE COÖRDINATIE VAN HET VERVOER

#### 6.1. Doelstelling

85. Zoals reeds opgemerkt, is artikel 73 van het Verdrag ten uitvoer gelegd door de Verordeningen (EEG) nr. 1107/70 en (EEG) nr. 1191/69, die zullen worden ingetrokken bij de verordening inzake openbaredienstverplichtingen. De verordening inzake openbaredienstverplichtingen zal evenwel uitsluitend van toepassing zijn op personenvervoer over land, niet op het goederenvervoer per spoor. Artikel 73 van het Verdrag blijft derhalve van toepassing op steun voor de coördinatie van het goederenvervoer per spoor.
86. Bovendien is artikel 9 van de verordening inzake de openbaredienstverplichtingen betreffende steun voor de coördinatie van het vervoer en steun voor onderzoek en ontwikkeling uitdrukkelijk van toepassing, onverminderd artikel 73 van het Verdrag dat dus rechtstreeks kan worden gebruikt ter rechtvaardiging van de verenigbaarheid van steun voor de coördinatie van personenvervoer per spoor.
87. Dit hoofdstuk heeft tot doel vast te stellen aan de hand van welke criteria de Commissie op grond van artikel 73 van het Verdrag kan onderzoeken of steun voor de coördinatie van het vervoer, in het algemeen (punt 6.2) en wat betreft bepaalde specifieke vormen van steun (punt 6.3), verenigbaar is met het Verdrag. De Commissie wijst erop dat, hoewel de algemene uitvoeringsbeginselen van artikel 73 van het EG-Verdrag relevant zijn voor de beoordeling van staatssteun ten aanzien van de verordening inzake openbaredienstverplichtingen, deze richtsnoeren geen betrekking hebben op de uitvoeringsbepalingen van die verordening.

<sup>(1)</sup> Zie met name punt 3.2 van de richtsnoeren inzake herstructureringssteun.

## 6.2. Algemene overwegingen

88. Artikel 73 van het Verdrag bepaalt dat steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer verenigbaar zijn. Het Hof van Justitie heeft verklaard dat krachtens dit artikel „steun aan het vervoer uitsluitend in duidelijk omschreven gevallen, waarin de algemene belangen van de Gemeenschap niet worden geschaad, met het verdrag verenigbaar is” <sup>(1)</sup>.
89. Het in artikel 73 van het EG-Verdrag gehanteerde begrip „coördinatie van het vervoer” heeft een ruimere betekenis dan het vergemakkelijken van de ontwikkeling van een economische activiteit. Het impliceert dat de overheid met het oog op het gemeenschappelijk belang maatregelen neemt om de ontwikkeling van de vervoerssector te sturen.
90. Door de voortgang van de vrijmaking van het vervoer over land is, in bepaalde opzichten, de behoefte aan coördinatie aanzienlijk afgenomen. In een doeltreffende vrijgemaakte sector kan de coördinatie voortvloeien uit de marktwerking. Zoals hiervoor vermeld, blijven de investeringen in de ontwikkeling van infrastructuur echter in tal van opzichten een zaak van de overheid. Ook in een vrijgemaakte sector vertoont de marktwerking soms nog tekortkomingen, die een overheidsoptreden in deze sector kan rechtvaardigen.
91. Ten eerste doet de vervoerssector aanzienlijke negatieve externe gevolgen ontstaan, bijvoorbeeld voor de gebruikers (congestie) of de gehele maatschappij (vervuiling). Met deze negatieve externe gevolgen kan moeilijk rekening worden gehouden, met name niet door de hiermee samenhangende beperkingen om de externe kosten of zelfs de directe gebruikskosten op te nemen in de tarieven voor de toegang tot de vervoersinfrastructuur. Hieruit vloeien mogelijke ongelijkheden voort tussen de verschillende vervoerswijzen, die het verdienen te worden opgeheven door steun van de overheid aan de vervoerswijzen die de minste negatieve externe gevolgen veroorzaken.
92. Ten tweede kampt de vervoerssector soms met „coördinatieproblemen” in de economische zin van het woord, bijvoorbeeld bij de vaststelling van gemeenschappelijke interoperabiliteitsnormen voor het spoorvervoer of de aansluitingen tussen de verschillende vervoersnetten.
93. Ten derde kunnen de spoorwegondernemingen niet altijd de vruchten plukken van hun inspanningen op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en innovatie (positieve externe effecten). Ook hier is sprake van een markttekortkoming.
94. De aanwezigheid in het Verdrag van een specifieke rechtsgrondslag, op grond waarvan steun kan worden goedgekeurd die beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer, toont aan hoe groot het risico van tekortkomingen van de markt is en hoe groot de negatieve gevolgen van die tekortkomingen zijn voor de ontwikkeling van de Gemeenschap.
95. In beginsel moet steun die beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer als verenigbaar met het Verdrag worden beschouwd.
96. Om evenwel te kunnen concluderen dat steun „beantwoordt aan de behoeften” van de coördinatie van het vervoer, moet de steun noodzakelijk zijn en evenredig zijn met het beoogde doel. Voorts mag de vervalsing van de mededinging die met de steun gepaard gaat, geen schade toebrengen aan de algemene belangen van de Gemeenschap. Zo voldoet bijvoorbeeld steun om de verkeersstromen van het zeevervoer op korte afstand te heroriënteren op het spoorvervoer niet aan die criteria.
97. Ten slotte moet, gelet op de snelle evolutie van de vervoerssector en de coördinatiebehoeften die daarmee gepaard gaan, elke steunmaatregel die bij de Commissie wordt aangemeld, ter verkrijging van een beschikking waarbij die maatregel op grond van artikel 73 verenigbaar met het Verdrag wordt verklaard, worden beperkt tot een periode van maximaal vijf jaar <sup>(2)</sup>, zodat de Commissie de maatregel opnieuw kan onderzoeken in het licht van de verkregen resultaten en eventueel de verlenging ervan kan toestaan <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Arrest van het Hof van 12 oktober 1978. Commissie tegen België, zaak 156/77, Jurispr. 1978, blz. 1881, punt 10.

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

<sup>(3)</sup> Deze periode wordt verlengd tot 10 jaar voor maatregelen die onder het toepassingsgebied vallen van artikel 15, lid 1, onder e), van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/75/EG (PB L 157 van 30.4.2004, blz. 100). Zie met name de beschikking van de Commissie van 2 april 2008, NN 46B/06 — Slowakije — Vrijstellingen en verlagingen van de accijnzen op basis van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad (vervoerssector), nog niet gepubliceerd.

98. In de spoorwegsector kan steun voor de coördinatie van het vervoer verscheidene vormen aannemen:
- steun voor het gebruik van infrastructuur, dat wil zeggen steun voor spoorwegondernemingen die uitgaven moeten doen voor de infrastructuur die zij gebruiken, terwijl de ondernemingen die vervoersdiensten verrichten met andere vervoerswijzen die uitgaven niet behoeven te dragen;
  - steun voor de vermindering van de externe kosten die bestemd is om een modale verschuiving naar het spoorvervoer aan te moedigen, daar dit minder externe kosten veroorzaakt dan bijvoorbeeld het wegvervoer;
  - steun ter bevordering van de interoperabiliteit en, voor zover die steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer, steun ter verhoging van de veiligheid, steun om technische belemmeringen weg te nemen en steun ter vermindering van de geluidsoverlast (hierna „steun ter bevordering van de interoperabiliteit”);
  - steun voor onderzoek en ontwikkeling die beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer.
99. In de volgende punten preciseert de Commissie de voorwaarden waarop, in het licht van haar beschikingspraktijk, kan worden gewaarborgd dat de verschillende vormen van steun voor de coördinatie van het vervoer voldoen aan de in artikel 73 van het Verdrag bedoelde voorwaarden voor verenigbaarheid. Gelet op de specifieke aard van de steun voor onderzoek en ontwikkeling, worden de criteria voor dergelijke steunmaatregelen afzonderlijke behandeld.

### 6.3. Criteria voor steun voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, voor de vermindering van de externe kosten en ter bevordering van de interoperabiliteit

100. De beoordeling van de verenigbaarheid van steun voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, voor de vermindering van de externe kosten of ter bevordering van de interoperabiliteit ten aanzien van artikel 73 komt overeen met de beschikingspraktijk van de Commissie met betrekking tot de toepassing van artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70. De hierna genoemde voorwaarden volstaan in het licht van die praktijk om te kunnen concluderen dat de steun verenigbaar is.

#### 6.3.1. In aanmerking komende kosten

101. De voor steun in aanmerking komen worden bepaald op basis van de volgende elementen:
102. **Steun voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur:** de in aanmerking komende kosten zijn de extra kosten voor het gebruik van infrastructuur die het spoorvervoer moet dragen ten opzichte van concurrerende en meer vervuilende vervoerswijzen;
103. **Steun voor de vermindering van de externe kosten:** de in aanmerking komende kosten zijn de externe kosten die kunnen worden vermeden dankzij het gebruik van spoorvervoer in plaats van een andere vervoerswijze.
104. In dit verband moet eraan worden herinnerd, dat artikel 10 van Richtlijn 2001/14/EG de lidstaten uitdrukkelijk de mogelijkheid biedt een in de tijd beperkte compensatieregeling te treffen om de kosten in verband met het milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan wordt aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend, te compenseren voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden. Al bestaat er nog geen communautaire regelgeving om de methode voor de berekening van de infrastructuurheffingen met betrekking tot de verschillende vervoerswijzen over land te harmoniseren, zal de Commissie niettemin bij de toepassing van de onderhavige richtsnoeren rekening houden met de ontwikkeling van de regels inzake de toerekening van infrastructuurkosten en met de externe kosten <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> In artikel 11, derde alinea, van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42), gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344) is bepaald dat de Commissie uiterlijk op 10 juni 2008 „na alle opties betreffende kosten in verband met milieu, lawaai, congestie en gezondheid te hebben onderzocht, een algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model indient voor de beoordeling van alle externe kosten, dat dient als grondslag voor de berekening van infrastructuurheffingen in de toekomst. Dit model gaat vergezeld van een analyse van de gevolgen over de doorberekening van externe kosten voor alle soorten vervoer en een strategie voor een stapsgewijze toepassing van het model voor alle soorten van vervoer”. Om hieraan te voldoen heeft de Commissie in het kader van haar voorbereidende werkzaamheden voor de opstelling van een mededeling inzake de internalisering van de externe kosten op 16 januari 2008 een handboek gepubliceerd met een overzicht van alle tot dusver uitgevoerde studies inzake de externe kosten van de vervoerssector ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). Dat handboek is opgesteld in samenwerking met een aantal instellingen die onderzoek verrichten op het gebied van vervoer en is één van de elementen die kunnen worden gebruikt om de in aanmerking komende kosten te bepalen. Zie voorts het Witboek van de Commissie, COM(1998) 466: „Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU” (Bulletin van de EU — Supplement 3/98).

105. Zowel voor steun voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als voor steun voor de vermindering van externe kosten dient de lidstaat een doorzichtige, onderbouwde en gekwantificeerde vergelijkende kostenanalyse over te leggen waarbij het spoorvervoer wordt vergeleken met de andere vervoerswijzen <sup>(1)</sup>. De gebruikte methode en de verrichte berekeningen moeten bekendgemaakt worden <sup>(2)</sup>.
106. **Steun ter bevordering van de interoperabiliteit:** alle investeringen in infrastructuur en rollend materieel voor de installatie van veiligheids- en interoperabiliteitssystemen <sup>(3)</sup> of om het geluidsniveau terug te dringen, komen in aanmerking, voor zover die investeringen bijdragen tot de coördinatie van het vervoer. Dit geldt met name voor investeringen voor de invoering van ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) en andere vergelijkbare maatregelen die bijdragen tot het opheffen van de technische belemmeringen op de interne spoorvervoersmarkt <sup>(4)</sup>.

### 6.3.2. Noodzaak en evenredigheid van de steun

107. De Commissie hanteert een vermoeden van noodzaak en evenredigheid van de steun wanneer de steun beneden de volgende grenswaarden blijft:
- steun voor het gebruik van infrastructuur: 30 % van de totale kostprijs van de vervoersdiensten en maximaal 100 % van de subsidiabele kosten <sup>(5)</sup>;
  - steun voor de vermindering van externe kosten: 30 % <sup>(6)</sup> van de totale kostprijs van de spoorvervoersdiensten binnen de grens van 50 % van de in aanmerking komende kosten <sup>(7)</sup>;
  - steun ter bevordering van de interoperabiliteit: 50 % van de in aanmerking komende kosten.
108. Wanneer deze drempels worden overschreden, dienen de lidstaten aan te tonen dat de betrokken maatregelen noodzakelijk en evenredig zijn <sup>(8)</sup>.
109. Zowel steun voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als steun voor de vermindering van de externe kosten moet strikt beperkt blijven tot de compensatie van de extra kosten voor het gebruik van spoorvervoer in plaats van een andere vervoerswijze. Wanneer er verschillende concurrerende alternatieve oplossingen zijn die meer vervuiling veroorzaken dan het spoorvervoer, wordt het grootste verschil in kosten tussen de diverse vervoersoplossingen als grens gehanteerd. Wanneer de in punt 108 genoemde intensiteitsdrempels worden nageleefd, mag worden aangenomen dat voldaan is aan het criterium van afwezigheid van overcompensatie.

<sup>(1)</sup> Indicatoren betreffende de verschillende methoden voor de berekening van de externe kosten worden gegeven in bijlage 2 bij het Groenboek van de Commissie: „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer — mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie” (Bulletin van de EU — Supplement 2/96); document COM(1995) 691 def.) en de door de Commissie op 16 januari 2008 gepubliceerde studie (zie artikel 11 van Richtlijn 1999/62/EG).

<sup>(2)</sup> Artikel 10 van Richtlijn 2001/14/EG.

<sup>(3)</sup> Zie Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hoge-snelheidsspoorwegsysteem (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6, gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG (PB L 141 van 25.6.2007, blz. 63) en Richtlijn 2001/16/EG van de Raad en het Europees Parlement van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG.

<sup>(4)</sup> Wanneer de bijdragen voor het gebruik van de infrastructuur afhankelijk zijn van de prestaties van het rollend materieel (geluidsniveau), wordt hiermee bij de berekening van de in aanmerking komende kosten rekening gehouden.

<sup>(5)</sup> Zie ter illustratie de beschikking van de Commissie van 27 december 2006, N 574/05, verlenging van de bestaande steunregeling, N 335/03 — Italië — Friuli Venezia Giulia — steun voor de invoering van gecombineerd vervoer wegspoor (PB C 133 van 15.6.2007, blz. 6); beschikking van de Commissie van 12 oktober 2006, N 427/06 — Verenigd Koninkrijk — *Rail Environmental Benefit Procurement Scheme* (REPS) (PB C 283 van 21.11.2006, blz. 10).

<sup>(6)</sup> Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren (Marco Polo II) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003 (PB L 328 van 24.11.2006, blz. 1) bepaalt dat de financiële bijstand van de Gemeenschap voor „modal shift”-acties wordt beperkt tot een maximum van 35 % van het totale bedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie. In deze richtsnoeren wordt voor staatssteun ten behoeve van de coördinatie van het vervoer een criterium van 30 % van de totale kosten voor het spoorvervoer gehanteerd.

<sup>(7)</sup> Zie ter illustratie de beschikking van de Commissie van 22 december 2006, N 552/06, Denemarken, Verlenging van de milieusteunregeling voor het vervoer van goederen per spoor (PB C 133 van 15.6.2007, blz. 5) en de beschikking van de Commissie van 12 oktober 2006, N 427/06 — Verenigd Koninkrijk — *Rail Environmental Benefit Procurement Scheme* (REPS), reeds aangehaald.

<sup>(8)</sup> Dit zou het geval kunnen zijn voor maatregelen ten behoeve van de interoperabiliteit van het trans-Europese vervoersnet als laatstelijk bepaald in Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

110. In ieder geval moet, wanneer de begunstigde een spoorwegonderneming is, worden aangetoond dat de steun inderdaad tot gevolg heeft dat wordt aangemoedigd tot een modale verschuiving naar het spoorvervoer. Dit betekent dat de steun tot uitdrukking komt in de aan de passagier of verlader aangerekende prijs, aangezien door hen de keuze moet worden gemaakt voor spoorvervoer in plaats van een andere meer vervuilende vervoerswijze <sup>(1)</sup>.
111. Wanneer steun wordt verleend voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en voor de vermindering van de externe kosten moeten er reële perspectieven zijn dat de verschuiving naar het spoorvervoer van blijvende aard is en dat de steun tot een duurzame vervoersverschuiving zal leiden.

#### 6.3.3. Conclusie

112. Steun voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, voor de vermindering van de externe kosten of ter bevordering van de interoperabiliteit die noodzakelijk en evenredig is en dus niet de mededinging vervalst waardoor het gemeenschappelijk belang wordt geschaad, moet ten aanzien van artikel 73 van het Verdrag als verenigbaar worden beschouwd.

#### 6.4. Verenigbaarheid van steun voor onderzoek en ontwikkeling

113. Voor het vervoer over land voorziet artikel 3, lid 1, onder c), van de op grond van artikel 73 van het EG-Verdrag vastgestelde Verordening (EEG) nr. 1107/70 in de mogelijkheid steun te verlenen voor onderzoek en ontwikkeling. De Commissie heeft onlangs tenuitvoerleggingsmodaliteiten voor deze bepaling vastgesteld <sup>(2)</sup>.
114. De tekst van artikel 3, lid 1, onder c), van Verordening (EEG) nr. 1107/70 is overgenomen in artikel 9, lid 2, onder b), van de verordening inzake openbaredienstverplichtingen. Op grond van deze bepaling wordt steun gericht op de bevordering van onderzoek naar en ontwikkeling van systemen en technologieën voor het personenvervoer per spoor die voor de Gemeenschap in het algemeen economischer zijn en die wordt beperkt tot het stadium van onderzoek en ontwikkeling en geen betrekking heeft op de commerciële exploitatie van dergelijke vervoerssystemen en -technologieën beschouwd als steun die beantwoordt aan de behoeften voor de coördinatie van het vervoer.
115. Artikel 9, lid 2, onder b), doet overigens geen afbreuk aan artikel 87 van het EG-Verdrag. Derhalve kan steun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie op het gebied van het passagiersvervoer, die niet onder artikel 9 van de verordening inzake openbaredienstverplichtingen valt, alsmede steun die uitsluitend voor het goederenvervoer is bedoeld, op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag als verenigbaar met het Verdrag worden beschouwd.
116. In dit verband heeft de Commissie in de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie <sup>(3)</sup> (hierna: „de communautaire kaderregeling”) de voorwaarden vastgesteld waaronder zij dit type steun op grond van artikel 87, lid 3, onder c) van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar zal verklaren. Deze kaderregeling is van toepassing „op steun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in alle sectoren die onder het EG-Verdrag vallen. Zij is tevens van toepassing op de sectoren waarop bijzondere communautaire staatssteunregels van toepassing zijn, tenzij in die regels anders is bepaald” <sup>(4)</sup>. De betrokken communautaire kaderregeling is dus van toepassing op steun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in de sector spoorvervoer die niet valt onder het toepassingsgebied van artikel 3, lid 1, onder c), van Verordening (EEG) nr. 1107/70 of van artikel 9 van de verordening inzake de openbaredienstverplichtingen (na de inwerkingtreding van deze laatste verordening).
117. Het is niet uitgesloten, dat de verenigbaarheid van steun voor onderzoek en ontwikkeling rechtstreeks kan worden beoordeeld op grond van artikel 73 van het Verdrag, wanneer de steun wordt verleend om te beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer. In dat geval moet worden

<sup>(1)</sup> Wanneer het gaat om maatregelen die onder artikel 15, lid 1, onder e), van Richtlijn 2003/96/EG vallen mag er, behoudens bewijs van het tegendeel, vanuit worden gegaan dat deze maatregelen de vervoersprijs beïnvloeden. Zie meer bepaald de beschikking van de Commissie van 2 april 2008, NN 46/B/06 — Slowakije, Vrijstellingen en verlagingen van de accijnzen vastgesteld bij Richtlijn 2003/96/EG, nog niet gepubliceerd.

<sup>(2)</sup> Beschikking van de Commissie van 30 mei 2007, N 780/06, Nederland, Composiet scheepsconstructie/multi-purpose laadruim voor schepen voor de binnenvaart; het „CompoCaNord” project (PB C 227 van 27.9.2007, blz. 5); beschikking van de Commissie van 19 juli 2006, N 556/05 — Nederland — Milieubescherming en innovatie in het openbaar vervoer in de Provincie Gelderland (PB C 207 van 30.8.2006); beschikking van de Commissie van 20 juli 2005, N 63/05 — Tsjechië — Programma voor energiebesparingen en het gebruik van alternatieve brandstoffen in de vervoerssector (PB C 83 van 6.4.2006).

<sup>(3)</sup> PB C 323 van 30.12.2006, blz. 1.

<sup>(4)</sup> *Ibidem*, punt 2.1.

nagegaan of voldaan is aan de hiervoor genoemde voorwaarden en of de steun noodzakelijk en evenredig is en het algemeen belang van de Gemeenschap niet schaadt. De Commissie is van oordeel dat de in de communautaire kaderregeling genoemde algemene beginselen relevant zijn voor de analyse van deze verschillende criteria.

## 7. STAATSGARANTIES VOOR SPOORWEGONDERNEMINGEN

118. De mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties <sup>(1)</sup> bepaalt de regels die van toepassing zijn op staatsgaranties, hieronder begrepen op het gebied van het spoorvervoer.
119. In punt 2.1.3. van de mededeling wordt gesteld, dat de Commissie „gunstiger financieringsvoorwaarden die verkregen zijn door ondernemingen waarop wegens hun rechtsvorm geen faillissements- of andere insolventieprocedures van toepassing kunnen zijn, of welke rechtsvorm in een uitdrukkelijke staatsgarantie of in een dekking van de verliezen door de staat voorziet, als steun in garantievorm beschouwt”.
120. De Commissie is, op grond van haar permanente beschikkingspraktijk, van oordeel dat onbeperkte garanties in een voor concurrentie opengestelde sector onverenigbaar zijn met het Verdrag. Op grond van het evenredigheidsbeginsel kunnen zij met name niet worden gerechtvaardigd door opdrachten van openbaar belang. In het geval van een onbeperkte garantie is het immers onmogelijk na te gaan of het bedrag van de steun niet hoger ligt dan de nettokosten voor de verrichting van de openbare dienst <sup>(2)</sup>.
121. Wanneer staatsgaranties worden toegekend aan ondernemingen die actief zijn op zowel voor concurrentie opengestelde markten als markten waar dat niet het geval is, is het de praktijk van de Commissie om te eisen, dat de onbeperkte staatsgarantie voor de hele onderneming wordt ingetrokken <sup>(3)</sup>.
122. Verschillende spoorwegondernemingen genieten onbeperkte staatsgaranties. Deze garanties zijn meestal een erfenis van de bijzondere historische monopoliestatus die voor de inwerkingtreding van het Verdrag of voor de openstelling van de vervoersmarkt voor concurrentie aan de spoorwegondernemingen is toegekend.
123. Uit de inlichtingen waarover de Commissie beschikt, blijkt dat deze garanties meestal als een bestaande vorm van steun moeten worden beschouwd. De Commissie verzoekt de lidstaten haar overeenkomstig de in punt 8.3 vastgestelde procedure in kennis te stellen van de toepassingsmodaliteiten van de bestaande steunregelingen alsmede van de voorgenomen maatregelen om deze garanties op te heffen.

## 8. SLOTBEPALINGEN

### 8.1. Cumulatie van steunregelingen

124. De in deze richtsnoeren vastgestelde steunplafonds zijn van toepassing, ongeacht of de steun volledig of gedeeltelijk wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen dan wel uit communautaire middelen. Steun waarvoor overeenkomstig deze richtsnoeren toestemming wordt verleend, mag niet worden gecumuleerd met andere staatssteun bedoeld in artikel 87, lid 1, van het Verdrag, noch met andere communautaire financiering indien de gecumuleerde steun hierdoor de in deze richtsnoeren vastgestelde maxima zou overschrijden.
125. In geval van steunmaatregelen met verschillende doelstellingen die betrekking hebben op dezelfde in aanmerking komende kosten, is het gunstigste steunplafond van toepassing.

### 8.2. Datum van toepassing

126. De Commissie past deze richtsnoeren toe vanaf de datum van hun bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

De Commissie zal deze richtsnoeren toepassen op alle steunmaatregelen, zowel de aangemelde als de niet aangemelde, waarover zij zich na de datum van bekendmaking van deze richtsnoeren zal uitspreken.

<sup>(1)</sup> PB C 71 van 11.3.2000, blz. 14.

<sup>(2)</sup> Beschikking 2005/145/EG van de Commissie van 16 december 2003 betreffende de door Frankrijk ten uitvoer gelegde staatssteun aan EDF en aan de elektriciteits- en gasector (PB L 49 van 22.2.2005, blz. 9); besluit van de Commissie van 24 april 2007, E-12/05, Polen, onbeperkte overheidsgarantie voor *Poczta Polska* (PB C 284 van 27.11.2007, blz. 2); besluit van de Commissie van 27 maart 2002, E 10/2000, Duitsland, Overheidsgaranties voor openbare kredietinstellingen in Duitsland (PB C 150 van 22.6.2002, blz. 7).

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



### 8.3. Dienstige maatregelen

127. Overeenkomstig artikel 88, lid 1, van het Verdrag stelt de Commissie de lidstaten voor, hun bestaande steunregelingen die betrekking hebben op de in deze richtsnoeren bedoelde staatsteunmaatregelen aan te passen, teneinde, onder voorbehoud van de specifieke bepalingen in het hoofdstuk betreffende staatsgaranties, uiterlijk twee jaar na de bekendmaking van deze richtsnoeren in het *Publicatieblad van de Europese Unie* aan die richtsnoeren te voldoen. De lidstaten worden verzocht uiterlijk één jaar na de bekendmaking van deze richtsnoeren in het *Publicatieblad van de Europese Unie* schriftelijk te bevestigen, of zij deze voorstellen voor dienstige maatregelen aanvaarden.
128. Wanneer een lidstaat op de bedoelde datum niet schriftelijk heeft bevestigd dat hij met de voorstellen instemt, zal de Commissie artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag <sup>(1)</sup> toepassen en desnoods de in dat artikel bedoelde procedures inleiden.

### 8.4. Geldigheidsduur en verslagen

129. De Commissie behoudt zich het recht voor, deze richtsnoeren te wijzigen. Voorafgaand aan elke wijziging en uiterlijk vijf jaar na hun bekendmaking stelt de Commissie een verslag op over de tenuitvoerlegging van deze richtsnoeren.

---

<sup>(1)</sup> PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1791/2006.

## V

(Bekendmakingen)

## BESTUURLIJKE PROCEDURES

## COMMISSIE

## OPROEP TOT HET INDIENEN VAN VOORSTELLEN — EACEA/21/08

Voor de tenuitvoerlegging van het onderdeel externe samenwerking van Erasmus Mundus regio Azië in het academisch jaar 2008/2009

Het communautaire actieprogramma voor de bevordering van samenwerking tussen instellingen voor hoger onderwijs en de uitwisseling van studenten, onderzoekers en universiteitsmedewerkers uit EU-lidstaten en derde landen

(2008/C 184/08)

### 1. Doelstellingen en beschrijving

Het onderdeel externe samenwerking van Erasmus Mundus heeft tot doel een wederzijdse verrijking te realiseren en een beter begrip tot stand te brengen tussen de Europese Unie en derde landen. Het is opgezet om de institutionele samenwerking tussen de Europese Unie en derde landen op het gebied van het hoger onderwijs te stimuleren door middel van een mobiliteitsprogramma dat is gericht op uitwisselingen van studenten en universiteitsmedewerkers voor studie, onderwijs, opleiding en onderzoek.

Het programma heeft betrekking op de volgende activiteiten en kosten:

Het opzetten van institutionele **partnerschappen** van instellingen voor hoger onderwijs uit Europa en derde landen met het oog op twee soorten activiteiten:

- de **organisatie van de individuele mobiliteit** van studenten uit het hoger onderwijs, onderzoekers en universiteitsmedewerkers;
- de **tenuitvoerlegging van de individuele mobiliteit**; de soorten mobiliteit en onderwijs die in het kader van deze oproep voor financiering in aanmerking komen zijn:
  - *studenten*: mobiliteitsmogelijkheden op bachelor-, master-, doctoraats- en postdoctoraal niveau;
  - *universiteitsmedewerkers*: uitwisseling ten behoeve van onderwijs, praktische opleiding en onderzoek.

### 2. In aanmerking komende gegadigden en begunstigden

Gegadigden moeten universiteiten of Europese instellingen voor hoger onderwijs zijn die een partnerschap vertegenwoordigen van ten hoogste 20 partnerinstellingen.

Het partnerschap dient te bestaan uit Europese instellingen voor hoger onderwijs die reeds voor de publicatiedatum van deze oproep in het bezit waren van een Erasmus University Charter, en instellingen voor hoger onderwijs uit derde landen die zijn erkend en geaccrediteerd door de nationale autoriteiten.

### 3. In aanmerking komende landen

De in het kader van deze oproep in aanmerking komende landen zijn:

- de 27 lidstaten van de Europese Unie;
- kandidaat-lidstaten van de EU Kroatië en Turkije en EER-landen (IJsland, Liechtenstein en Noorwegen);
- de volgende Aziatische landen: Afghanistan, Bhutan, Nepal, Pakistan, Bangladesh, Cambodja, Sri Lanka, India, Indonesië, Maleisië, de Filipijnen, Thailand, China, Noord-Korea, Myanmar/Birma en de Maldiven.

### 4. Beschikbare begroting

Het totale indicatieve bedrag dat in het kader van deze oproep tot het indienen van voorstellen beschikbaar wordt gesteld voor de regio Azië is **11 085 700 EUR**.

Geografische regio	Verwacht aantal te financieren partnerschappen	Geschatte maximumsubsidie per partnerschap
Regio Azië	2	5 542 850 EUR

### 5. Termijn

Uiterste datum voor de indiening van de aanvragen: **31 oktober 2008**.

### 6. Nadere informatie

De volledige tekst van de oproep tot het indienen van voorstellen, alsook de aanvraagformulieren, zijn te vinden op de volgende website:

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

De aanvragen moeten aan de bepalingen van de volledige tekst voldoen en met behulp van het daartoe bestemde formulier worden ingediend.

---

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET  
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

COMMISSIE

STEUNMAATREGEL — ITALIË

Steunmaatregel C 26/08 (ex NN 31/08) — Lening van 300 mln EUR aan de onderneming Alitalia

Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 184/09)

De Commissie heeft Italië bij brief van 11 juni 2008, die na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen maken door deze binnen een maand vanaf de datum van deze bekendmaking en van de bijgevoegde brief te zenden aan:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Energie en vervoer  
Directoraat A — Eenheid 2  
B-1049 Brussel  
Fax (32-2) 296 41 04

Deze opmerkingen zullen Italië ter kennis worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

TEKST VAN DE SAMENVATTING

FEITEN EN PROCEDURES

1. Tijdens een vergadering van 23 april 2008 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie medegedeeld dat de Italiaanse ministerraad op 22 april 2008 een lening van 300 mln EUR aan de onderneming Alitalia bij Wetsbesluit nr. 80 van 23 april 2008 <sup>(1)</sup> heeft goedgekeurd.
2. Bij brief van 24 april 2008 heeft de Commissie de Italiaanse autoriteiten verzocht de toekenning van een dergelijke lening te bevestigen en alle informatie te verstrekken die het mogelijk maakt die maatregel te beoordelen in het licht van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag.
3. Bij brief van 30 mei 2008 hebben de Italiaanse autoriteiten antwoord gegeven op het schrijven van de

Commissie van 24 april 2008, nadat de Commissie hen een aanvullende termijn had toegestaan. In dat antwoord delen de Italiaanse autoriteiten de Commissie mee dat Wetsbesluit nr. 93 <sup>(2)</sup>, waarbij Alitalia de mogelijkheid krijgt om het bedrag van de bovenvermelde lening aan te wenden om zijn verliezen te dekken, op 27 mei 2008 is goedgekeurd. Het bedrijf krijgt deze mogelijkheid om zijn kapitaal te kunnen beschermen, teneinde te voorkomen dat de verliezen het maatschappelijk kapitaal en de reserves tot onder de wettelijk vastgelegde grens zouden dalen en dat daardoor de insolventieprocedure („procedura concorsuale”) zou worden opgestart, en om een geloofwaardige kans op privatisering te behouden.

4. De Commissie heeft verscheidene klachten ontvangen tegen de toekenning van de lening van 300 mln EUR aan Alitalia door de Italiaanse regering.

<sup>(1)</sup> Decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).

<sup>(2)</sup> Decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

**BEOORDELING**

5. De Commissie betwijfelt om de Italiaanse staat, door het nemen van de bovenvermelde maatregel ten gunste van Alitalia, zich heeft gedragen als voorzichtig aandeelhouder die een algemeen of sectorieel structuurbeleid voert en zich laat leiden door rentabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal op langere termijn dan een normale investeerder.
6. In deze context is de Commissie, op basis van de informatie waarover zij beschikt, met name van mening dat de betreffende maatregel, ongeacht het gebruik van de financiële middelen, Alitalia een economisch voordeel verleent dat het in normale marktomstandigheden niet zou hebben gehad. Deze beoordeling is gebaseerd op de financiële situatie van het bedrijf en op de voorwaarden waaronder de onderzochte steun is toegekend.
7. De Commissie betwijfelt ook of de steunmaatregel verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Op basis van de informatie waarover de Commissie in dit stadium beschikt, is zij met name van mening dat de steunmaatregel niet beantwoordt aan de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden<sup>(3)</sup> en derhalve niet verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden verklaard. Zij herinnert eraan dat Alitalia al herstructureerings- en reddingssteun heeft ontvangen.

**TEKST VAN DE BRIEF**

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

**1. PROCEDURA**

- (1) Nel corso di una riunione svoltasi il 23 aprile 2008, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il Consiglio dei ministri italiano aveva approvato il 22 aprile 2008 la concessione di un prestito di 300 Mio EUR alla compagnia aerea Alitalia con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80<sup>(4)</sup>.
- (2) Non avendo ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità italiane prima della decisione di concessione del suddetto prestito, la Commissione ha chiesto a tali autorità, con lettera del 24 aprile 2008, di confermare l'esistenza di detto prestito, di fornire in proposito qualsiasi informazione utile per esaminare tale misura alla luce degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la

concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

- (3) In questa lettera la Commissione ha inoltre ricordato alle autorità italiane l'obbligo loro incombente di procedere alla notifica di qualunque progetto volto ad istituire o a modificare aiuti e di non dare esecuzione alla misura progettata prima che la procedura di esame della Commissione abbia condotto ad una decisione finale.
- (4) Infine la Commissione ha precisato in questa lettera che, in mancanza di risposta da parte delle autorità italiane entro il termine di 10 giorni lavorativi, sarebbe stata eventualmente tenuta ad avviare la procedura formale di esame prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato sulla base delle informazioni disponibili e ad ingiungere la sospensione della misura in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, relativo alle modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE<sup>(5)</sup>.
- (5) Con lettera del 7 maggio 2008 le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine loro prescritto per rispondere alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008, richiesta che la Commissione ha accolto con lettera dell'8 maggio 2008 rinviando tale termine al 30 maggio 2008.
- (6) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008. In questa lettera le autorità italiane hanno segnatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93<sup>(6)</sup> che concede all'Alitalia la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.
- (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.

<sup>(3)</sup> PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(8)</sup> GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(20)</sup> Cfr. nota n. 5.

- (28) A questo stadio appare pertanto poco probabile che un investitore privato che si fosse trovato in una situazione comparabile a quella dello Stato italiano nel caso in oggetto, ammesso che avesse acconsentito a concedere il prestito ad Alitalia, avrebbe accettato di praticare il tasso di interesse applicabile ad un'impresa in condizioni finanziarie normali, per quanto maggiorato di 100 punti base. La Commissione dubita d'altronde che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di Alitalia, un tale investitore privato avrebbe accettato di concederle qualsiasi prestito e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che pertanto, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).
- (29) Ciò appare tanto più plausibile se si considera che la decisione del governo italiano di concedere il prestito in oggetto è intervenuta il 22 aprile 2008, a seguito del ritiro il giorno stesso di un'offerta di acquisto di Alitalia <sup>(21)</sup> e che l'adozione del decreto-legge n. 93 è stata motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia.
- (30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalorano la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.
- (31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo <sup>(22)</sup>.
- (32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale,

globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività dei capitali investiti che sono a più lungo termine rispetto a quelle di un investitore comune <sup>(23)</sup>.

### 3.1.2. *In merito al carattere selettivo della misura*

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

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

- (34) La Commissione ritiene che la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1° gennaio 1993 <sup>(24)</sup>.
- (35) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura pari ad un importo di 300 Mio EUR concessa dallo Stato italiano ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

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

- (36) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto volto ad istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (37) La decisione del governo italiano di concedere il prestito di 300 Mio EUR è intervenuta il 22 aprile 2008 con decreto-legge n. 80. I fondi sono stati pertanto messi a disposizione di Alitalia in tale data, come confermato d'altra parte dalle autorità italiane nella loro riunione con la Commissione del 23 aprile 2008. Quanto al decreto-legge n. 93, che prevede la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale della compagnia, è stato adottato il 27 maggio 2008.

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

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

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

<sup>(24)</sup> Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci — GUL 240 del 24.8.1992, pag. 1.



(38) Ebbene, la Commissione constata che l'Italia non ha notificato le misure in oggetto né al momento dell'adozione del decreto-legge n. 80 né a quello dell'adozione del decreto-legge n. 93. La Commissione ritiene pertanto in questa fase che l'Italia abbia agito in modo illegittimo concedendo l'aiuto in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

### 3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

(39) Giacché la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, occorre innanzitutto esaminare l'eventuale compatibilità alla luce delle deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 di tale articolo. È opportuno ricordare in proposito che il beneficiario della misura appartiene al settore del trasporto aereo.

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

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

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

(43) D'altra parte, per quanto la Commissione abbia autorizzato, in maniera eccezionale, taluni aiuti al funzionamento nel trasporto aereo sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità

regionale del 1998, modificati nel 2000<sup>(27)</sup>, per linee aeree operate a partire dal territorio delle regioni ultraperiferiche e per compensare i sovraccosti derivanti dagli svantaggi permanenti di tali regioni, identificati all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, anche questa eccezione sembra in questa fase priva di pertinenza nel presente contesto.

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

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

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

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

### 3.4. Conclusione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(26)</sup> GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

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

#### 4. DECISIONE

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

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

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

**Voorafgaande aanmelding van een concentratie****(Zaak COMP/M.5141 — KLM/Martinair)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2008/C 184/10)

1. Op 17 juli 2008 ontving de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad <sup>(1)</sup> waarin is medegedeeld dat de onderneming KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM”, Nederland), die onder zeggenschap staat van Air France — KLM Holding SA („Air France-KLM”, Frankrijk), in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening de uitsluitende en volledige zeggenschap verkrijgt over de onderneming Martinair Holland NV („Martinair”, Nederland) door de aankoop van aandelen.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:

— voor KLM: internationale luchtvaartmaatschappij, wereldwijd actief in het vervoer van passagiers en goederen;

— voor Martinair: luchtvaartmaatschappij met lijndiensten en chartervluchten voor het vervoer van passagiers en goederen naar uitsluitend intercontinentale bestemmingen.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 139/2004 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden.

4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk 10 dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax ((32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentienummer COMP/M.5141 — KLM/Martinair, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie  
Griffie voor concentraties  
J-70  
B-1049 Brussel

---

(<sup>1</sup>) PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

## ANDERE BESLUITEN

## COMMISSIE

**Bekendmaking van een registratieaanvraag overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen**

(2008/C 184/11)

Naar aanleiding van deze bekendmaking kan bezwaar worden aangetekend op grond van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad <sup>(1)</sup>. Bezwaarschriften moeten de Commissie bereiken binnen zes maanden te rekenen vanaf de datum van deze bekendmaking.

## SAMENVATTING

**VERORDENING (EG) Nr. 510/2006 VAN DE RAAD****„OVOS MOLES DE AVEIRO”****EG-nummer: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****BOB ( ) BGA ( X )**

Deze samenvatting bevat de belangrijkste gegevens uit het productdossier ter informatie.

**1. Bevoegde dienst van de lidstaat:**

Naam: Gabinete de Planeamento e Políticas  
Adres: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º  
P-11099-073 Lisboa  
Tel. (351) 213 81 93 00  
Fax (351) 213 87 66 35  
E-mail: gpp@gpp.pt

**2. Groepering:**

Naam: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro  
Adres: Mercado Municipal Santiago  
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB  
P-3800 Aveiro  
Tel. (351) 234 42 88 29  
Fax (351) 234 42 30 76  
E-mail: apoma@sapo.pt  
Samenstelling: Producenten/verwerkers ( X ) Andere ( )

**3. Productcategorie:**

Categorie 2.4 — Brood, gebak, suikerwerk, biscuits en andere bakkerswaren

(<sup>1</sup>) PBL 93 van 31.3.2006, blz. 12.

#### 4. Overzicht van het productdossier:

(samenvatting van de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 voorgeschreven gegevens)

##### 4.1. Naam: „Ovos Moles de Aveiro”.

4.2. *Beschrijving:* „Ovos Moles de Aveiro” is een product dat wordt verkregen door rauw eigeel te vermengen met suikersiroop. Het product kan onverpakt, opgerolt in een ouwel, aangeboden worden, of voorverpakt zijn in houten of porseleinen vaatjes. Het heeft een homogene kleur met verschillende nuances van geel tot oranje en een uniforme, niet zo intense glans. Het product heeft een complex aroma van eigeel dat zich tot een karakteristieke geur ontwikkelt met onder andere aroma's van karamel, kaneel en gedroogde vruchten, resulterend uit de chemische reacties tussen de suiker en de ingrediënten van het eigeel die ontstaan bij het bereiden. Het heeft een zoete smaak van eigeel en suiker die verzacht wordt tijdens het bereiden en heeft een dikke, romige consistentie. De textuur is uniform, zonder eigeelkrumels of suikerklonters (enkele dagen na de productie kan er ten gevolge van de kristallisatie van het product echter wel klontervorming ontstaan). De ouwel die soms als aanbiedingsvorm wordt gebruikt heeft een homogene kleur, tussen wit en crème en is ondoorzichtig, mat, smaakneutraal en ruikt licht naar meel. De ouwel heeft een geheel eigen smaak, een plastische en krokante consistentie en een droge, gladde en uniforme textuur.

4.3. *Geografisch gebied:* Gezien de bijzondere voorwaarden die vereist zijn voor het eigeel met het oog op de kleur en de versheid, is het geografisch gebied voor de productie van de „ovos moles” beperkt tot de gemeentes die aan de zeearm van Aveiro (*ria de Aveiro*) en de aangrenzende lagunes liggen, alsmede de gemeentes aan de middenloop van de rivier de Vouga. Administratief gezien bestaat dit gebied uit de gemeenten Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoosa, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos en Vouzela.

Rekening houdend met de bodem- en klimaatvoorwaarden en -kenmerken die vereist zijn voor de bereiding van de ouwels en de „ovos moles”, met name ten aanzien van de vochtigheid en de omgevingstemperatuur en de vereiste specifieke knowhow, is het geografisch gebied voor de bereiding en verpakking beperkt tot de gemeenten grenzend aan de zeearm van Aveiro en de aangrenzende lagunegebieden. Administratief gezien bestaat dit gebied uit de gemeenten Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoosa, Ovar, Sever do Vouga en Vagos.

4.4. *Bewijs van de oorsprong:* Uit de kenmerken van het product, met name de fysieke en sensorische kenmerken, de uit de regio afkomstige grondstoffen met hun speciale kwaliteiten, de knowhow van de producenten die deze activiteit volgens een al eeuwenlang van generatie op generatie doorgegeven traditie uitoefenen, de verschillende aanbiedingsvormen van het product, in houten of porseleinen vaatjes, beschilderd met motieven uit de regio Aveiro of opgerold in ouwels in de vorm van karakteristieke maritime motieven (vissen, zwemkrabben, mosselen, schelpen, wulken, houten vaatjes en tapijtschelpen) of gedroogde vruchten (walnoten en kastanjes), blijkt de interactie met de regio van oorsprong. Ook het bestaan van een controlesysteem voor de hele productielijn, inclusief de eierproducenten, de ouwelproducenten en de producenten van de „ovos moles”, garandeert dat alleen de producten die voldoen aan de eisen en voorschriften gebruik van de BGA kunnen maken bij hun eindproducten. Het op iedere verpakking of in de verkoopdocumenten van de producenten/verkopers aangebrachte certificeringsmerk is genummerd zodat het product tot aan de eierproducent volledig getraceerd kan worden. Het bewijs van oorsprong kan op elk willekeurig moment van het productieproces geleverd worden.

4.5. *Werkwijze voor het verkrijgen van het product:* Overeenkomstig de legale en traditiegetrouwe methoden worden de eieren voorzichtig gebroken en wordt het eigeel met de hand of met behulp van een passend instrument van het eigeel geplitst. Afzonderlijk daarvan wordt tegelijkertijd de suikerstroop bereid die moet worden verwarmd tot het punt halverwege het indikkingspunt en het moment waarop de suiker draden begint te trekken. Nadat de siroop is afgekoeld, wordt het eigeel eraan toegevoegd. Dit mengsel wordt bij een temperatuur van 110 °C gekookt. De voor deze handeling nodige knowhow is doorslaggevend. Hierna moet het mengsel afgekoelen en 24 uur rusten, in een droogoven of op een andere geschikte plaats in de lokalen van de banketbakkers. De reden hiervoor is dat het mengsel voor de bereiding van de „Ovos Moles de Aveiro” in deze fase nogal gevoelig is voor plotselinge temperatuurschommelingen en gemakkelijk vreemde geuren kan aannemen.

Vanaf deze fase kan het afgekoelde mengsel, al naar gelang de gekozen presentatievorm van het eindproduct, als volgt worden gebruikt:

- om de vaatjes te vullen en dicht te maken met een deksel en een afneembare folie die het product moet isoleren te beschermen;

- als vulling van de ouwels die vervolgens worden dichtgeplakt en handmatig geperst. Het dichtplakken van de ouwels met onpasteuriseerd eiwit is niet toegestaan. Vervolgens worden de ouwelvormen met een schaar van elkaar gescheiden en overeenkomstig de verschillende motieven afgeknipt. De figuren worden op schalen gelegd en indien nodig in een droogoven gedroogd; ze kunnen naar keuze met suikersiroop bedekt worden, dit biedt extra bescherming tegen invloeden van buitenaf;
- onverpakt in bakjes, voor de rechtstreekse verkoop.

Rekening houdend met de kenmerken van het product, om besmettingen te voorkomen en het optreden van veranderingen in het mengsel of de ouwel te verhinderen, worden de „Ovos Moles de Aveiro” op de plaats van herkomst in door de groepering toegestane modellen verpakkingen verpakt — in vaatjes met de toegelaten afmetingen, materialen en motieven of in kartonnen doosjes of gasverpakking. De losse verkoop van de „Ovos Moles de Aveiro”, met of zonder ouwel, is alleen in de banketbakkerijen zelf toegestaan, waarbij steeds de documenten beschikbaar moeten zijn waarin de oorsprong, de partij en de productiedatum zijn aangegeven.

De „Ovos Moles de Aveiro” moeten bij temperaturen tussen 8 °C en 25 °C worden vervoerd, bewaard en verkocht, onder deze omstandigheden zijn ze normalerwijze 15 dagen houdbaar.

#### 4.6. Verband:

##### Historisch verband:

In Aveiro worden al eeuwenlang „Ovos Moles” bereid. De in kloosters ontstane traditie is bewaard gebleven dankzij vrouwen die in daar werden opgevoed en die van generatie op generatie het geheim van de vervaardiging van het product hebben doorgegeven. Er bestaat schriftelijk bewijs dat koning Manuel I in 1502 jaarlijks 10 arrobas suiker van het eiland Madeira ter beschikking stelde aan het Jesusklooster in Aveiro voor de vervaardiging van de suikerwaar van het klooster, die toendertijd gebruikt werd bij het herstel van zieken. In 1908 wordt melding gemaakt van de „Ovos Moles de Aveiro” als koninklijk dessert en de beroemde Portugese schrijver Eça de Queiroz verwijst ernaar in zijn romans „De Maias” en „De Hoofdstad” van 1888. De beroemde Braziliaanse auteur Erico Veríssimo, verwijst naar de „Ovos moles” in zijn boek „Solo de Clarineta-Memórias” van 1973. De typische vaatjes met „Ovos Moles de Aveiro” alsook de vorm van de ouwels met nagenoeg altijd mariene motieven en de typische verkoopsters worden vaak in tegelpanelen en lithografiën afgebeeld en zijn regelmatig onderwerp van populaire poëzie, toneelstukken en regionale volksliederen. In 1856 bestonden er al beroemde geregistreerde producenten.

##### Natuurlijk verband:

Met het oog op het klimaat en de vegetatie wordt de regio gedomineerd door het stroomgebied van de rivier Vouga die uitmondt in de zeearm van Aveiro, een typisch geografisch verschijnsel. Die situatie brengt specifieke landbouwcondities met zich mee, met name ten aanzien van de aanbouw van mais en de pluimveehouderij die zich hier heeft ontwikkeld en in de heuvels rond de zeearm behoorlijk ontwikkeld is.

Het gebied van de middenloop en van de lagunes van de benedenloop van de Vouga was van oudsher een vruchtbaar gebied waar grote hoeveelheden kwalitatief goede mais werd verbouwd. Deze landbouwactiviteit diende oorspronkelijk voor de zelfvoorziening maar kreeg aan het eind van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw een commerciële dimensie toen in de gemeenten aan de rivier de Vouga bedrijven met grote productiecapaciteit en zeer goede kwaliteit opgericht werden.

Ongetwijfeld heeft de van oudsher aan de kippen gevoerde mais ertoe bijgedragen dat ook voor de eieren zo'n hoge kwaliteitsstandaard is ontstaan.

Ook de temperatuur en de vochtigheid aan de zeearm hebben een gunstige invloed op de vervaardiging van de „Ovos Moles de Aveiro” en de ouwels, die daardoor een passende en duurzame plasticiteit verkrijgen, die buiten de regio niet kan worden bereikt.

##### Cultureel verband:

Zowel het gebruik van de houten of porseleinen vaatjes als van de mallen voor de vervaardiging van de ouwels zijn een duidelijke referentie naar de zeearm van Aveiro en de lagunemotieven, met name de vuurtoren van de zeearm of de traditionele boot (*molicieiro*) als ex libris of als ouwel in de vorm van vissen, schelpen van weekdieren en vaatjes en boeien die gebruikt worden om aan te geven waar de vissersnetten liggen, aangezien de visvangst ook een typische activiteit in de regio is. Verder dient nog te worden vermeld dat zowel de populierenhouten als de porseleinen vaatjes vervaardigd worden met typische traditionele materialen en productiewijzen.

**4.7. Controlestructuur:**

Naam: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

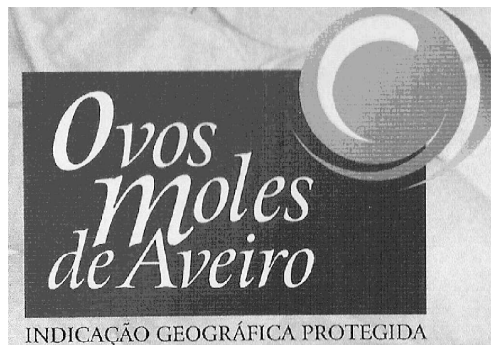
Tel. (351) 223 39 01 62

Fax (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Van Sagilab, *Laboratório Análises Técnicas L.ª*, is erkend dat het voldoet aan de specificaties van norm 45011:2001.

- 4.8. *Etikettering*: Het etiket moet de volgende aanduidingen bevatten: „Ovos Moles de Aveiro — *Indicação Geográfica Protegida*”, het certificeringsmerk, het communautaire logo (na de registratie) en het hieronder afgebeelde logo van de „Ovos Moles de Aveiro”:



Het certificeringsmerk (met bedrukt hologram) moet verplicht de naam van het product, de naam van het particuliere controle- en certificeringsorgaan en het serienummer bevatten, met behulp waarvan het product kan worden getraceerd.

---