

Dziennik Urzędowy C 184

Unii Europejskiej

Tom 51

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

22 lipca 2008

<u>Powiadomienie nr</u>	Spis treści	Strona
II <i>Informacje</i>		
INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ		
Komisja		
2008/C 184/01	Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE — Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE — Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu ⁽¹⁾	3
IV <i>Zawiadomienia</i>		
ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ		
Komisja		
2008/C 184/03	Kursy walutowe euro	7
2008/C 184/04	Opinia Komitetu Doradczego ds. koncentracji wydana na posiedzeniu w dniu 28 lutego 2008 r. na temat projektu decyzji dotyczącej sprawa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Sprawozdawca: Belgia	8
2008/C 184/05	Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające w sprawie COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (Zgodnie z art. 15 i 16 decyzji Komisji 2001/462/WE, EWWiS z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień urzędników przeprowadzających spotkania wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji — Dz.U. L 162 z 19.6.2001, str. 21)	9



<u>Powiadomienie nr</u>	Spis treści (ciąg dalszy)	Strona
2008/C 184/06	Streszczenie decyzji Komisji z dnia 11 marca 2008 r. uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG (Sprawa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Komunikat Komisji — Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych	13

V Ogłoszenia

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

Komisja

2008/C 184/08	Zaproszenie do składania wniosków — EACEA/21/08 — Dotyczące wdrożenia Okna Współpracy Zewnętrznej Erasmus Mundus Region Azji w roku akademickim 2008/2009 — Program działań Wspólnoty na rzecz promocji współpracy pomiędzy szkołami wyższymi oraz wymiany studentów, badaczy i kadry naukowej z państw członkowskich UE i państw trzecich	32
---------------	--	----

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja

2008/C 184/09	Pomoc państwa — Włochy — Pomoc państwa C 26/08 (ex NN 31/08) — Pożyczka 300 mln EUR dla spółki Alitalia — Wezwanie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

INNE AKTY

Komisja

2008/C 184/11	Publikacja wniosku zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych	42
---------------	--	----



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE**Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 184/01)

Data przyjęcia decyzji	10.6.2008
Numer pomocy	N 61/08
Państwo członkowskie	Hiszpania
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Podstawa prawna	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
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Badania i rozwój
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie, pożyczka uprzywilejowana
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: 356 mln EUR Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 1 600 mln EUR
Intensywność pomocy	80 %
Czas trwania	Do 31.12.2011
Sektory gospodarki	Wszystkie sektory
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	—
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	1.7.2008
Numer pomocy	N 101/08
Państwo członkowskie	Włochy
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	R&D aid in the aeronautic sector
Podstawa prawna	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Badania i rozwój
Forma pomocy	Pożyczka uprzywilejowana, dotacja podlegająca zwrotowi
Budżet	Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 720 mln EUR
Intensywność pomocy	80 %
Czas trwania	Do 31.12.2013
Sektory gospodarki	Sektory związane z produkcją
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE

Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 184/02)

Data przyjęcia decyzji	30.4.2008
Numer pomocy	N 251/07
Państwo członkowskie	Niemcy
Region	Program ogólnokrajowy
Tytuł	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Podstawa prawna	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Badania naukowe i rozwój
Forma pomocy	Dotacja
Budżet	9 750 000 EUR
Intensywność pomocy	50 % w przypadku badań przemysłowych; 25 % w przypadku eksperymentalnych prac rozwojowych; 10 % premii dla średnich przedsiębiorstw; 20 % premii dla małych przedsiębiorstw; 15 % premii dla projektów obejmujących współpracę między przedsiębiorstwami i organizacjami naukowymi; łączna intensywność ograniczona do 80 % we wszystkich przypadkach
Czas trwania pomocy	2008-2009
Sektory gospodarki	Głównie sektor transportu
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	1.7.2008
Numer pomocy	N 304/07
Państwo członkowskie	Włochy
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Podstawa prawna	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
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Kapitał podwyższonego ryzyka, małe i średnie przedsiębiorstwa
Forma pomocy	Dostarczenie kapitału podwyższonego ryzyka
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: 400 mln EUR Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 2 000 mln EUR
Intensywność pomocy	100 %
Czas trwania	1.9.2007-31.12.2013
Sektory gospodarki	—
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministero dello Sviluppo economico
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	5.6.2008
Numer pomocy	N 670/07
Państwo członkowskie	Republika Czeska
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Podstawa prawna	Programový dokument OP ZP
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Ochrona środowiska
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: 188 mln CZK Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 1 130 mln CZK
Intensywność pomocy	50 %
Czas trwania	1.10.2007-31.12.2013
Sektory gospodarki	Sektory związane z produkcją

Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	22.4.2008
Numer pomocy	N 726b/07
Państwo członkowskie	Niderlandy
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Podstawa prawna	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Kapitał podwyższonego ryzyka
Forma pomocy	Dostarczenie kapitału podwyższonego ryzyka
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: 468 mln EUR Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 3 745 mln EUR
Intensywność pomocy	—
Czas trwania	Do 31.12.2015
Sektory gospodarki	Wszystkie sektory
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	13.5.2008
Numer pomocy	N 22/08
Państwo członkowskie	Szwecja
Region	—

Nazwa środka pomocy (i/lub nazwa beneficjenta)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Podstawa prawna	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Ochrona środowiska
Forma pomocy	—
Budżet	Całkowity budżet: 170 mln EUR
Intensywność pomocy	Okolo 70 %
Czas trwania pomocy	1.7.2008-31.12.2017
Sektory gospodarki	Produkcja artykułów spożywczych i napojów, produkcja wyrobów włókienniczych, produkcja drewna oraz wyrobów z drewna i korka (z wyjątkiem mebli), produkcja wyrobów ze słomy, produkcja masy włóknistej, papieru i wyrobów z papieru, produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych, produkcja wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych, produkcja pojazdów silnikowych oraz dostawa energii elektrycznej, gazu i wody
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Skatteverket
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

IV

(Zawiadomienia)

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII
EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

21 lipca 2008 r.

(2008/C 184/03)

1 euro =

Waluta	Kurs wymiany	Waluta	Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,5858	TRY	Lir turecki	1,8907
JPY	Jen	169,65	AUD	Dolar australijski	1,6260
DKK	Korona duńska	7,4614	CAD	Dolar kanadyjski	1,5921
GBP	Funt szterling	0,79460	HKD	Dolar hong kong	12,3665
SEK	Korona szwedzka	9,4539	NZD	Dolar nowozelandzki	2,0830
CHF	Frank szwajcarski	1,6220	SGD	Dolar singapurski	2,1441
ISK	Korona islandzka	124,27	KRW	Won	1 603,64
NOK	Korona norweska	8,0585	ZAR	Rand	12,0414
BGN	Lew	1,9558	CNY	Juan renminbi	10,8310
CZK	Korona czeska	22,968	HRK	Kuna chorwacka	7,2178
EEK	Korona estońska	15,6466	IDR	Rupia indonezyjska	14 513,24
HUF	Forint węgierski	229,36	MYR	Ringgit malezyjski	5,1348
LTL	Lit litewski	3,4528	PHP	Peso filipińskie	70,140
LVL	Łat łotewski	0,7032	RUB	Rubel rosyjski	36,8495
PLN	Złoty polski	3,2212	THB	Bat tajlandzki	52,863
RON	Lej rumuński	3,5480	BRL	Real	2,5122
SKK	Korona słowacka	30,330	MXN	Peso meksykańskie	16,1220

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

Opinia Komitetu Doradczego ds. koncentracji wydana na posiedzeniu w dniu 28 lutego 2008 r. na temat projektu decyzji dotyczącej sprawa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

Sprawozdawca: Belgia

(2008/C 184/04)

1. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona transakcja stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
 2. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona transakcja posiada wymiar wspólnotowy po odesłaniu sprawy zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
 3. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że należy uwzględnić następujące rynki:
 - rynek udostępniania miejsc na reklamę internetową, który mógłby dalej zostać podzielony na rynek reklamy związanej z wyszukiwaniem i reklamy niezwiązanej z wyszukiwaniem,
 - rynek pośrednictwa w zamieszczaniu reklamy internetowej, który mógłby dalej zostać podzielony na rynek pośrednictwa w zamieszczaniu reklamy związanej z wyszukiwaniem i rynek pośrednictwa w zamieszczaniu reklamy niezwiązanej z wyszukiwaniem,
 - rynek ekspozycji internetowej i technologii pomocniczych, który mógłby dalej zostać podzielony na rynek świadczenia takich usług dla reklamodawców i wydawców.
 4. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że:
 - rynek udostępniania miejsc na reklamę internetową zarówno związaną z wyszukiwaniem jak i niezwiązaną z wyszukiwaniem ma zasięg krajowy i odpowiada granicom językowym w ramach EOG,
 - zasięg rynku pośrednictwa w zamieszczaniu reklamy internetowej zarówno związanej z wyszukiwaniem jak i niezwiązanej z wyszukiwaniem obejmuje przynajmniej terytorium EOG,
 - rynek ekspozycji internetowej i technologii pomocniczych, który mógłby dalej zostać podzielony na rynek świadczenia takich usług dla reklamodawców i wydawców, obejmuje przynajmniej terytorium EOG.
 5. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona transakcja nie naruszy znacząco efektywnej konkurencji w odniesieniu do wyeliminowania rzeczywistej konkurencji między stronami transakcji.
 6. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że zgłoszona transakcja nie naruszy znacząco efektywnej konkurencji w odniesieniu do eliminowania się przez strony jako swoich potencjalnych konkurentów.
 7. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że zgłoszona transakcja nie naruszy znacząco efektywnej konkurencji w odniesieniu do skutków niehoryzontalnych.
 8. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona koncentracja powinna zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz funkcjonowaniem porozumienia EOG zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 porozumienia EOG.
-

**Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające w sprawie
COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

(Zgodnie z art. 15 i 16 decyzji Komisji 2001/462/WE, EWWiS z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień urzędników przeprowadzających spotkania wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji — Dz.U. L 162 z 19.6.2001, str. 21)

(2008/C 184/05)

W dniu 21 września 2007 r. zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾ w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i po odesłaniu sprawy zgodnie z art. 4 ust. 5 tego rozporządzenia, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Google Inc. („Google”, Stany Zjednoczone) przejęłoby w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwem DoubleClick Inc. („DoubleClick”, Stany Zjednoczone) w drodze zakupu akcji.

Po zbadaniu zgłoszenia Komisja uznała, że zgłoszona transakcja budzi poważne obawy co do zgodności ze wspólnym rynkiem i funkcjonowaniem Porozumienia EOG w odniesieniu do rynku reklamy internetowej. Komisja uznała również, że zobowiązania zaproponowane przez zgłaszające strony w dniu 19 października 2007 r. były niewystarczające do jednoznacznego wykluczenia poważnych obaw wyrażonych przez Komisję na pierwszym etapie postępowania wyjaśniającego. W związku z tym w dniu 13 listopada 2007 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

W dniach 16, 19 i 20 listopada 2007 r. stronie zgłaszającej udostępniono do wglądu kluczowe dokumenty sprawy zgodnie z pkt 45 najlepszych wzorców w zakresie prowadzenia przez WE postępowań dotyczących łączenia przedsiębiorstw przyjętych przez Dyрекcyję Generalną ds. Konkurencji.

Na podstawie dodatkowych dowodów uzyskanych na drugim etapie postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdziła, że proponowana transakcja nie ograniczy znacząco efektywnej konkurencji na wspólnym rynku ani na jego istotnej części i w związku z tym jest zgodna ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG. Dlatego nie przesłano stronom pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń.

Ani strony ani osoby trzecie nie zgłosiły urzędnikowi przeprowadzającemu postępowanie wyjaśniające żadnych zapytań ani uwag. Niniejsza sprawa nie wymaga specjalnego komentarza dotyczącego prawa do złożenia ustnych wyjaśnień.

Bruksela, dnia 3 marca 2008 r.

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

Streszczenie decyzji Komisji

z dnia 11 marca 2008 r.

uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG**(Sprawa COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)****(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 184/06)

W dniu 11 marca 2008 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw ⁽¹⁾ (rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw), a w szczególności jego art. 8 ust. 1. Pełny tekst decyzji, w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w autentycznej wersji językowej postępowania znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem:

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

I. WSTĘP

1. W dniu 21 września 2007 r. zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 139/2004 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”) i po odesłaniu sprawy zgodnie z art. 4 ust. 5 tego rozporządzenia, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Google Inc. („Google”, Stany Zjednoczone) przejmie w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia kontrolę nad całym przedsiębiorstwem DoubleClick Inc. („DoubleClick”, Stany Zjednoczone) w drodze zakupu akcji.

II. STRONY

2. Google świadczy usługi wyszukiwarki internetowej oraz udostępnia miejsce na reklamę na swoich własnych stronach internetowych oraz na stronach swoich partnerów (należących do sieci Google „AdSense”). Ostatnio Google rozpoczął także dostarczanie treści, głównie za sprawą przejętego przedsiębiorstwa YouTube. Niemal całość swoich dochodów Google uzyskuje ze świadczenia usług reklamowych *on-line*.
3. DoubleClick zajmuje się głównie sprzedażą wydawcom stron internetowych, reklamodawcom oraz agencjom reklamowym technologii służących do umieszczania reklam na stronach internetowych, zarządzania takimi reklamami oraz kontrolowania ich działania; działalność tę prowadzi na skalę światową. DoubleClick uruchamia także platformę pośrednictwa (giełdę reklamową).

III. ODEŚLANIE SPRAWY NA PODSTAWIE ART. 4 UST. 5

4. Planowana transakcja nie ma wymiaru wspólnotowego w rozumieniu art. 1 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednakże na skutek odesłania sprawy zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw uznaje się, że koncentracja ma wymiar wspólnotowy.

IV. WŁAŚCIWE RYNKI PRODUKTOWE

5. Google prowadzi działalność głównie w zakresie udostępniania miejsc na reklamę w internecie. Najszerzy możliwy właściwy rynek produktowy, brany pod uwagę w niniejszej decyzji, to ogólny rynek reklam internetowych. Komisja zbadała, czy powinno się dzielić ten rynek na węższe kategorie w oparciu o zróżnicowanie form reklam internetowych (różnice między reklamami tekstowymi a nietekstowymi (wizualnymi) lub między reklamami związanymi z wyszukiwaniem a reklamami niezwiązanymi z wyszukiwaniem) lub w oparciu o różne kanały sprzedaży (sprzedaż bezpośrednia lub sprzedaż za pośrednictwem sieci reklamowych (ang. *ad networks*) i giełd reklamowych (ang. *ad exchanges*)). Jednakże w niniejszej decyzji zagadnienie dokładnej definicji właściwego rynku produktowego pozostawiono otwarte, jako że transakcja nie rodzi obaw o konkurencję, jakkolwiek by przyjąć definicję takiego rynku.
6. DoubleClick prowadzi działalność w zakresie usług wspomagających prezentację reklam wizualnych w internecie (ang. *display ad serving*). Badanie rynku wykazało, że technologie wspomagające prezentację reklam wizualnych w internecie stanowią rynek odrębny od technologii wspomagających prezentację reklam tekstowych. W obrębie rynku technologii wspomagających prezentację reklam wizualnych w internecie należy przeprowadzić dalszy podział na rynek świadczenia takich usług dla reklamodawców i wydawców.

V. WŁAŚCIWE RYNKI GEOGRAFICZNE

7. Decyzja przyjmuje definicję ogólnego rynku reklam internetowych podzielonego pod względem geograficznym wzdłuż narodowych lub językowych granic istniejących w obrębie EOG. W odniesieniu do pośrednictwa w decyzji uznano, że hipotetyczny rynek na tego rodzaju usługi obejmuje przynajmniej terytorium EOG.
8. Wreszcie w decyzji zdefiniowano rynki technologii wspomagających prezentację reklam wizualnych w internecie dla reklamodawców i wydawców jako obejmujące co najmniej terytorium EOG.

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

VI. OCENA KONKURENCJI

6.1. Pozycja rynkowa stron postępowania na rynkach właściwych

9. Obecnie Google działa na rynku reklam internetowych jako (i) wydawca — poprzez swoją wyszukiwarkę internetową Google.com (oraz jej wersje zlokalizowane, takie jak google.fr, google.it itd.); oraz (ii) pośrednik — poprzez swoją sieć reklamową (AdSense). Dzięki tym bezpośrednim i pośrednim kanałom świadczenia usług Google zajmuje wiodącą pozycję na rynku reklam internetowych, zwłaszcza w odniesieniu do przestrzeni reklamowej związanej z wyszukiwaniem, posiadając — w zależności od przyjętej definicji rynku — między (25–35) % a (60–70) % udziałów w rynku EOG.
10. Głównymi konkurentami Google w zakresie reklam związanych z wyszukiwaniem są Yahoo! i Microsoft, posiadające do (10–20) % udziałów w rynku światowym oraz co najmniej (0–10) % udziałów w rynku EOG w przypadku Yahoo! i około (0–10) % udziałów w rynku światowym i rynku EOG w przypadku Microsoft. Działalność w zakresie pośrednictwa w zamieszczaniu reklam niezwiązanych z wyszukiwaniem w obrębie EOG prowadzą m.in. TradeDoubler, Zanox (należący do Axel Springer), AdLink, Interactive Media (należący do Deutsche Telekom), Advertising.com i Lightningcast (oba związane z AOL/TimeWarner) oraz Tomorrow Focus (udziały w rynku na poziomie ok. (10–20) % w przypadku TradeDoubler, (0–10) % w przypadku Zanox oraz ok. (0–10) % w przypadku pozostałych uczestników rynku).
11. DoubleClick jest dostawcą technologii wspomagających prezentację reklam w internecie (ang. *ad serving technology*). Oceniając jego pozycję rynkową z perspektywy reklamodawców, DoubleClick zajmuje czołowe miejsce w obrębie EOG, dzieląc je z aQuantive/Atlas (niedawno przejętym przez Microsoft). Oba te przedsiębiorstwa mają ok. (30–40) % udziałów w rynku EOG. Badanie rynku wykazało, że z perspektywy wydawców DoubleClick zajmuje pierwszą pozycję na rynku EOG, posiadając w nim (40–50) % udział, a kolejni co do znaczenia uczestnicy rynku to 24/7 Real Media/OpenAdStream (niedawno przejęte przez agencję reklamową WPP) z udziałem poniżej (20–30) % oraz AdTech/AOL (mniej niż (10–20) %).
12. Pomimo tych stosunkowo wysokich udziałów władze rynkową DoubleClick ogranicza fakt, że przedsiębiorstwo musi stawiać czoła silnej konkurencji ze strony dostawców alternatywnych narzędzi wspomagających prezentację reklam w internecie, do których mogliby przejść aktualni klienci DoubleClick w razie wzrostu cen. O ile badanie rynku nie dostarczyło jasnych odpowiedzi na temat teoretycznego poziomu kosztów związanych z przejściem, o tyle istnieją dowody na to, że spora liczba wydawców i reklamodawców w ubiegłych latach rzeczywiście przeszła od DoubleClick do innych usługodawców (i odwrotnie). Obecnej konkurencyjności rynku usług wspomagających prezentację reklam w internecie dowodzi także znaczny spadek cen produktów oferowanych przez DoubleClick reklamodawcom i wydawcom, który nastąpił w okresie rosnącego popytu.
13. DoubleClick uruchamia także nową giełdę reklamową, której testy eksploatacyjne rozpoczęto w czerwcu 2007 r. Liczba transakcji, do których przeprowadzenia służyła, jest na razie niewielka, a platforma nie osiągnęła jeszcze stadium pełnej komercjalizacji.

6.2. Skutki horyzontalne

14. Obecnie DoubleClick nie działa na rynku udostępniania miejsc na reklamę w internecie, natomiast Google nie dostarcza narzędzi wspomagających prezentację reklam w internecie jako samodzielnego produktu. W związku z tym nie można mówić o istniejącej konkurencji pomiędzy oboma przedsiębiorstwami.
15. W decyzji uznano także, że planowana transakcja nie rodzi zastrzeżeń z punktu widzenia ewentualnego zniesienia potencjalnej konkurencji między Google i DoubleClick. Giełda reklamowa DoubleClick nie osiągnęła jeszcze znaczącej pozycji rynkowej, lecz nie można wykluczyć, że gdyby DoubleClick pozostało niezależnym przedsiębiorstwem, mogłoby stać się ważnym uczestnikiem rynku pośrednictwa. Jednak wydaje się prawdopodobne, że po omawianym połączeniu przedsiębiorstw na rynku pozostanie wystarczająco wielu innych konkurentów, zapewniających dostateczną presję konkurencyjną, aby zapobiec znacznym zakłóceniom konkurencji. Zwłaszcza zaś nie wydaje się, żeby DoubleClick — w porównaniu z innymi uczestnikami tego rynku — dysponowało jakimiś znacznymi atutami w konkurowaniu z Google na rynku pośrednictwa w zamieszczaniu reklam.
16. W zakresie potencjalnej konkurencji ze strony Google na rynku usług wspomagających prezentację reklam w internecie w decyzji zbadano okoliczność prowadzenia przez Google prac nad nowym produktem wspomagających prezentację reklam wizualnych, adresowanym zarówno do reklamodawców, jak i wydawców. Uznano jednak, że nie zachodzą obawy ewentualnego zniesienia potencjalnej konkurencji, ponieważ nic nie wskazuje na to, że nowe produkty Google miałyby większe szanse w konkurencji z analogicznymi produktami DoubleClick niż liczne produkty przedsiębiorstw już obecnych na tym rynku.

6.3. Skutki niehoryzontalne

6.3.1. Zamknięcie dostępu do rynku w oparciu o pozycję DoubleClick na rynku usług wspomagających prezentację reklam w internecie

17. Komisja zbadała kilka rodzajów strategii wykluczających, które mogłoby zastosować przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia, a opartych na pozycji DoubleClick na rynku usług wspomagających prezentację reklam w internecie. Pośród tych strategii należy wskazać: a) zwiększenie cen narzędzi DoubleClick, stosowanych wobec wydawców lub reklamodawców korzystających z konkurencyjnych sieci reklamowych lub wybiórcze stosowanie wyższych cen narzędzi DoubleClick wobec klientów, których przejście do innych dostawców narzędzi wspomagających prezentację reklam w internecie wydaje się mniej prawdopodobne; b) zaniżenie jakości narzędzi DoubleClick w razie ich stosowania w połączeniu z konkurencyjnymi sieciami reklamowymi; c) sprzedawanie narzędzi DoubleClick w pakiecie z usługami pośrednictwa Google (w formie czystej bądź mieszanej sprzedaży pakietowej); d) taka manipulacja mechanizmem przyznawania przestrzeni reklamowej (ang. *ad arbitration*), aby uprzywilejować prezentację reklam pochodzących z sieci AdSense oraz e) zamknięcie dostępu do czynników produkcji (tj. odmowa sprzedaży lub powodowanie wzrostu kosztów konkurentów) w kontekście sprzedaży narzędzi wspomagających prezentację reklam konkurencyjnym sieciom reklamowym.

18. W decyzji uznano wszystkie te obawy za nieuzasadnione. Po pierwsze, badanie rynku wykazało, że przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia nie będzie w stanie skutecznie zamykać swoim konkurentom dostępu do rynku usług wspomagających prezentację reklam w internecie, ponieważ DoubleClick poddane jest pod paroma względami presji konkurencyjnej i jest mało prawdopodobne, żeby mogło korzystać w jakimkolwiek stopniu ze znaczącej władzy rynkowej.
19. Po drugie, wydaje się, że przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia będzie miało jedynie ograniczoną motywację do stosowania opisanych wyżej strategii. Wahania cen (nawet znaczne) narzędzi wspomagających prezentację reklam w internecie najprawdopodobniej nie doprowadzą do znacznego przepływu klientów pomiędzy sieciami reklamowymi, ponieważ koszty usług wspomagających prezentację reklam w internecie stanowią dla reklamodawców i wydawców jedynie niewielki ułamek kosztów/dochodów związanych z reklamami internetowymi. Fakt ten najprawdopodobniej ograniczy wszelkie bodźce do oferowania wydawcom technologii wspomagających prezentację reklam wizualnych w internecie przedsiębiorstwa DoubleClick po niższej cenie (czy nawet za darmo), jeżeli nabywana jest w połączeniu z uczestnictwem w sieci AdSense (tj. do mieszanej sprzedaży pakietowej). Z kolei czysta sprzedaż pakietowa (tj. sprzedaż technologii wspomagających prezentację reklam wizualnych przedsiębiorstwa DoubleClick w pakiecie z usługami pośrednictwa w sieci AdSense) nie przyniosłaby dochodów, ponieważ mogłaby spowodować zjawisko przechodzenia do innych dostawców. Strategia polegająca na manipulacji mechanizmami świadczenia usługi stanowiłaby naruszenie zobowiązań umownych przedsiębiorstwa powstałego w wyniku połączenia w stosunku do jego klientów, co zostałoby najpewniej wykryte, jeżeli działania te odbywały by się na szeroką skalę.
20. Wreszcie nawet jeżeli jedną (lub wszystkie) z powyższych strategii udało by się wprowadzić w życie, nie wydaje się, żeby transakcja mogła wywrzeć negatywny wpływ na konkurencję. Przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia musiałoby bowiem wciąż stawić czoła grupie silnych finansowo i zintegrowanych wertykalnie konkurentów (w tym Microsoft, Yahoo!, AOL i WPP), oferujących taki sam zestaw produktów.
- 6.3.2. *Zamknięcie dostępu do rynku w oparciu o pozycję Google na rynku usług reklamowych związanych z wyszukiwaniem oraz usług pośrednictwa w zamieszczaniu reklam*
21. Korzystając ze swojej silnej pozycji na rynku świadczenia usług reklamowych związanych z wyszukiwaniem, Google mogłoby również podjąć próbę wywarcia wpływu na rynek usług wspomagających prezentację reklam wizualnych w internecie, wymagając od użytkowników swoich usług reklamowych związanych z wyszukiwaniem (oraz usług pośrednictwa w zamieszczaniu takich reklam), aby korzystali z produktów DoubleClick do prezentacji całego swojego katalogu lub jego części. W decyzji także te obawy uznano za nieuzasadnione.
22. Już sama możliwość zamykania konkurentom dostępu do rynku przez wykorzystanie takiej strategii wydaje się być ograniczona, jako że istnieje tylko niewielka grupa wspólnych klientów, którzy korzystaliby jednocześnie z usług reklamowych związanych z wyszukiwaniem i usług pośrednictwa w zamieszczaniu takich reklam oraz z technologii wspomagających prezentację reklam wizualnych w internecie. Oprócz tego mogłyby pojawić się praktyczne trudności po stronie reklamodawców, ponieważ dwóch elementów takiego pakietu nie sprzedaje się ani nie wycenia w tym samym czasie.
23. Ponadto badanie rynku wykazało, że przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia nie miałoby motywacji do podejmowania takiej strategii, ponieważ najprawdopodobniej nie byłaby ona opłacalna.
24. Jednakże nawet gdyby jedną (lub wszystkie) z powyższych strategii udało się wprowadzić w życie, nie wydaje się, żeby transakcja mogła wywrzeć negatywny wpływ na konkurencję. Przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia musiałoby bowiem wciąż stawić czoła grupie silnych finansowo i zintegrowanych wertykalnie konkurentów (w tym Microsoft, Yahoo!, AOL i WPP), którym raczej nie można by zamknąć dostępu do rynku.
- 6.3.3. *Zamknięcie dostępu do rynku w oparciu o połączone zasoby Google i DoubleClick*
25. Wreszcie samo połączenie zasobów DoubleClick i Google, a szczególnie baz danych, które oba przedsiębiorstwa opracowały lub mogły opracować, dotyczących zachowania ich klientów w środowisku *online*, mogłoby pozwolić przedsiębiorstwu powstałemu w wyniku połączenia na osiągnięcie pozycji niedostępnej dla konkurentów. Konkurenci Google byłiby w wyniku takiego połączenia stopniowo marginalizowani, co ostatecznie dałoby Google możliwość zwiększenia cen za oferowane przez siebie usługi pośrednictwa.
26. Niemniej jednak badanie rynku pokazało, że wszystkie te obawy są nieuzasadnione. Umowy zawarte przez DoubleClick z reklamodawcami i wydawcami pozwalają obecnie temu przedsiębiorstwu na wykorzystanie danych, utworzonych za pomocą jego technologii wspomagających prezentację reklam w internecie, jedynie na korzyść danego klienta. Nie ma przesłanek by twierdzić, że przedsiębiorstwo powstałe w wyniku połączenia będzie w stanie narzucić swoim klientom takie zmiany w umowach, które pozwoliłyby mu na wymianę danych pomiędzy usługami w przyszłości. Ponadto zestawienia danych o wyszukiwaniach z danymi o zachowaniu użytkowników w internecie są już obecnie dostępne kilku konkurentom Google (np. przedsiębiorstwom Microsoft i Yahoo!).

VII. WNIOSEK

27. W decyzji stwierdzono zatem, że planowana koncentracja nie budzi żadnych obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji, i nie spowoduje poważnego zakłócenia skutecznej konkurencji w ramach wspólnego rynku lub w znacznej jego części. W związku z powyższym Komisja uznała transakcję za zgodną ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 Porozumienia EOG.

Komunikat Komisji**Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych**

(2008/C 184/07)

1. WSTĘP**1.1. Kontekst ogólny: sektor kolejowy**

1. Koleje dysponują unikatowymi atutami: jest to środek transportu bezpieczny i niepowodujący zanieczyszczeń. Transport kolejowy może więc w znacznym stopniu przyczynić się do rozwoju zrównoważonego transportu w Europie.
2. Biała Księga „Europejska polityka transportowa na 2010 rok: czas decyzji”⁽¹⁾ i jej przegląd średniookresowy⁽²⁾ podkreślają ważną rolę dynamicznego sektora kolejowego, który przyczynia się do stworzenia jednolitego i stale rozwijającego się rynku europejskiego, dla stworzenia wydajnego, bezpiecznego i czystego systemu przewozów towarowych i osobowych. Zatory drogowe, na które cierpią miasta i niektóre obszary Wspólnoty, konieczność znalezienia odpowiedzi na wyzwania związane ze zmianami klimatu, rosnące ceny paliw ukazują, jak konieczne jest wspieranie rozwoju transportu kolejowego. Z tego względu należy przypomnieć, że także wspólna polityka transportowa powinna dążyć do osiągnięcia celów związanych z ochroną środowiska, wyznaczonych przez Traktat⁽³⁾.
3. Sektor transportu kolejowego w Europie nie ma jednak dobrego wizerunku. Począwszy od lat sześćdziesiątych do końca dwudziestego wieku transport kolejowy stale podupadał. Przewozy kolejowe, tak towarowe jak i pasażerskie, utraciły na znaczeniu w porównaniu z innymi rodzajami transportu. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w wartościach bezwzględnych obniżyła się nawet: w roku 1970 przewożono koleją więcej ładunków niż w roku 2000. Istotnie, tradycyjne przedsiębiorstwa kolejowe nie były w stanie zaoferować niezawodności i terminowości, których wymagali klienci, co doprowadziło do odejścia od transportu kolejowego na rzecz innych rodzajów transportu, przede wszystkim transportu drogowego⁽⁴⁾. Nawet jeśli kolejowe przewozy pasażerskie w dalszym ciągu rosły w kategoriach bezwzględnych, to jednak wzrost ten wydaje się ograniczony w porównaniu z przyrostem transportu drogowego i lotniczego⁽⁵⁾.
4. Nawet jeżeli można ostatnio zaobserwować tendencję odwrotną⁽⁶⁾, droga do silnego i konkurencyjnego transportu kolejowego jest jeszcze długa. W szczególności w sektorze towarowego transportu kolejowego utrzymują się poważne problemy wymagające działań organów władzy publicznej⁽⁷⁾.
5. Trudności europejskiego sektora kolejowego wynikają w dużej mierze z organizacji podaży usług transportowych w przeszłości, która była ukierunkowana głównie na potrzeby krajowe i była zmonopolizowana.
6. Po pierwsze, w sytuacji braku konkurencji na poziomie sieci krajowych, przedsiębiorstwa kolejowe nie były zainteresowane redukcją kosztów operacyjnych i rozwojem nowych usług. Ich działalność nie przynosiła dochodów wystarczających do pokrycia całości kosztów i niezbędnych inwestycji. Konieczne inwestycje nie zawsze były realizowane. W niektórych przypadkach państwa członkowskie

⁽¹⁾ COM(2001) 370 z 12.9.2001, str. 18.

⁽²⁾ Komunikat Komisji „Utrzymać Europę w ruchu — Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu” (COM(2006) 314 z 22.6.2006, str. 21).

⁽³⁾ Artykuł 2 Traktatu, wśród zasadniczych zadań Wspólnoty wymienia popieranie „stałego i nieinflacyjnego wzrostu, wysokiego poziomu ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego”. Te postanowienia zostały uzupełnione szczegółowymi celami określonymi w art. 174, który precyzuje, że polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego przyczynia się w szczególności do zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Zgodnie z art. 6 Traktatu: „przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Wspólnoty, o których mowa w artykule 3, w szczególności w celu wspierania stałego rozwoju, muszą być brane pod uwagę wymogi ochrony środowiska naturalnego”.

⁽⁴⁾ Od 1995 do 2005 r. kolejowe przewozy towarowe (wyrażone w tonokilometrach) wzrastały średnio o 0,9 % rocznie, wobec + 3,3 % średniego rocznego przyrostu transportu drogowego w tym samym okresie (źródło: Eurostat).

⁽⁵⁾ Od 1995 do 2004 r. kolejowe przewozy pasażerów (wyrażone w pasażerokilometrach) wzrastały średnio o 0,9 % rocznie, zaś średni roczny wzrost przewozów samochodami osobowymi w tym samym okresie wynosił + 1,8 % (źródło: Eurostat).

⁽⁶⁾ Od 2002 r., szczególnie w krajach, które otworzyły swoje rynki dla konkurencji. W 2006 r. odnotowano 3,7 % roczny wzrost kolejowych przewozów towarowych i 3 % w przypadku przewozów osób. Ten pozytywny trend powinien potwierdzić się w 2007 r.

⁽⁷⁾ Komunikat Komisji „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 i SEC(2007) 1325 z 18.10.2007).

zmuszały państwowe przedsiębiorstwa kolejowe do ich realizacji, chociaż te nie były w stanie sfinansować ich w wystarczającym stopniu z własnych środków. Na skutek tego przedsiębiorstwa popadały w znaczące zadłużenie, co z kolei wpływało niekorzystnie na ich rozwój.

7. Po drugie, rozwój transportu kolejowego w Europie był ograniczony ze względu na brak ujednolicenia i interoperacyjności sieci, podczas gdy przewoźnicy drogowi i lotniczy rozwinęli całą gamę usług międzynarodowych. Wspólnota Europejska odziedziczyła mozaikę krajowych sieci kolejowych, charakteryzujących się różnym rozstawem torów i odmiennymi systemami sygnalizacji oraz bezpieczeństwa, co nie pozwala przedsiębiorstwom kolejowym na czerpanie korzyści z ekonomii skali, które zapewniłaby koncepcja infrastruktury i taboru kolejowego opracowana z myślą o jednym dużym rynku, a nie o 25 ⁽¹⁾ rynkach krajowych.
8. Wspólnota Europejska prowadzi politykę mającą na celu przywrócenie dynamiki sektorowi kolejowemu koncentrując się na trzech głównych kierunkach działania:
 - a) stopniowe wprowadzanie warunków umożliwiających powstanie konkurencji na rynkach kolejowych usług transportowych;
 - b) wspieranie normalizacji i harmonizacji technicznej na poziomie europejskich sieci kolejowych w celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności na szczeblu europejskim;
 - c) przyznawanie pomocy finansowej na poziomie Wspólnoty (w ramach programu TEN-T i funduszy strukturalnych).
9. Wspólnota Europejska otworzyła zatem stopniowo rynki transportu kolejowego dla konkurencji. Pierwszy pakiet liberalizujący został przyjęty w 2001 r. i zawierał dyrektywę 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽²⁾, dyrektywę 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽³⁾ oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa ⁽⁴⁾. Następnie, w 2004 r. przyjęto drugi pakiet zawierający rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową ⁽⁵⁾, dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa ⁽⁶⁾, dyrektywę 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej ⁽⁷⁾, a także dyrektywę 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁸⁾. W 2007 r. przyjęto trzeci pakiet zawierający rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70 ⁽⁹⁾, rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym ⁽¹⁰⁾, dyrektywę 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/WE w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej ⁽¹¹⁾, a także dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty ⁽¹²⁾. W rezultacie w dniu 15 marca 2003 r. rynek przewozów kolejowych został otwarty dla konkurencji na obszarze transeuropejskiej kolejowej

⁽¹⁾ Malta i Cypr nie dysponują siecią transportu kolejowego.

⁽²⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/58/WE (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 44).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 114.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 1.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 14.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 44.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 51.

sieci towarowej, w dniu 1 stycznia 2006 r. dla międzynarodowych przewozów kolejowych, a od dnia 1 stycznia 2007 r. dla kabotażu kolejowego. Trzeci pakiet kolejowy wyznacza dzień 1 stycznia 2010 r. jako datę otwarcia dla konkurencji międzynarodowych przewozów pasażerskich. Niektóre państwa członkowskie, jak Zjednoczone Królestwo, Niemcy, Niderlandy i Włochy już otworzyły (częściowo) swoje wewnętrzne rynki przewozów pasażerskich.

10. Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽¹⁾ ustanawia nowe instytucjonalne i organizacyjne ramy dla podmiotów sektora kolejowego, obejmujące:
 - a) oddzielenie przedsiębiorstw kolejowych ⁽²⁾ od zarządzających infrastrukturą ⁽³⁾ na płaszczyźnie księgowej i organizacyjnej;
 - b) niezależność zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi;
 - c) zarządzanie przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami stosowanymi do spółek handlowych;
 - d) osiągnięcie równowagi finansowej przez przedsiębiorstwa kolejowe dzięki racjonalnym planom operacyjnym;
 - e) zgodność pomocy finansowej państwa członkowskiego z przepisami dotyczącymi pomocy państwa ⁽⁴⁾.
11. Równoległe do tego procesu liberalizacji Komisja zaczęła wspierać, na drugim poziomie, interoperacyjność europejskich sieci kolejowych. Działaniom tym towarzyszą wspólnotowe inicjatywy, mające na celu wzmocnienie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego ⁽⁵⁾.
12. Trzeci poziom interwencji państwa na rzecz sektora kolejowego polega na pomocy finansowej. Komisja uważa, że pomoc ta może być w pewnych okolicznościach uzasadniona z uwagi na wysokie koszty dostosowania sektora kolejowego.
13. Komisja zauważa ponadto, że sektor transportu kolejowego zawsze był w dużym stopniu wspierany z funduszy publicznych. Od 2004 r. wszystkie państwa Unii Europejskiej (UE 25) przeznaczyły łącznie ok. 17 mld EUR na budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej ⁽⁶⁾. W ramach rekompensaty z tytułu świadczenia nierentownych usług przewozów pasażerskich państwa członkowskie przekazują przedsiębiorstwom kolejowym 15 mld EUR rocznie ⁽⁶⁾.
14. Przyznanie pomocy państwa sektorowi kolejowemu jest możliwe wówczas, gdy pomoc ta służy tworzeniu zintegrowanego rynku europejskiego, otwartego dla konkurencji i interoperacyjnego, oraz wspólnotowym celom zrównoważonej mobilności. W związku z tym Komisja musi upewnić się, czy pomoc finansowa przyznawana przez organy władz publicznych nie prowadzi do zakłóceń konkurencji sprzecznych ze wspólnym interesem. W niektórych przypadkach Komisja będzie mogła żądać od państw członkowskich podjęcia zobowiązań dotyczących celów wspólnotowych w związku z przyznaną pomocą.

1.2. Cel i zakres stosowania niniejszych wytycznych

15. Celem niniejszych wytycznych jest przedstawienie kierunków mających zapewnić zgodność pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych z Traktatem, określonych w dyrektywie 91/440/EWG i w opisanym powyżej kontekście. Ponadto, w rozdziale 3, mają one również zastosowanie do przedsiębiorstw pasażerskich przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych. Opierają się one przede wszystkim na zasadach ustalonych przez wspólnotowego prawodawcę w trzech kolejnych pakietach

⁽¹⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/58/WE.

⁽²⁾ Artykuł 3 dyrektywy 91/440/EWG definiuje przedsiębiorstwa kolejowe jako „każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym prawodawstwem wspólnotowym, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie rzeczy lub osób koleją z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewniać trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają trakcję”.

⁽³⁾ Artykuł 3 dyrektywy 91/440/EWG definiuje zarządcę infrastruktury jako „każdy organ lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom”.

⁽⁴⁾ Artykuł 9 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG: „Pomoc przyznana przez państwa członkowskie na likwidację długów określonych w niniejszym artykule udzielana jest zgodnie art. 73, 87 i 88 Traktatu”.

⁽⁵⁾ W szczególności dyrektywa 2004/49/WE.

⁽⁶⁾ Źródło: Komisja Europejska na podstawie danych przekazywanych co roku przez państwa członkowskie. Te wielkości liczbowe mogłyby być nawet wyższe, gdyby zgłaszano wszystkie formy pomocy finansowej, a w szczególności współfinansowanie w ramach funduszy strukturalnych lub funduszy spójności.

kolejowych. Ich celem jest poprawa przejrzystości finansowania z funduszy publicznych oraz pewności prawnej w odniesieniu do postanowień Traktatu WE w kontekście otwarcia rynków. Wytyczne te nie dotyczą finansowania publicznego na rzecz zarządców infrastruktury.

16. Artykuł 87 ust. 1 Traktatu WE przewiduje, że wszelka pomoc przyznawana przez państwo, która grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest z zasady niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Niemniej jednak taka pomoc państwa może, w pewnych sytuacjach, być uzasadniona z punktu widzenia wspólnego interesu Unii Europejskiej. Niektóre z takich sytuacji zostały wymienione w art. 87 ust. 3 Traktatu i dotyczą sektora transportu oraz innych sektorów gospodarki.
17. Ponadto art. 73 Traktatu przewiduje, że zgodna ze wspólnym rynkiem jest „pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Artykuł ten stanowi przepis szczególny w ogólnych zasadach Traktatu. Na podstawie tego artykułu prawodawca wspólnotowy przyjął dwa akty specyficzne dla sektora transportu: są to rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽¹⁾ i rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽²⁾. Także rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾ przewiduje, że państwa członkowskie mogą przyznawać przedsiębiorstwom kolejowym rekompensaty.
18. Zgodnie z art. 3 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 państwa członkowskie nie podejmują żadnych środków koordynacyjnych ani nie nakładają zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które obejmują przyznawanie pomocy na podstawie art. 73 Traktatu, z wyjątkiem przypadków i okoliczności wskazanych w tym rozporządzeniu, nie naruszając jednak przepisów rozporządzeń (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1192/69. Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie „Altmark” ⁽⁴⁾ pomocy państwa, która nie może zostać zatwierdzona na podstawie rozporządzeń (EWG) nr 1107/70, (EWG) nr 1191/69 lub (EWG) nr 1192/69, nie można uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 73 Traktatu ⁽⁵⁾. Ponadto należy przypomnieć, że rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych niespełniające warunków art. 73 Traktatu nie mogą zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 86 ust. 2 ani na podstawie żadnego innego postanowienia Traktatu ⁽⁶⁾.
19. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 („rozporządzenie KDTP”), które wejdzie w życie 3 grudnia 2009 r. i uchyli rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 oraz (EWG) nr 1107/70, stworzy nowe ramy prawne. Niniejsze wytyczne nie obejmują zatem kwestii związanych z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych.
20. Po wejściu w życie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, art. 73 Traktatu będzie można stosować jako bezpośrednią podstawę prawną uzasadniającą zgodność z Traktatem pomocy nieobjętej rozporządzeniem KDTP, w tym zwłaszcza pomocy na potrzeby koordynacji transportu kolejowego. Należy zatem opracować ogólne podejście stosowane przy sprawdzaniu zgodności pomocy na potrzeby koordynacji z art. 73 Traktatu. Niniejsze wytyczne mają w szczególności na celu ustalenie kryteriów takiego sprawdzania oraz progów intensywności. Uwzględniając treść art. 73 Komisja powinna jednak pozostawić państwom członkowskim możliwość wykazania, jeśli to niezbędne, konieczności i proporcjonalności środków przekraczających ustalone wartości progowe.
21. Niniejsze wytyczne dotyczą stosowania art. 73 i 87 Traktatu oraz ich wykonania w zakresie finansowania publicznego przedsiębiorstw kolejowych w rozumieniu dyrektywy 91/440/EWG. Rozpatruje się następujące aspekty: wsparcie publiczne przedsiębiorstw kolejowych poprzez finansowanie infrastruktury (rozdział 2), pomoc na rzecz zakupu i wymiany taboru (rozdział 3), anulowanie długów

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 130 z 15.6.1970, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

⁽⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspraesidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”), Rec. 2003, str. I-7747.

⁽⁵⁾ Wyrok w sprawie Altmark, wcześniej cytowany, pkt 107.

⁽⁶⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, str. 67, pkt 17).

przez państwo, mające na celu uzdrowienie finansów przedsiębiorstw kolejowych (rozdział 4), pomoc w celu restrukturyzacji przedsiębiorstw kolejowych (rozdział 5), pomoc na potrzeby koordynacji transportu (rozdział 6) i gwarancje państwowe dla przedsiębiorstw kolejowych (rozdział 7). Niniejsze wytyczne nie omawiają natomiast szczegółowych zasad stosowania rozporządzenia KDTP, w odniesieniu do którego Komisja nie stworzyła jeszcze praktyki decyzyjnej ⁽¹⁾.

2. WSPARCIE PUBLICZNE PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH POPRZEZ FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

22. Infrastruktura kolejowa nabiera ogromnego znaczenia dla rozwoju sektora kolejowego w Europie. Niezbędne są poważne inwestycje w infrastrukturę kolejową, zarówno w zakresie interoperacyjności jak i bezpieczeństwa czy rozwoju kolei dużych prędkości ⁽²⁾.
23. Niniejsze wytyczne dotyczą wyłącznie przedsiębiorstw kolejowych. W powyższym kontekście ich zadaniem nie jest definiowanie, w odniesieniu do zasad obowiązujących w zakresie pomocy państwa, ram prawnych stosowanych w finansowaniu infrastruktury ze środków publicznych. Rozpatrywane są wyłącznie skutki, jakie publiczne finansowanie infrastruktury ma dla przedsiębiorstw kolejowych.
24. Finansowanie publiczne rozbudowy infrastruktury może rzeczywiście przynosić pośrednio korzyść przedsiębiorstwom kolejowym i tym samym stanowić pomoc. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, trzeba ocenić, czy środek zastosowany na rzecz infrastruktury daje skutek gospodarczy w postaci zmniejszenia kosztów, które w normalnych okolicznościach obciążają budżet przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾. Konieczną przesłanką dla stwierdzenia takiej sytuacji jest uzyskanie przez dane przedsiębiorstwo wybiórczej korzyści, której źródłem jest finansowanie przedmiotowej infrastruktury ⁽⁴⁾.
25. Jeśli wszyscy potencjalni użytkownicy mają równoważny i niedyskryminujący dostęp do korzystania z infrastruktury i za dostęp do infrastruktury pobierane są opłaty w wysokości zgodnej z prawodawstwem wspólnotowym (dyrektywa 2001/14/WE), Komisja zwykle uznaje, że finansowanie publiczne infrastruktury nie stanowi pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych ⁽⁵⁾.
26. Komisja przypomina ponadto, że jeżeli finansowanie publiczne infrastruktury kolejowej stanowi pomoc dla jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych, może ono zostać zatwierdzone, np. na podstawie art. 73 Traktatu, o ile infrastruktura ta odpowiada potrzebom koordynacji transportu. W takim przypadku rozdział 6 niniejszych wytycznych stanowi punkt odniesienia dla potrzeb oceny zgodności.

3. POMOC W CELU ZAKUPU I WYMIANY TABORU

3.1. Cel

27. Park lokomotyw i wagonów wykorzystywanych do przewozów pasażerskich jest stary i w niektórych przypadkach bardzo zniszczony, zwłaszcza w nowych państwach członkowskich. W 2005 r. 70 % lokomotyw (spalinowych i elektrycznych) i 65 % wagonów w państwach UE-25 miało ponad 20 lat ⁽⁶⁾. W przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii Europejskiej w 2004 roku,

⁽¹⁾ Niniejsze wytyczne nie dotyczą już również stosowania rozporządzenia (EWG) nr 1192/69.

⁽²⁾ Komunikat Komisji „Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu”.

⁽³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie C-382/99, Niderlandy przeciwko Komisji. Rec. 2002 r., str. I-5163.

⁽⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-156/98, Niemcy przeciwko Komisji. Rec. 2000 r., str. I-6857.

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji z dnia 7 czerwca 2006 r., N 478/04 Gwarancje państwa dla kredytów kapitałowych przedsiębiorstwa Coras Iompair Eirann (CIE) przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę, (Dz.U. C 209 z 31.8.2006, str. 8); decyzja Komisji z dnia 8 marca 2006 r., N 284/05, Irish Broadband, (Dz.U. C 207 z 30.8.2006, str. 3), pkt 34; oraz następujące decyzje Komisji: decyzja 2003/227/WE z 2.8.2002 dotycząca Terra Mitica (Benidorm, Alicante, Hiszpania), (Dz.U. L 91 z 8.4.2003, str. 23), pkt 64; decyzja z 20 kwietnia 2005 r. N 355/04 PPP Antwerp Airport, (Dz.U. C 176 z 16.7.2005, str. 11), pkt 34; decyzja z 11 grudnia 2001 r. N 550/01 Partnerstwo publiczno-prywatne przy budowie instalacji załadunkowych i wyładunkowych, (Dz.U. C 24 z 26.1.2002, str. 2), pkt 24; decyzja z 20 grudnia 2001 r. N 649/01 Freight Facilities Grant, (Dz.U. C 45 z 19.2.2002, str. 2), pkt 45; decyzja z 17 lipca 2002 r. N 356/02 Network Rail, (Dz.U. C 232 z 28.9.2002, str. 2), pkt 70; N 511/95 Jaguar Cars Ltd. Zob. także: Wytyczne Komisji w sprawie stosowania art. 92 i 93 Traktatu i art. 61 Porozumienia o EOG w zakresie pomocy państwa w sektorze lotniczym, (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, str. 5, pkt 12; Biała księga w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury COM(1998) 466 wersja ostateczna, pkt 43; Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poprawy standardu portów europejskich COM(2001) 35 wersja ostateczna, str. 11).

⁽⁶⁾ Źródło: UIC Rolling stock fleet in EU-25 + Norway (2005) (Międzynarodowy Związek Kolei: Park pojazdów w krajach UE-25 i Norwegii w 2005 r.).

82 % lokomotyw i 62 % wagonów miało ponad 20 lat w 2005 r. ⁽¹⁾. Na podstawie dostępnych jej informacji Komisja szacuje tymczasem, że co roku jest odnawiany 1 % tej floty.

28. Opisany powyżej trend stanowi oczywiście odzwierciedlenie generalnie trudnej sytuacji sektora kolejowego, która działa demotywująco i ogranicza zdolności przedsiębiorstw kolejowych do inwestowania w modernizację i/lub odnowę taboru kolejowego. Inwestycje takie są jednak niezbędne dla utrzymania konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych środków transportu, bardziej zanieczyszczających lub generujących większe koszty zewnętrzne. Są one także konieczne dla ograniczenia wpływu transportu kolejowego na środowisko naturalne, w szczególności poprzez zmniejszenie uciążliwości wywołanych hałasem i poprawę bezpieczeństwa. Również poprawa interoperacyjności poszczególnych sieci krajowych wiąże się z koniecznością dostosowania obecnego parku pojazdów szynowych w celu utrzymania spójności systemu.
29. W świetle powyższego wynika, że pomoc na cele zakupu i wymiany taboru może w pewnych warunkach przyczynić się do realizacji wielu różnych celów leżących we wspólnym interesie i wobec tego może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem.
30. Celem niniejszego rozdziału jest określenie warunków, zgodnie z którymi Komisja przeprowadza takie oceny zgodności.

3.2. Zgodność

31. Ocena zgodności powinna być przeprowadzana pod kątem celu pomocy, który musi służyć wspólnemu interesowi.
32. Komisja jest zdania, że zasadniczo potrzeby modernizacji parku pojazdów szynowych mogą być w wystarczającym stopniu uwzględnione, bądź poprzez realizowanie ogólnych zasad dotyczących pomocy państwa, bądź poprzez stosowanie art. 73 Traktatu, jeżeli pomoc ta stanowi pomoc na potrzeby koordynacji transportu (zob. rozdział 6).
33. Oceniając zgodność pomocy dotyczącej parku pojazdów szynowych, dla każdej z poniższych kategorii pomocy, Komisja stosuje zatem głównie kryteria określone w niniejszych wytycznych lub w innym odpowiednim dokumencie:
 - a) pomoc na koordynację transportu ⁽²⁾;
 - b) pomoc na restrukturyzację przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾;
 - c) pomoc dla małych i średnich przedsiębiorstw ⁽⁴⁾;
 - d) pomoc w celu ochrony środowiska naturalnego ⁽⁵⁾;
 - e) pomoc na rekompensatę kosztów związanych z obowiązkiem użyteczności publicznej w ramach umów o usługi użyteczności publicznej ⁽⁶⁾;
 - f) pomoc regionalna ⁽⁷⁾.
34. W odniesieniu do pomocy regionalnej na cele inwestycji początkowych, wytyczne dotyczące takiej pomocy przewidują, że „wydatki na zakup środków transportu (majątku ruchomego) w sektorze transportu nie kwalifikują się do pomocy na inwestycje początkowe” (pkt 50, przypis 48). Komisja uważa, że należy czynić odstępstwo od tej zasady w odniesieniu do pasażerskich przewozów kolejowych. Wynika to ze szczególnego charakteru tego środka transportu, a w szczególności z faktu, że w

⁽¹⁾ Źródło: Wspólnota Kolei Europejskich (CER) 2005 r.

⁽²⁾ Zob. rozdział 6.

⁽³⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, str. 2) oraz rozdział 5.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw, (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 33). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1976/2006 (Dz.U. L 368 z 23.12.2006, str. 85).

⁽⁵⁾ Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego, (Dz.U. C 82 z 1.4.2008, str. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 1191/69. Rozporządzenie KDTP, z którego należy przypomnieć art. 3 ust. 1: „W przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o przyznaniu wybranemu podmiotowi wyłącznego prawa lub rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, następuje to w ramach umowy o świadczenie usług publicznych”.

⁽⁷⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 pkt 8, (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, str. 13), pkt 8.

tym sektorze tabor może być trwale związany z określonymi trasami lub usługami. Zatem, pod pewnymi warunkami określonymi poniżej, koszty nabycia taboru na potrzeby sektora pasażerskich przewozów kolejowych (lub innych środków transportu takich jak lekkie pociągi, metro lub tramwaje) są uznawane za koszty kwalifikowane w rozumieniu przedmiotowych wytycznych ⁽¹⁾. Natomiast koszty nabycia taboru przeznaczonego wyłącznie do transportu towarów nie są uznawane za kwalifikowane.

35. Uwzględniając sytuację opisaną w pkt 28 i 29 odstępstwo to znajduje zastosowanie do różnego rodzaju inwestycji początkowych w tabor kolejowy lub jego wymianę, jeżeli tabor ten jest wykorzystywany na trasach obsługujących systematycznie region, który może skorzystać z pomocy na podstawie art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu, będący regionem najbardziej oddalonym lub regionem słabo zaludnionym w rozumieniu ust. 80 i 81 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej ⁽²⁾. W innych regionach odstępstwo ma zastosowanie wyłącznie do inwestycji początkowych. Do inwestycji dotyczących wymiany taboru odstępstwo ma zastosowanie wyłącznie pod warunkiem, że całość modernizowanego dzięki pomocy taboru ma ponad 15 lat.
36. Aby zapobiec zakłóceniom konkurencji sprzecznym ze wspólnym interesem Komisja jest jednak zdania, że takie odstępstwo powinno być uzależnione od czterech warunków, które muszą być spełnione łącznie:
- a) tabor, którego dotyczy pomoc, ma być wykorzystywany wyłącznie do świadczenia usług w zakresie pasażerskich przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych w określonym regionie lub na określonej trasie obsługującej kilka regionów; w tym celu, dla potrzeb niniejszych wytycznych, „usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub zespołów miejskich oraz między nimi i otaczającymi je obszarami, a „usługi w zakresie przewozów regionalnych” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb jednego lub kilku regionów. Usługi w zakresie przewozów obsługujące kilka regionów, w jednym lub kilku państwach członkowskich, mogą również wchodzić w zakres stosowania niniejszego punktu, jeżeli wykazanie ich wpływu na rozwój obsługiwanych regionów jest możliwe, w szczególności dzięki regularności usług. W takim przypadku Komisja sprawdza, czy pomoc nie zagrazi faktycznemu otwarciu międzynarodowego rynku przewozów pasażerskich i kabotażu, wynikającemu z wejścia w życie trzeciego pakietu kolejowego;
 - b) tabor, którego dotyczy pomoc, ma być wyłącznie wykorzystywany w określonym regionie lub na określonej trasie łączącej kilka regionów, w odniesieniu do której był objęty pomocą przez co najmniej 10 lat;
 - c) nowy tabor ma odpowiadać najnowszym normom interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego ⁽³⁾ stosowanym w danej sieci transportu;
 - d) państwo członkowskie wykazuje, że projekt wchodzi w skład spójnej strategii rozwoju regionalnego.
37. Komisja będzie czuwać, aby nie nastąpiło niepotrzebne zakłócenie konkurencji, w szczególności biorąc pod uwagę dodatkowe dochody, jakich mógłby dostarczyć wspomaganemu przedsiębiorstwu nowy tabor wykorzystywany na danej trasie, na przykład poprzez zbycie stronie trzeciej lub wykorzystanie go na innych rynkach. Z tego powodu Komisja może uzależnić przyznanie pomocy od zobowiązania się beneficjenta pomocy do zbycia na normalnych warunkach rynkowych całości lub części sprzętu, z którego przedsiębiorstwo to już nie korzysta, w celu umożliwienia innym przedsiębiorstwom dalszego użytkowania tego sprzętu; w takim przypadku dochód ze sprzedaży starego taboru zostanie odjęty od kosztów kwalifikowanych.

⁽¹⁾ Komisja stwierdza, że powyższe uzasadnienie może, w zależności od konkretnego przypadku i z uwzględnieniem niezbędnych zmian, stosować się do taboru wykorzystywanego w ramach publicznych przewozów drogowych, gdy jest on zgodny z najnowszymi wspólnotowymi normami dotyczącymi pojazdów nowych. W takim przypadku Komisja stosuje, w trosce o równość traktowania, opisane tutaj podejście do taboru kolejowego. Komisja zachęca państwa członkowskie przyznające taki rodzaj pomocy do wspierania najczystszych technologii i zamierza zbadać, do jakiego stopnia jest uzasadnione szczególne wsparcie finansowe prowadzące do przyznawania intensywniejszej pomocy na rzecz nowych technologii.

⁽²⁾ Regiony słabo zaludnione to regiony NUTS-II lub regiony wchodzące w ich skład, o zaludnieniu nieprzekraczającym 8 mieszkańców na km² i sąsiadujące z mniejszymi obszarami przyległymi spełniającymi takie same kryteria gęstości zaludnienia.

⁽³⁾ Pomoc na zakup nowych pojazdów transportowych, które odpowiadają normom wyższym niż normy wspólnotowe oraz przyczyniają się do ochrony środowiska naturalnego wobec braku norm wspólnotowych, jest możliwa w ramach Wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego.

38. W sposób bardziej ogólny Komisja będzie czuwać, aby pomoc nie była nieprawidłowo wykorzystywana. Zastosowanie znajdujących pozostałe warunki zawarte w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, w szczególności odnoszące się do pułapów intensywności, map pomocy regionalnej i zasad łączenia pomocy. Komisja zauważa, że pewne trasy transportowe mogą niekiedy przebiegać przez regiony, dla których obowiązują różne pułapy intensywności pomocy, w zależności od mapy pomocy regionalnej. W takim przypadku Komisja stosuje najwyższy z pułapów intensywności pomocy obowiązujących dla regionów regularnie obsługiwanych przez daną trasę, proporcjonalnie do regularności obsługi ⁽¹⁾.
39. W odniesieniu do projektów inwestycyjnych, w których wydatki kwalifikowane przekraczają 50 mln EUR Komisja uważa, że, wzięwszy pod uwagę szczególnie charakter sektora pasażerskich przewozów kolejowych, należy zastosować odstępstwo od pkt 60–70 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej. Punkty 64 i 67 tych wytycznych mają jednak wciąż zastosowanie, jeżeli projekt inwestycyjny dotyczy taboru wykorzystywanego na określonej trasie obsługującej kulka regionów.
40. Jeżeli beneficjent, któremu powierzono wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym łączące się z zakupem lub wymianą taboru, otrzymywał już rekompensatę z tego tytułu, taką rekompensatę należy uwzględnić w kwocie pomocy regionalnej, jaka może zostać przyznana przedmiotowemu podmiotowi, tak aby uniknąć nadmiernej rekompensaty.

4. ANULOWANIE DŁUGÓW

4.1. Cel

41. Jak już stwierdzono (w sekcji 1.1), przedsiębiorstwa kolejowe miały już w przeszłości do czynienia z sytuacją braku równowagi między dochodami a kosztami, w szczególności kosztami inwestycji. Doprowadziło to do znacznego zadłużenia, którego obsługa stanowi duże obciążenie finansowe dla przedsiębiorstw kolejowych i ogranicza ich zdolność do podejmowania niezbędnych inwestycji w infrastrukturę oraz na potrzeby wymiany taboru.
42. Dyrektywa 91/440/EWG wyraźnie bierze pod uwagę tę sytuację. Zgodnie z motywem siódmym tej dyrektywy, państwa członkowskie powinny „zapewnić, aby istniejące kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące własnością publiczną lub kontrolowane przez władze publiczne posiadały zdrową strukturę finansową”; w dyrektywie tej przewidziano również, że z tego powodu mogą okazać się niezbędne „zmiany w przepisach finansowych”. W art. 9 tej dyrektywy stwierdza się, że państwa członkowskie „wspólnie z obecnie istniejącymi przedsiębiorstwami kolejowymi będącymi przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne wprowadzają właściwe mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie takich przedsiębiorstw do poziomu, który nie będzie hamował zdrowego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej”. W ust. 3 tego samego artykułu przewiduje się przyznanie pomocy państwa „do celów anulowania długów określonych w niniejszym artykule” i wskazuje, że przyznanie tej pomocy musi następować zgodnie z art. 73, 87 i 88 Traktatu.
43. Na początku lat dziewięćdziesiątych, po wejściu w życie dyrektywy 91/440/EWG, państwa członkowskie znacznie zmniejszyły zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych. Restrukturyzacja długów przedsiębiorstw kolejowych przybierała różne formy:
 - a) przeniesienie całości lub części długów na instytucję zobowiązaną do zarządzania infrastrukturą, co pozwalało przedsiębiorstwu kolejowemu działać na zdrowszej podstawie finansowej. Przeniesienie takie mogło nastąpić podczas rozdziału świadczenia usług w zakresie transportu od zarządzania infrastrukturą;
 - b) tworzenie odrębnych jednostek na potrzeby finansowania projektów infrastrukturalnych (na przykład linii dla dużych prędkości), co uwalniało przedsiębiorstwa kolejowe od przyszłego obciążenia finansowego, jakie stanowiłoby finansowanie tej nowej infrastruktury;
 - c) restrukturyzacja finansowa przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności umorzenie całości lub części zadłużenia.

⁽¹⁾ Jeżeli dana linia jest obsługiwana regularnie lub szczególna usługa jest wykonywana systematycznie (tzn. za każdym przejazdem) w regionie, do którego stosowany jest najwyższy pułap pomocy, pułap ten stosuje się do wszystkich wydatków kwalifikowanych. Jeżeli region, w odniesieniu do którego stosowany jest najwyższy pułap pomocy, jest obsługiwany w sposób okazjonalny, przedmiotowy najwyższy pułap stosuje się wyłącznie do tej części wydatków kwalifikowanych, która odnosi się do tego regionu.

44. Te trzy typy działań przyczyniły się do poprawy krótkoterminowej sytuacji finansowej przedsiębiorstw kolejowych. Zmniejszył się udział zadłużenia w pasywach ogółem oraz udział spłat odsetek w kosztach operacyjnych. Zmniejszenie długów pozwalało zwykle przedsiębiorstwu kolejowemu poprawić swoją sytuację finansową, dzięki zmniejszeniu spłacanych kwot kapitału i odsetek. Odciążenie finansowe przedsiębiorstw mogło się ponadto przyczynić do obniżki stóp oprocentowania, co ma istotny wpływ na obsługę finansową długu.
45. Komisja stwierdza jednak, że poziom zadłużenia wielu przedsiębiorstw kolejowych pozostaje niepokojący. W wielu przypadkach jest on wyższy od poziomu akceptowalnego w przypadku spółek handlowych, a zadłużone przedsiębiorstwa kolejowe nie są zdolne do samofinansowania i/lub finansowania swych potrzeb inwestycyjnych z dochodów uzyskiwanych z bieżącej i przyszłej działalności transportowej. W państwach członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty po dniu 1 maja 2004 r., stwierdza się ponadto znacznie wyższy poziom zadłużenia spółek sektora niż w pozostałych państwach Wspólnoty.
46. Ta sytuacja znajduje swoje odbicie w decyzji wspólnotowego prawodawcy o niezmienianiu, przy okazji przyjmowania dyrektyw 2001/12/WE i 2004/51/WE, przepisów dyrektywy 91/440/EWG. Przepisy te wpisują się w ogólne ramy utworzone przez kolejne pakiety kolejowe.
47. Celem niniejszego rozdziału jest określenie, w jaki sposób Komisja zamierza, w świetle wymogu określonego w prawie wtórnym, stosować przepisy Traktatu WE w zakresie pomocy państwa przeznaczonych na mechanizmy zmniejszania zadłużenia przedsiębiorstw kolejowych.

4.2. Istnienie pomocy państwa

48. Na wstępie Komisja przypomina, że zgodnie z zasadą przedstawioną w art. 87 ust. 1 Traktatu WE, niezgodna z Traktatem jest pomoc, która „zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów” i tylko „w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli pomoc finansowa przyznana przez państwo wzmacnia pozycję jednego przedsiębiorstwa wobec przedsiębiorstw konkurujących z nim w handlu wewnątrzwspólnotowym, należy uznać, że pomoc ta wywarła wpływ na te konkurencyjne przedsiębiorstwa ⁽¹⁾.
49. Wszelkie działania, które można przypisać państwu, prowadzące do całkowitego lub częściowego anulowania długów przy użyciu zasobów państwowych, i które są skierowane wyraźnie do jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych, są objęte zakresem stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, pod warunkiem, że dane przedsiębiorstwo kolejowe działa na rynkach otwartych dla konkurencji i że anulowanie długów wzmacnia jego pozycję na co najmniej jednym z tych rynków.
50. Komisja podkreśla, że dyrektywa 2001/12/WE otworzyła dla konkurencji rynek usług międzynarodowych przewozów towarowych na obszarze całej Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej od dnia 15 marca 2003 r. Wobec powyższego Komisja przyjmuje, że rynek został zasadniczo otwarty dla konkurencji najpóźniej w dniu 15 marca 2003 r.

4.3. Zgodność

51. Jeżeli anulowanie długów przedsiębiorstwa kolejowego stanowi pomoc państwa objętą art. 87 ust. 1 Traktatu, należy je zgłosić Komisji zgodnie z art. 88 Traktatu.
52. Zasadniczo, pomoc taka powinna zostać zbadana przez Komisję na podstawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw z 2004 r. (dalej „wytyczne dotyczące pomocy na restrukturyzację z 2004 r.”), z zastrzeżeniem rozdziału 5 niniejszych wytycznych.
53. W szczególnych przypadkach, gdy anulowane długi dotyczą wyłącznie koordynacji transportu, rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych lub normalizacji rachunkowości, zgodność tej pomocy będzie oceniana na podstawie art. 73 Traktatu, rozporządzeń przyjętych w celu realizacji tego artykułu oraz rozporządzenia w sprawie normalizacji rachunkowości ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 września 1980 r., sprawa 730/79 Philip Morris, Niderlandy przeciwko Komisji, Rec. 1980, str. 2671, pkt 11.

⁽²⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69.

54. W świetle art. 9 dyrektywy 91/440/EWG, Komisja jest ponadto zdania, że pod pewnymi warunkami pomoc taka może zostać zatwierdzona również przy braku restrukturyzacji finansowej, o ile anulowane są długi stare, które zostały zaciągnięte przed wejściem w życie dyrektywy 2001/12/WE określającej warunki otwarcia sektora dla konkurencji.
55. Komisja uważa, że pomoc tego typu może być zgodna w zakresie, w którym ma na celu ułatwienie otwarcia rynku kolejowego, zgodnie z art. 9 dyrektywy 91/440/EWG ⁽¹⁾. Komisja zajmuje wobec tego stanowisko, że pomoc taka może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu ⁽²⁾, pod warunkiem spełnienia następujących warunków.
56. Po pierwsze, pomoc powinna służyć do zrekompensowania wyraźnie określonych i wyodrębnionych długów, które zostały zaciągnięte przed dniem 15 marca 2001 r., tj. datą wejścia w życie dyrektywy 2001/12/WE. Pomoc nie może w żadnym wypadku przekraczać wysokości tych długów. W przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty po dniu 15 marca 2001 r., odnośną datą jest data ich przystąpienia do Wspólnoty. Sens art. 9 dyrektywy 91/440/EWG, który przejęły również późniejsze dyrektywy, polegał na zapobieganiu kumulacji zadłużenia w sytuacji, gdy nie zdecydowano jeszcze o otwarciu rynku na poziomie wspólnotowym.
57. Po drugie, długi muszą dotyczyć bezpośrednio działalności związanej z transportem kolejowym lub z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, jej budową lub użytkowaniem. Do objęcia pomocą nie kwalifikują się długi zaciągnięte na realizację inwestycji niezwiązanych bezpośrednio z transportem i/lub infrastrukturą kolejową.
58. Po trzecie, beneficjentem oddłużania powinny być przedsiębiorstwa mające nadmierne zadłużenie, które hamuje ich zdrowe zarządzanie finansowe. Pomoc musi być niezbędna do naprawy tej sytuacji, wobec przewidywanego rozwoju konkurencji na rynku, który nie pozwoli przedsiębiorstwu poprawić swojej sytuacji finansowej w przewidywalnej przyszłości. Ocena tego kryterium powinna uwzględniać poprawę wydajności przedsiębiorstwa, której można się spodziewać w normalnych okolicznościach.
59. Po czwarte, pomoc nie powinna wykraczać poza pomoc konieczną. Również tutaj należy uwzględnić prawdopodobny przyszły rozwój konkurencji. Pomoc nie może w żadnym wypadku stawiać przedsiębiorstwa, w krótkim horyzoncie czasowym, w bardziej uprzywilejowanym położeniu niż położenie typowego, dobrze zarządzanego przedsiębiorstwa mającego taki sam profil działalności.
60. Po piąte, anulowanie długów nie powinno dawać przedsiębiorstwu przewagi konkurencyjnej, utrudniającej rozwój efektywnej konkurencji na rynku, na przykład poprzez zniechęcanie przedsiębiorstw spoza rynku lub nowych podmiotów do wejścia na określone rynki krajowe lub regionalne. W szczególności, pomoc przeznaczona na anulowanie długów nie może być finansowana z opłat pobieranych od innych przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾.
61. Jeżeli warunki te są spełnione łącznie, środki mające na celu anulowanie długów przyczyniają się do osiągnięcia celu, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 91/440/EWG, i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji i handlu między państwami członkowskimi. Środki te mogą zostać wówczas uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem.

5. POMOC NA RESTRUKTURYZACJĘ PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH — RESTRUKTURYZACJA DZIAŁU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

5.1. Cel

62. Komisja ocenia zgodność pomocy państwa na restrukturyzację zagrożonych przedsiębiorstw w sektorze kolejowym na podstawie wytycznych dotyczących pomocy na restrukturyzację z 2004 r., chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej. Wytyczne te zasadniczo nie przewidują odstępstw dla przedsiębiorstw kolejowych.

⁽¹⁾ Komisja stosuje przez analogię niektóre warunki określone w komunikacie Komisji w sprawie metod analizy pomocy państwa związanej z kosztami osieroconymi z dnia 26 lipca 2001 r., SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Nie naruszając stosowania rozporządzeń (EWG) nr 1191/69, (EWG) nr 1107/70 oraz (EWG) nr 1192/69.

⁽³⁾ Nie naruszając przepisów dyrektywy 2001/14/WE.

63. Co do zasady, dział przedsiębiorstwa, czyli jednostka gospodarcza pozbawiona odrębnej osobowości prawnej, nie kwalifikuje się do pomocy w celu restrukturyzacji. Wytyczne dotyczące pomocy na restrukturyzację z 2004 r. stosują się wyłącznie do „zagrożonych przedsiębiorstw”. Precyzują one ponadto w pkt 13, że przedsiębiorstwo „należące lub przejęte przez większą grupę kapitałową w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do pomocy w celu ... restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać, że trudności przedsiębiorstwa są wewnętrzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez samą grupę”. Nie wolno, tym bardziej, dopuścić do sytuacji, w której sztuczne oddzielenie umożliwiłoby deficytowej gałęzi działalności w ramach danego przedsiębiorstwa korzystanie z funduszy publicznych.
64. Komisja jest jednak zdania, że sektor europejskich kolejowych przewozów towarowych znajduje się obecnie w bardzo szczególnej sytuacji, wobec czego należy przyjąć, we wspólnym interesie, że pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, która pozwala poprawić trudną sytuację, w jakiej znajduje się działalność przewozów towarowych tego przedsiębiorstwa, może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, o ile spełnia określone warunki.
65. W przypadku sektora kolejowego sytuacja konkurencyjna na rynku usług przewozów towarowych różni się obecnie bardzo od sytuacji na rynku przewozów osobowych. Krajowe rynki przewozów towarowych są otwarte dla konkurencji, natomiast rynki osobowych przewozów kolejowych zostaną otwarte dla konkurencji dopiero od dnia 1 stycznia 2010 r.
66. Sytuacja ta ma implikacje finansowe, ponieważ przewozy towarowe są z zasady zależne tylko od relacji handlowych między nadawcami ładunków towarowych a przewoźnikami. Natomiast w przypadku przewozów pasażerskich równowaga finansowa może także zależeć od interwencji organów władzy publicznej w postaci rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych.
67. Wiele europejskich przedsiębiorstw kolejowych nie rozdzieliło prawnie przewozów osobowych i przewozów towarowych lub przystąpiło do tego rozdziału całkiem niedawno. Obecnie obowiązujące prawodawstwo wspólnotowe nie wymaga dokonania prawnego rozdziału tych dwóch typów działalności.
68. Rewitalizacja kolejowych przewozów towarowych jest od wielu lat jednym z najważniejszych priorytetów europejskiej polityki transportowej. W rozdziale 1 niniejszych wytycznych przypomniane są powody, dla których jest to kwestia priorytetowa.
69. Szczególny charakter kolejowych przewozów towarowych pociąga za sobą konieczność dostosowania podejścia przyjętego w praktyce decyzyjnej Komisji ⁽¹⁾, na podstawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw ⁽²⁾ z 1999 r.
70. Niniejszy rozdział ma na celu ukazanie, w jaki sposób Komisja zamierza realizować to podejście w przyszłości, w świetle praktyki decyzyjnej Komisji i uwzględniając zmiany do wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 1999 r. wprowadzone wytycznymi z 2004 r.
71. Z uwagi na przedstawione powyżej zagrożenia, podejście to jest uzasadnione i zostanie przyjęte wyłącznie w odniesieniu do działów przewozów towarowych przedsiębiorstw kolejowych i tylko na okres przejściowy, czyli dla restrukturyzacji zgłoszonych do dnia 1 stycznia 2010 r., kiedy to rynki osobowych przewozów kolejowych zostaną otwarte dla konkurencji.
72. Ponadto Komisja pragnie uwzględnić fakt, że rośnie liczba państw członkowskich, w których przedsiębiorstwa kolejowe dostosowały swoją organizację do specyfiki rozwoju usług przewozów towarowych i przewozów osobowych, poprzez dokonanie prawnego oddzielenia usług przewozów towarowych. Komisja będzie zatem wymagać, w ramach restrukturyzacji i przed przyznaniem pomocy, dokonania prawnego rozdziału danego działu przewozów towarowych, poprzez przekształcenie go w spółkę handlową prawa prywatnego. Komisja stwierdza, że dokonanie takiego rozdziału w znacznym stopniu przyczynia się, wraz z innymi odpowiednimi działaniami, do osiągnięcia dwóch następujących celów: zapobiegania subsydiowaniu skrośnemu pomiędzy restrukturyzowanym działem a resztą przedsiębiorstwa i zagwarantowania, że wszystkie przepływy finansowe pomiędzy tymi dwoma typami działalności będą zawsze dokonywane na zasadach komercyjnych.

⁽¹⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 2 marca 2005 r., N 386/04, „Pomoc w celu restrukturyzacji Fret SNCF” — Francja (Dz.U. C 172 z 12.7.2005, str. 3).

⁽²⁾ Dz.U. C 288 z 9.10.1999, str. 2.

73. W celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości całość wytycznych dotyczących pomocy na restrukturyzację z 2004 r. nadal znajduje zastosowanie do celów oceny pomocy przewidzianej w niniejszym rozdziale, z wyjątkiem odstępstw wyraźnie wskazanych poniżej.

5.2. Kryteria kwalifikujące

74. Należy dostosować kryterium kwalifikujące w celu uwzględnienia sytuacji, w której dział przewozów towarowych przedsiębiorstwa kolejowego stanowi trwałą i spójną wewnętrzną jednostkę gospodarczą, która będzie prawnie wyodrębniona od reszty przedsiębiorstwa w trakcie restrukturyzacji i przed przyznaniem pomocy, a która napotyka trudności tak jakby została wydzielona z przedsiębiorstwa kolejowego, aby wówczas mogła stanowić „przedsiębiorstwo zagrożone” w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r.
75. Co oznacza w szczególności, że dział danego przedsiębiorstwa napotyka poważne trudności, które mają wewnętrzny charakter i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach przedsiębiorstwa kolejowego.
76. Aby przeznaczony do restrukturyzacji dział stanowił trwałą i spójną wewnętrzną jednostkę gospodarczą, powinien skupiać wszystkie rodzaje działalności (z punktu widzenia przemysłowego, handlowego, księgowego i finansowego) przedsiębiorstwa kolejowego związane z przewozem towarów. Powinna istnieć możliwość przypisania temu działowi określonego poziomu strat a także środków własnych lub kapitału, który odzwierciedlałyby rzeczywistość ekonomiczną, w której działa ten sektor, aby ocena kryterium określonego w punkcie 10 wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. ⁽¹⁾ była spójna.
77. Oceniając, czy dział jest zagrożony w znaczeniu opisanym powyżej, Komisja bierze ponadto pod uwagę zdolność pozostałej części przedsiębiorstwa kolejowego do uzdrowienia działu przeznaczonego do restrukturyzacji.
78. Komisja jest zdania, że chociaż opisana sytuacja nie jest bezpośrednio uwzględniona w wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r., które w pkt 12 wyłączają nowoutworzone przedsiębiorstwa ze swojego zakresu stosowania, to można w tych okolicznościach udzielić pomocy na restrukturyzację, która pozwoli spółce zależnej utworzonej w drodze rozdziału prawnego działać na rynku jako rentowne przedsiębiorstwo. Przewidziane są tutaj wyłącznie sytuacje, gdy spółka zależna, która ma zostać utworzona w drodze rozdziału prawnego, skupia cały dział przewozów towarowych, zgodnie z zasadą odrębności rachunków przewidzianą w art. 9 dyrektywy 91/440/EWG i obejmuje wszystkie aktywa, pasywa, zobowiązania pozabilansowe oraz pracowników tego działu.
79. Komisja stwierdza, na takiej samej podstawie, że jeśli przedsiębiorstwo kolejowe dokonało w ostatnim czasie prawnego wydzielenia swojego działu przewozów towarowych, podczas gdy spełniał on określone powyżej warunki, dana spółka zależna nie może być traktowana jako nowoutworzone przedsiębiorstwo w rozumieniu pkt 12 wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. i w związku z tym nie jest wykluczona z zakresu obowiązywania tych wytycznych.

5.3. Przywrócenie długoterminowej rentowności

80. Komisja będzie sprawdzać nie tylko spełnienie warunków dotyczących przywrócenia długoterminowej rentowności przewidzianych w wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. ⁽²⁾, ale również czy restrukturyzacja jest w stanie zagwarantować przekształcenie przewozów towarowych z działalności chronionej, korzystającej z praw wyłączności, w działalność konkurencyjną

⁽¹⁾ W punkcie 10 wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację stwierdza się: „Dla celów niniejszych wytycznych, z zasady i niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, jest ono w szczególności uznane za zagrożone w następujących okolicznościach:

- w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jeżeli ponad połowa jej zarejestrowanego kapitału została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub
- w przypadku spółki, w której przynajmniej niektórzy członkowie są w sposób nieograniczony odpowiedzialni za długi spółki, jeżeli ponad połowa jej kapitału według sprawozdania finansowego została utracona, w tym ponad jedna czwarta w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub
- niezależnie od rodzaju spółki, jeżeli spełnia ona kryteria w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowej procedurze upadłościowej”.

⁽²⁾ Patrz zwłaszcza pkt 34–37 wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu restrukturyzacji.

prowadzoną w ramach otwartego rynku. Restrukturyzacja ta powinna w związku z tym obejmować wszystkie aspekty działalności przewozów towarowych: przemysłowe, handlowe i finansowe. Plan restrukturyzacji wymagany przez wytyczne dotyczące restrukturyzacji ⁽¹⁾ powinien w szczególności umożliwiać zapewnienie takiego poziomu jakości, niezawodności i obsługi, który odpowiada wymaganiom klientów;

5.4. Zapobieganie nieuzasadnionym zakłóceniom konkurencji

81. Oceniając zapobieganie nieuzasadnionym zakłóceniom konkurencji, zgodnie z wytycznymi dotyczące restrukturyzacji, Komisja będzie się kierować również:
- różnicami w modelach ekonomicznych dla transportu kolejowego i innych rodzajów transportu;
 - wspólnotowym celem przywracania równowagi między różnymi środkami transportu;
 - sytuacją konkurencyjną na rynku w chwili restrukturyzacji (stopień integracji, potencjał wzrostu, obecność konkurentów, perspektywy rozwoju).

5.5. Ograniczenie pomocy do minimum

82. Do potrzeb badania tego kryterium stosowane są przepisy wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. Wkład własny przedsiębiorstwa będzie obejmować wkład działu przewozów towarowych, który zostanie prawnie wydzielony z przedsiębiorstwa kolejowego. Komisja jest jednak zdania, że bardzo szczególna sytuacja, w której znajduje się sektor europejskich przewozów towarowych i która została opisana powyżej, może stanowić okoliczność wyjątkową w rozumieniu pkt 44 tych wytycznych. Wobec tego Komisja będzie mogła zaakceptować niższe wkłady własne niż te przewidziane w wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r., pod warunkiem, że wkład własny działu przewozów towarowych będzie możliwie jak najwyższy, bez narażania jego zdolności do prowadzenia działalności.

5.6. Zasada jednorazowości pomocy

83. Zasada jednorazowej pomocy znajduje zastosowanie wobec wydzielonej prawnie spółki zależnej. Do tego celu uwzględniana będzie pomoc na restrukturyzację zgłoszona jako pierwsza pomoc na cele restrukturyzacji, z której będzie korzystało to przedsiębiorstwo. Pomoc na cele restrukturyzacji, która została zatwierdzona na warunkach przedstawionych powyżej niniejszym rozdziale, nie jest natomiast uwzględniana z punktu widzenia zasady jednorazowej pomocy w odniesieniu do pozostałej części przedsiębiorstwa kolejowego.
84. W celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości: jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe jako całość otrzymało już pomoc na cel restrukturyzacji, zasada jednorazowej pomocy nie pozwala na przyznanie pomocy na restrukturyzację działu przewozów towarowych tego przedsiębiorstwa w sposób przewidziany w niniejszym rozdziale.

6. POMOC NA KOORDYNACJĘ TRANSPORTU

6.1. Cel

85. Jak już wskazano, przepisy art. 73 Traktatu zostały wdrożone rozporządzeniami (EWG) nr 1107/70 i (EWG) nr 1191/69, które zostaną uchylone przez rozporządzenie KDTP. Rozporządzenie KDTP będzie się jednak stosowało tylko do lądowego transportu pasażerskiego. Nie obejmie towarowych przewozów kolejowych, w przypadku których pomoc na potrzeby koordynacji transportu będzie w dalszym ciągu podlegała wyłącznie postanowieniom art. 73 Traktatu.
86. Ponadto art. 9 rozporządzenia KDTP dotyczący pomocy na potrzeby koordynacji transportu i pomocy na działalność badawczą i rozwojową stosuje się tylko nie naruszając art. 73 Traktatu, który można bezpośrednio stosować do uzasadnienia zgodności pomocy na potrzeby koordynacji pasażerskich przewozów kolejowych.
87. Wobec powyższego celem niniejszego rozdziału jest określenie kryteriów umożliwiających Komisji zbadać, na podstawie art. 73 Traktatu, zgodności pomocy na potrzeby koordynacji transportu, zarówno w ujęciu ogólnym (sekcja 6.2) jak i w odniesieniu do niektórych specjalnych form pomocy (sekcja 6.3). Komisja przypomina, że chociaż ogólne zasady stosowania art. 73 Traktatu mają oczywiście znaczenie dla oceny pomocy państwa w świetle rozporządzenia KDTP, niniejsze wytyczne nie omawiają szczegółowych zasad stosowania tego rozporządzenia.

(¹) Patrz w szczególności sekcja 3.2 wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu restrukturyzacji.

6.2. Informacje ogólne

88. Artykuł 73 Traktatu stanowi, że pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu, jest zgodna z Traktatem. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że artykuł ten „uznaje zgodność z Traktatem pomocy dla transportu tylko w ściśle określonych przypadkach, które nie przynoszą szkody interesom ogólnym Wspólnoty” ⁽¹⁾.
89. Znaczenie pojęcia „koordynacji transportu” stosowanego w art. 73 Traktatu WE wykracza poza zwykłe ułatwianie rozwoju działalności gospodarczej. Oznacza ono interwencję organów władzy publicznej, mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie.
90. Postęp w liberalizacji sektora transportu lądowego znacznie zmniejszył, pod pewnymi względami, potrzebę koordynacji. W skutecznie działającym, zliberalizowanym sektorze, koordynację można zasadniczo osiągnąć dzięki działaniu sił rynkowych. Jak jednak zaznaczono powyżej, inwestycje w rozwój infrastruktury pozostają nadal w dużej mierze w gestii organów władzy publicznej. Ponadto, nawet po liberalizacji sektora, mogą się utrzymywać pewne słabości rynku. To właśnie te słabości uzasadniają interwencję organów publicznych w tej dziedzinie.
91. Po pierwsze, w wyniku działania sektora transportu powstają poważne niekorzystne skutki zewnętrzne, oddziałujące m.in. na użytkowników (zatory komunikacyjne) oraz na całe społeczeństwo (zanieczyszczenie środowiska). Te zewnętrzne skutki są trudne do uwzględnienia, zwłaszcza w związku z naturalnymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości włączenia kosztów zewnętrznych czy nawet bezpośrednich kosztów użytkownika do opłat za dostęp do infrastruktury transportowej. Mogą stąd wynikać dysproporcje między różnymi środkami transportu, które należy korygować przy pomocy wsparcia ze strony organów władzy publicznej dla tych środków transportu, które generują najniższe koszty zewnętrzne.
92. Po drugie, sektor transportu może mieć kłopoty z „koordynacją” w sensie ekonomicznym, związaną na przykład z przyjmowaniem wspólnych standardów interoperacyjności dla kolei lub z połączeniami między różnymi sieciami transportowymi.
93. Po trzecie, przedsiębiorstwa kolejowe mogą nie być zdolne do czerpania pełnych korzyści ze swoich działań badawczych, rozwojowych i innowacyjnych (pozytywne skutki zewnętrzne), co również stanowi słabość rynku.
94. Istnienie w Traktacie szczegółowego przepisu pozwalającego na zatwierdzenie pomocy, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu, świadczy o powadze zagrożenia wiążącego się ze słabościami rynku i ich niekorzystnego wpływu na rozwój Wspólnoty.
95. Co do zasady, pomoc odpowiadająca potrzebom koordynacji transportu powinna być uznana za zgodną z Traktatem.
96. Niemniej jednak, aby dana pomoc mogła być traktowana jako „odpowiadająca potrzebom” koordynacji transportu, powinna być konieczna i proporcjonalna do założonego celu. Ponadto związane z tą pomocą zakłócenia konkurencji nie powinny szkodzić interesom ogólnym Wspólnoty. Przykładowo, pomoc służąca reorientacji przepływu ruchu z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w stronę kolei nie spełniałaby tych kryteriów.
97. Ostatnie kryterium przewiduje, że, z uwagi na szybki rozwój sektora transportu i związaną z tym potrzebę koordynacji, każda pomoc zgłaszana Komisji w celu wydania decyzji co do jej zgodności z Traktatem na podstawie art. 73, powinna być ograniczona ⁽²⁾ do maksymalnie 5 lat, co umożliwi Komisji jej ponowne zbadanie pod kątem uzyskanych wyników i, w razie konieczności, wydanie pozwolenia na jej wznowienie ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 października 1978 r., sprawa 156/77, Komisja przeciwko Belgii, Rec. 1978, str. 1881, pkt 10.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Okres ten jest wydłużony do 10 lat w odniesieniu do środków, które podlegają przepisom art. 15 ust. 1 lit. e) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51), dyrektywa zmieniona ostatnio dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 100). Zob. w szczególności decyzję Komisji z dnia 2 kwietnia 2008 r. NN 46/B/06 — Słowacja — Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/WE (transport sector), jeszcze nieopublikowaną.

98. Pomoc na potrzeby koordynacji transportu, szczególnie w przypadku sektora kolejowego, może przybierać wiele form:
- a) pomoc na cele korzystania z infrastruktury, czyli pomoc przyznawana przedsiębiorstwom kolejowym, które muszą ponosić wydatki związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas gdy przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe w oparciu o inne środki transportu nie podlegają takiemu obciążeniu;
 - b) pomoc na ograniczenie kosztów zewnętrznych, mająca zachęcać do zmiany transportu na transport kolejowy, ponieważ generuje on mniejsze koszty zewnętrzne w porównaniu z innymi typami transportu, jak np. transport drogowy;
 - c) pomoc na rzecz interoperacyjności oraz, jeżeli odpowiada to potrzebom koordynacji transportu, pomoc na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa, usunięcia barier technicznych i zmniejszenia uciążliwości wynikających z hałasu (dalej zwana „pomocą na potrzeby interoperacyjności”);
 - d) pomoc na działalność badawczą i rozwojową odpowiadającą potrzebom koordynacji transportu.
99. W kolejnych sekcjach Komisja wskaże warunki, które, w świetle jej praktyki decyzyjnej, pozwalają zapewnić zgodność poszczególnych rodzajów pomocy na koordynację transportu z warunkami zgodności określonymi w art. 73 Traktatu. Uwzględniając szczególnie charakter pomocy na działalność badawczą i rozwojową, kryteria stosowane przy tego rodzaju środkach są rozpatrywane oddzielnie.

6.3. Kryteria pomocy na cele użytkowania infrastruktury kolejowej, ograniczenia kosztów zewnętrznych i interoperacyjności

100. Ocena zgodności pomocy na cele użytkowania infrastruktury, ograniczenia kosztów zewnętrznych i interoperacyjności pod kątem art. 73 Traktatu jest analogiczna do praktyki decyzyjnej Komisji w zakresie stosowania art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. W świetle tej praktyki wymienione poniżej warunki szczegółowe wydają się wystarczające do stwierdzenia zgodności pomocy.

6.3.1. Koszty kwalifikowane

101. Koszty kwalifikowane są określane na następującej podstawie:
102. W odniesieniu do **pomocy na cele korzystania z infrastruktury kolejowej**, kosztami kwalifikowanymi są dodatkowe koszty użytkowania infrastruktury, ponoszone przez transport kolejowy, ale nie ponoszone przez konkurencyjną gałąź transportu, która powoduje większe zanieczyszczenia.
103. W odniesieniu do **pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych**, kosztami kwalifikowanymi jest część kosztów zewnętrznych, którą transport kolejowy pozwala zaoszczędzić w stosunku do konkurencyjnych gałęzi transportu.
104. Z tego względu, należy przypomnieć, że art. 10 dyrektywy 2001/14/WE wyraźnie pozwala państwom członkowskim wprowadzić system rekompensat za możliwe do wykazania, niepokrywane przez konkurencyjne gałęzie transportu, koszty związane ze środowiskiem, wypadkami i infrastrukturą, w takiej wysokości, w jakiej te koszty przekraczają równoważne koszty kolei. Ponieważ nie istnieje jeszcze wspólnotowe prawodawstwo harmonizujące metody obliczania opłat za dostęp do infrastruktury w różnych gałęziach transportu lądowego, stosując niniejsze wytyczne Komisja będzie uwzględniała rozwój przepisów mających zastosowanie do obliczania kosztów infrastruktury i kosztów zewnętrznych⁽¹⁾.

(¹) Artykuł 11 akapit trzeci dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r., w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, str. 42), zmienionej dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344), stwierdza w tej kwestii, że „Najpóźniej dnia 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi, po zbadaniu wszystkich opcji, w tym kosztów związanych z ochroną środowiska, hałasem, natężeniem ruchu i ochroną zdrowia, powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszelkich zewnętrznych kosztów, jako podstawy obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Model ten musi być połączony z analizą skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich środków transportu oraz strategią na rzecz stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich środków transportu.” W ramach sporządzania komunikatu w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych, aby osiągnąć wspomniany cel, Komisja Europejska opublikowała w dniu 16 stycznia 2008 r. podręcznik zbierający wszystkie zrealizowane dotychczas badania dotyczące kosztów zewnętrznych w sektorze transportu (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Podręcznik ten, przygotowany we współpracy kilku instytutów badawczo-naukowych zajmujących się transportem, może być wykorzystywany, razem z innymi elementami, do określenia kwalifikowalności kosztów. Ponadto Komisja opublikowała, w dokumencie COM(1998) 466, Białą Księgę zatytułowaną „Sprawiedliwa zapłata za korzystanie z infrastruktury: Etapowe podejście do wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury w UE” (Biuletyn UE — Suplement nr 3/98).

105. Zarówno w przypadku pomocy na cele korzystania z infrastruktury kolejowej, jak i pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych, państwo członkowskie powinno dostarczyć uzasadnioną i przedstawioną w ujęciu ilościowym analizę porównawczą kosztów transportu kolejowego i alternatywnych opcji bazujących na innych gałęziach transportu ⁽¹⁾. Wykorzystana metoda i przeprowadzone obliczenia muszą być podane do wiadomości publicznej ⁽²⁾.
106. W odniesieniu do **pomocy na potrzeby interoperacyjności**, koszty kwalifikowane, o ile przyczyniają się do osiągnięcia celu koordynacji transportu, obejmują wszystkie inwestycje związane z wprowadzaniem systemów bezpieczeństwa i systemów interoperacyjnych ⁽³⁾ lub ze zmniejszeniem uciążliwości wynikających z hałasu, zarówno w infrastrukturze kolejowej, jak i w pojazdach szynowych. Koszty kwalifikowane obejmują w szczególności inwestycje związane z wdrażaniem ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) i wszelkie inne podobne środki, które mogą przyczynić się do likwidacji barier technicznych na europejskim rynku usług kolejowych ⁽⁴⁾.

6.3.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

107. W przypadku gdy intensywność pomocy jest niższa od poniższych wartości, Komisja uważa, że istnieje domniemanie konieczności i proporcjonalności pomocy:
- a) w przypadku pomocy na cele korzystania z infrastruktury: 30 % całkowitego kosztu transportu kolejowego w granicach 100 % kosztów kwalifikowanych ⁽⁵⁾;
 - b) w przypadku pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych: 30 % ⁽⁶⁾ całkowitego kosztu transportu kolejowego w granicach 50 % kosztów kwalifikowanych ⁽⁷⁾;
 - c) w przypadku pomocy na potrzeby interoperacyjności: 50 % kosztów kwalifikowanych.
108. W przypadku pomocy powyżej tych wartości progowych państwa członkowskie muszą wykazać konieczność i proporcjonalność środków ⁽⁸⁾.
109. Zakres pomocy na cele korzystania z infrastruktury kolejowej oraz pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych powinien ograniczać się ściśle do rekompensaty za koszty alternatywne związane z korzystaniem z transportu kolejowego zamiast transportu powodującego większe zanieczyszczenia. Jeśli istnieje więcej możliwych konkurencyjnych rozwiązań, które powodują wyższe zanieczyszczenie niż transport kolejowy, wybrany limit odpowiada najwyższemu zróżnicowaniu kosztów spośród tych alternatywnych rozwiązań. O ile zachowane są progi intensywności pomocy wskazane w pkt 108, można domniemywać, że kryterium dotyczące niewystępowania nadmiernych rekompensat zostało spełnione.

⁽¹⁾ Państwa członkowskie będą mogły znaleźć wskazówki dotyczące różnych metod wyceny kosztów zewnętrznych w załączniku 2 do Zielonej Księgi Komisji „W kierunku uczciwych i efektywnych cen w transporcie — opcje polityki dotyczące internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w UE” (Biuletyn UE — suplement nr 2/96; dokument COM(1995) 691 wersja ostateczna) i w studium, które Komisja przedstawiła dnia 16 stycznia 2008 r. (Patrz art. 11 dyrektywy 1999/62/WE).

⁽²⁾ Artykuł 10 dyrektywy 2001/14/WE.

⁽³⁾ Patrz w szczególności dyrektywa Rady 96/48/WE z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6), zmieniona dyrektywą 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 25.6.2007, str. 63) oraz dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, (Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1); dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/32/WE.

⁽⁴⁾ Obliczenie kosztów kwalifikowanych uwzględni ewentualne modulacje opłat za używanie infrastruktury, w zależności od osiągnięć pojazdów szynowych (w szczególności uciążliwości wynikające z hałasu).

⁽⁵⁾ Zob. jako przykład: decyzja Komisji z dnia 27 grudnia 2006 r., N 574/05, w sprawie przedłużenia systemu istniejącej pomocy N 335/03 — Włochy (Friuli-Wenecja Julijska) — Pomoc na cele tworzenia usług w dziedzinie kolejowych przewozów kombinowanych, (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, str. 6); decyzja Komisji z dnia 12 października 2006 r. N 427/06 w sprawie Zjednoczone Królestwo — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), (Dz.U. C 283 z 21.11.2006, str. 10).

⁽⁶⁾ Zgodnie z załącznikiem 1 do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003 (Dz.U. L 328 z 24.11.2006, str. 1), wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przesunięciem modalnym (zmianą transportu) jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. W niniejszych wytycznych, w przypadku pomocy państwa na potrzeby koordynacji transportu, kryterium wynosi 30 % całkowitego kosztu transportu kolejowego.

⁽⁷⁾ Zob. jako przykład: decyzja Komisji N 552/06 z dnia 22 grudnia 2006 r. w sprawie Danii, Przedłużenie okresu obowiązywania programu pomocy na rzecz ochrony środowiska dotyczącego przewozu towarów koleją, (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, str. 5) i decyzja Komisji N 427/06 z dnia 12 października 2006 r. w sprawie Zjednoczone Królestwo — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), op.cit.

⁽⁸⁾ Tak może być w przypadku środków pomocy na rzecz interoperacyjności na obszarze transeuropejskiej sieci kolejowej, której definicję określiła ostatnio decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

110. Jeżeli beneficjentem pomocy jest przedsiębiorstwo kolejowe, należy zawsze wykazać, że pomoc odnosi rzeczywisty efekt w postaci zmiany transportu na kolej. W tym celu konieczne jest w zasadzie, aby pomoc odzwierciedlała się w cenie żądanej od pasażera lub od nadawcy ładunku towarowego, ponieważ właśnie na płaszczyźnie cenowej dokonuje się wybór między koleją a środkami transportu powodującymi większe zanieczyszczenie ⁽¹⁾ jak np. transport drogowy.
111. Na koniec, szczególnie w przypadku pomocy na cele korzystania z infrastruktury oraz w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych, muszą zaistnieć realne perspektywy utrzymania wielkości przewozów przeniesionych na kolej, aby pomoc prowadziła do trwałego przeniesienia przewozów na kolej.

6.3.3. Wniosek

112. Pomoc na cele korzystania z infrastruktury kolejowej, pomoc w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych i pomoc na potrzeby interoperacyjności, która jest konieczna i proporcjonalna i w związku z tym nie powoduje zakłóceń konkurencji w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, powinna zostać uznana za zgodną z art. 73 Traktatu.

6.4. Zgodność pomocy na działalność badawczą i rozwojową

113. W dziedzinie transportu lądowego art. 3 ust. 1. lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70, przyjętego na podstawie art. 73 Traktatu, przewiduje możliwość przyznania pomocy na działalność badawczą i rozwojową. Komisja opracowała w ostatnich latach praktykę dotyczącą stosowania tego przepisu ⁽²⁾.
114. Artykuł 9 ust. 2 lit. b) rozporządzenia KDTP włącza tekst art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. Na podstawie tego przepisu pomoc, której celem jest wspieranie badań lub rozwoju w zakresie systemów oraz technologii pasażerskiego transportu kolejowego, które są bardziej opłacalne dla społeczeństwa, która jest ograniczona do fazy badań i rozwoju i nie dotyczy fazy komercyjnej eksploatacji takich systemów i technologii transportowych, powinna być uznawana za pomoc odpowiadającą potrzebom koordynacji transportu.
115. Artykuł 9 ust. 2 lit. b) stosuje się bez uszczerbku dla przepisów art. 87 Traktatu. Zatem pomoc na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną w dziedzinie transportu pasażerskiego, która nie jest objęta art. 9 rozporządzenia KDTP, oraz pomoc dotycząca wyłącznie transportu towarowego mogą zostać uznane za zgodne na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.
116. Z tego względu we wspólnotowych zasadach ramowych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną ⁽³⁾ (dalej zwanych „zasadami ramowymi”) Komisja określiła warunki, pod którymi taka pomoc może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu. Te zasady ramowe mają zastosowanie do „pomocy służącej wsparciu działalności badawczej, rozwojowej i innowacyjnej we wszystkich sektorach podlegających regulacjom Traktatu WE. Mają one także zastosowanie do sektorów podlegających szczególnym zasadom wspólnotowym w zakresie pomocy państwa, o ile zasady te nie stanowią inaczej” ⁽⁴⁾. Zasady te mają więc zastosowanie do pomocy służącej wsparciu działalności badawczej, rozwojowej i innowacyjnej w sektorze transportu kolejowego, która nie jest objęta zakresem zastosowania art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 ani art. 9 rozporządzenia KDTP (po wejściu w życie tego rozporządzenia).
117. Nie jest wykluczone, że zgodność pomocy na działalność badawczą i rozwojową można by oceniać bezpośrednio na podstawie art. 73 Traktatu WE, o ile przewidywany przez nią cel odpowiada potrzebom koordynacji transportu. W takim przypadku należy sprawdzić, czy spełnione są wspomniane powyżej warunki, a zwłaszcza wymogi konieczności pomocy, jej proporcjonalności w stosunku

⁽¹⁾ W odniesieniu do środków objętych art. 15 ust. 1 lit. e) dyrektywy 2003/96/WE, można uznać, chyba że udowodniono, że jest inaczej, istnienie wpływu na cenę transportu. Patrz w szczególności decyzja Komisji z dnia 2 kwietnia 2008 r. NN 46/B/06 — Słowacja — dotycząca zwolnień z akcyzy w dyrektywie 2003/96/WE, jeszcze nieopublikowana.

⁽²⁾ Decyzja Komisji N 780/06 z dnia 30 maja 2007 r. — Niderlandy — Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; projekt „CompoCaNord”, (Dz.U. C 227 z 27.9.2007, str. 5); decyzja Komisji z dnia 19 lipca 2006 r., N 556/05 — Niderlandy — Pomoc na ochronę środowiska i rozwój innowacji w sektorze transportu publicznego w prowincji Gelderland, (Dz.U. C 207 z 30.8.2006); decyzja Komisji z dnia 20 lipca 2005 r., N 63/05 — Republika Czeska — Program na rzecz oszczędności energii oraz wykorzystania paliw alternatywnych w sektorze transportu, (Dz.U. C 83 z 6.4.2006).

⁽³⁾ Dz.U. C 323 z 30.12.2006, str. 1

⁽⁴⁾ Ibidem, pkt 2.1.

do zakładanego celu i nieszkodzenia interesom ogólnym Wspólnoty. Komisja jest zdania, że ogólne zasady ustanowione we wspólnotowych zasadach ramowych powinny być uwzględniane w analizie poszczególnych kryteriów.

7. GWARANCJE PAŃSTWOWE DLA PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH

118. Obwieszczenie Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwowej w formie gwarancji ⁽¹⁾ określa ramy prawne stosujące się do gwarancji państwowych, obejmujące również sektor transportu kolejowego.
119. Zgodnie z punktem 2.1.3 tego obwieszczenia za pomoc w formie gwarancji uznawane są: „bardziej korzystne warunki finansowania uzyskiwane przez przedsiębiorstwa, których forma prawna wyklucza upadłość lub inne procedury upadłościowe, bądź przewiduje bezpośrednią gwarancję państwa, czy też pokrywanie strat ze środków państwowych”.
120. Zgodnie z utrwaloną praktyką Komisja uznaje, że nieograniczone gwarancje w sektorze otwartym dla konkurencji są niezgodne z Traktatem WE. W świetle zasady proporcjonalności gwarancje te nie mogą być w szczególności uzasadnione zadaniami o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku nieograniczonej gwarancji niemożliwe jest sprawdzenie, czy kwota pomocy nie przekracza kosztów netto świadczenia usług publicznych ⁽²⁾.
121. Jeśli gwarancje państwa są przyznawane przedsiębiorstwom działającym zarówno na rynkach konkurencyjnych jak i na rynkach pozbawionych konkurencji, Komisja zwykle żąda całkowitego zniesienia nieograniczonej gwarancji przyznawanej przedsiębiorstwu jako całości ⁽³⁾.
122. Z nieograniczonych gwarancji korzysta wiele przedsiębiorstw kolejowych. Gwarancje te są na ogół pozostałością po szczególnym statusie monopoli historycznych ustanowionych dla przedsiębiorstw kolejowych przed wejściem w życie Traktatu WE lub przed otwarciem dla konkurencji rynku usług przewozów kolejowych.
123. Zgodnie z informacjami znajdującymi się w posiadaniu Komisji, bardzo duża część tych gwarancji stanowi istniejącą pomoc. Komisja wzywa zainteresowane państwa członkowskie do poinformowania jej, na jakich warunkach są stosowane te systemy istniejącej pomocy oraz jakie środki są planowane w celu ich zniesienia zgodnie z procedurą określoną w sekcji 8.3.

8. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

8.1. Zasady łączenia pomocy

124. Pułapy pomocy ustanowione w niniejszych wytycznych stosują się niezależnie od tego, czy pomoc, o której mowa, jest finansowana wyłącznie ze środków państwa, czy w całości lub w części ze środków wspólnotowych. Pomoc zatwierdzona na podstawie niniejszych wytycznych nie może być łączona z inną pomocą państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ani z innym finansowaniem wspólnotowym, jeśli takie łączenie prowadzi do osiągnięcia wyższego pułapu pomocy niż przewidziany w niniejszych wytycznych.
125. W przypadku gdy te same koszty kwalifikowane odnoszą się do różnych rodzajów pomocy, stosuje się najkorzystniejszy pułap pomocy.

8.2. Data stosowania

126. Komisja będzie stosowała niniejsze wytyczne od dnia ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Komisja będzie stosowała niniejsze wytyczne do wszystkich rodzajów pomocy, zgłoszonej lub niezgłoszonej, o których będzie rozstrzygała po dacie publikacji niniejszych wytycznych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, str. 14.

⁽²⁾ Decyzja Komisji 2005/145/WE z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie pomocy państwa przyznanych przez Francję przedsiębiorstwu EDF oraz sektorowi elektrycznemu i gazowemu, (Dz.U. L 49 z 22.2.2005, str. 9); decyzja Komisji z dnia 24 kwietnia 2007 r., E 12/00, Polska, nieograniczona gwarancja dla Poczty Polskiej, (Dz.U. C 284 z 27.11.2007, str. 2); decyzja Komisji z dnia 27.3.2002, E 10/00, Niemcy, gwarancja państwa dla publicznych instytucji kredytowych, (Dz.U. C 150 z 22.6.2002, str. 7).

⁽³⁾ Ibidem.

8.3. Właściwe środki

127. Zgodnie z art. 88 ust. 1 Traktatu Komisja wnioskuje, aby państwa członkowskie zmieniły swoje systemy pomocy w zakresie pomocy państwa będącej przedmiotem niniejszych wytycznych, w celu dostosowania ich do niniejszych wytycznych, najpóźniej w terminie dwóch lat od ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, z zastrzeżeniem przepisów szczególnych zawartych w rozdziale dotyczącym gwarancji państwa. Wzywa się państwa członkowskie do pisemnego potwierdzenia, w terminie najpóźniej jednego roku od daty publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, że zgadzają się na propozycje właściwych środków.
128. W przypadku niewystosowania przez państwo członkowskie pisemnego potwierdzenia we wskazanym powyżej terminie, Komisja stosuje przepisy art. 19 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽¹⁾ i w razie konieczności wszczyna postępowanie przewidziane w tym artykule.

8.4. Okres ważności i sprawozdanie

129. Komisja zastrzega sobie prawo do dokonywania zmian w niniejszych wytycznych. Komisja przedstawi sprawozdanie z wykonania niniejszych wytycznych przed każdą ich zmianą, a najpóźniej po upływie 5 lat od daty ich publikacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006.

V

(Ogłoszenia)

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

KOMISJA

Zaproszenie do składania wniosków — EACEA/21/08

Dotyczące wdrożenia Okna Współpracy Zewnętrznej Erasmus Mundus Region Azji w roku akademickim 2008/2009

Program działań Wspólnoty na rzecz promocji współpracy pomiędzy szkołami wyższymi oraz wymiany studentów, badaczy i kadry naukowej z państw członkowskich UE i państw trzecich

(2008/C 184/08)

1. Cele i opis

Okno Współpracy Zewnętrznej Erasmus Mundus ma na celu wzajemne wzbogacenie i lepsze zrozumienie pomiędzy Unią Europejską i państwami trzecimi. Program został opracowany w celu wzmocnienia współpracy instytucjonalnej szkół wyższych między Unią Europejską a państwami trzecimi poprzez mobilność rozumianą jako wymiana studentów i pracowników naukowych w celu studiowania, nauczania, prowadzenia szkoleń i badań.

Program pokryje następujące działania i koszty:

Ustanowienie **partnerstw** instytucjonalnych pomiędzy szkołami wyższymi w Unii Europejskiej i państwach trzecich obejmujących dwa rodzaje działalności:

- **organizację mobilności indywidualnej** studentów, badaczy oraz pracowników naukowych szkół wyższych,
- **wdrożenie mobilności indywidualnej**. Rodzaje mobilności i szkół objętych niniejszym zaproszeniem:
 - *studenci*: studia licencjackie, magisterskie, doktoranckie i postdoktoranckie,
 - *pracownicy akademicy*: wymiana w celu nauczania, praktycznych szkoleń i badań.

2. Kwalifikujący się wnioskodawcy i beneficjenci

Wnioskodawcy to europejskie uniwersytety lub szkoły wyższe posiadające partnerstwo z maksymalnie 20 instytucjami partnerskimi.

W skład partnerstw wchodzi europejskie szkoły wyższe będące w posiadaniu Karty Erasmusa przed publikacją niniejszego zaproszenia oraz uznane i akredytowane przez władze krajowe szkoły wyższe w państwach trzecich.

3. Kwalifikujące się kraje

Kraje kwalifikujące się do działań objętych niniejszym zaproszeniem to:

- 27 państw członkowskich Unii Europejskiej,
- kraje kandydujące do Unii Europejskiej Chorwacja i Turcja oraz państwa EOG (Islandia, Liechtenstein i Norwegia),
- następujące państwa azjatyckie: Afganistan, Bhutan, Nepal, Pakistan, Bangladesz, Kambodża, Sri Lanka, Indie, Indonezja, Malesja, Filipiny, Tajlandia, Chiny, Korea Północna, Birma i Malediwy.

4. Dostępny budżet

Szacowana kwota ogółem przeznaczona na działania objęte niniejszym zaproszeniem dotyczącym regionu Azji wynosi **11 085 700 EUR**.

Okno geograficzne	Liczba partnerstw, które mają być dofinansowane	Szacowana maksymalna wysokość dotacji na jedno partnerstwo
Region Azji	2	5 542 850 EUR

5. Termin

Ostateczny termin składania wniosków upływa w dniu **31 października 2008 r.**

6. Dalsze informacje

Pełny tekst zaproszenia do składania wniosków oraz formularze zgłoszeniowe są dostępne na następującej stronie internetowej:

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

Wnioski muszą spełniać wymagania określone w pełnej wersji zaproszenia i należy je składać na przeznaczonym do tego celu formularzu.

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA

POMOC PAŃSTWA — WŁOCHY

Pomoc państwa C 26/08 (ex NN 31/08) — Pożyczka 300 mln EUR dla spółki Alitalia

Wezwanie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 184/09)

Pismem z dnia 11 czerwca 2008 r. odtworzonym w języku oryginału na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja zawiadomiła władze Włoch o swojej decyzji o wszczęciu procedury dotyczącej wyżej wspomnianej pomocy określonej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma na adres:

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

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom włoskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

FAKTY I PROCEDURA

- (1) Podczas spotkania, które miało miejsce w dniu 23 kwietnia 2008 r., władze włoskie poinformowały Komisję, że włoska Rada Ministrów zatwierdziła dnia 22 kwietnia 2008 r. dekretem z mocą ustawy nr 80 z dnia 23 kwietnia 2008 r. ⁽¹⁾ przyznanie spółce Alitalia pożyczki w wysokości 300 mln EUR.
- (2) Pismem z dnia 24 kwietnia 2008 r. Komisja poprosiła władze włoskie o potwierdzenie przyznania tej pożyczki i dostarczenie wszelkich informacji, jakie mogłyby być przydatne do dokonania oceny tego środka w odniesieniu do art. 87 i 88 Traktatu WE.
- (3) Pismem z dnia 30 maja 2008 r. władze włoskie odpowiedziały na pismo Komisji z dnia 24 kwietnia 2008 r., po

przyznaniu im przez Komisję dodatkowego przedłużenia terminu, w którym poinformowały Komisję o przyjęciu w dniu 27 maja 2008 r. dekretu z mocą ustawy nr 93 ⁽²⁾ przewidującego umożliwienie spółce Alitalia wliczenie wspomnianej pożyczki do jej kapitału własnego w celu pokrycia strat. Miało to na celu umożliwienie spółce zachowania wartości jej kapitału, aby straty nie spowodowały obniżenia wysokości kapitału i rezerw poniżej prawnie dozwolonego poziomu i co za tym idzie uruchomienia postępowania upadłościowego („procedura concorsuale”). Dzięki temu perspektywa prywatyzacji byłaby wciąż otwarta i wiarygodna.

- (4) Komisja otrzymała jednocześnie wiele skarg w sprawie przyznania przez władze włoskie spółce Alitalia pożyczki w wysokości 300 mln EUR.

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

⁽²⁾ Decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 dell' 28.5.2008).

OCENA

- (5) W odniesieniu do klasyfikacji wspomnianego środka pomocy Komisja ma wątpliwości co do tego, czy Włochy przyznając spółce Alitalia wspomnianą pomoc nie zachowały się jak zainteresowany udziałowiec prowadzący strukturalną, globalną lub sektorową politykę i kierujący się rentownością zainwestowanego kapitału w perspektywie długoterminowej raczej niż jak zwyczajny inwestor.
- (6) W tym kontekście na podstawie informacji jakimi dysponuje Komisja uważa, że przedmiotowy środek niezależnie od tego, w jaki sposób zostaną użyte wspomniane fundusze, daje spółce Alitalia korzyść gospodarczą, której nie uzyskalaby w normalnych warunkach rynkowych. Ocena ta opiera się na sytuacji finansowej spółki oraz warunkach i okolicznościach przyznania przedmiotowego środka.
- (7) Komisja ma również wątpliwości, co do zgodności wspomnianego środka ze wspólnym rynkiem. W związku z tym, na podstawie posiadanych przez nią informacji, Komisja uważa, że przedmiotowy środek pomocy nie jest zgodny z jednolitym rynkiem zgodnie z Wytocznymi wspólnotowymi dotyczącymi pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽³⁾. Komisja przypomina, że spółka Alitalia korzystała już z pomocy na ratowanie i restrukturyzację.

TEKST PISMA

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

1. PROCEDURA

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

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

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

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

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

⁽³⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, str. 2.

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

⁽⁵⁾ GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

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

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

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

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

- (10) L’articolo 1 di questo decreto-legge autorizza a concedere ad Alitalia un prestito di 300 Mio EUR per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità e stabilisce che tale prestito debba essere rimborsato nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione del capitale sociale di Alitalia e il 31 dicembre 2008. Il predetto articolo prevede inoltre che il prestito in questione sia gravato da un tasso d’interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 ⁽⁷⁾ e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽⁸⁾.
- (11) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione che con decreto-legge n. 93 il governo italiano ha concesso ad Alitalia la facoltà di imputare l’importo del prestito in conto capitale per coprire le proprie perdite (cfr. articolo 4, paragrafo 3, del suddetto decreto-legge). Questa facoltà è finalizzata a preservare il valore del capitale della compagnia per evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l’attivazione della procedura concorsuale, nonché a far sì che le prospettive di privatizzazione restino aperte e credibili.
- (12) Le modalità di rimborso del prestito indicate nel decreto-legge n. 80 permangono valide nel contesto del decreto-legge n. 93, ad eccezione del tasso di interesse applicato al prestito che è maggiorato dell’1 % (cfr. articolo 4, paragrafi 1 e 2, del decreto-legge n. 93) e del fatto che, nell’ipotesi di una liquidazione della compagnia, l’importo

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

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

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

- (13) Secondo l’articolo 87, paragrafo 1, del trattato, sono “incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.
- (14) Per definire una misura nazionale come aiuto di Stato si presuppone che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, ossia che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio mediante risorse statali; 2) il vantaggio sia selettivo e 3) la misura in causa falsi o minacci di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra Stati membri ⁽⁹⁾.
- (15) Esponiamo nel seguito le ragioni che inducono la Commissione a ritenere a questo stadio che la misura in oggetto soddisfi tali condizioni cumulative.
- 3.1.1. *In merito all’esistenza di un vantaggio conferito mediante risorse statali*
- (16) Da una parte occorre rilevare che la misura in oggetto (nel seguito “la misura”) è un prestito, il cui importo può essere imputato sui fondi propri di Alitalia ⁽¹⁰⁾, che è stato direttamente concesso a quest’ultima dallo Stato italiano e comporta pertanto il trasferimento di risorse statali. Inoltre, la misura è imputabile allo Stato italiano, giacché la decisione di concessione del suddetto prestito è stata adottata dal Consiglio dei ministri italiano il 22 aprile 2008 e completata dal decreto-legge n. 93, del 27 maggio 2008.
- (17) Per quanto riguarda, d’altra parte, l’esistenza di un vantaggio economico, la Commissione ritiene, a questo stadio e sulla base delle informazioni di cui dispone, che la misura, qualunque sia l’uso dei fondi corrispondenti, conferisca ad Alitalia un vantaggio economico di cui essa non avrebbe beneficiato in condizioni normali di mercato ⁽¹¹⁾.

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

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

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

⁽⁷⁾ GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

⁽⁸⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

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

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

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

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

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

⁽¹⁶⁾ Cfr. supra, considerando 10.

⁽¹⁷⁾ Cfr. supra, considerando 12.

⁽¹⁸⁾ Cfr. nota n. 4.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

⁽²⁰⁾ Cfr. nota n. 5.

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

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

(30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalorano la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.

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

(32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale,

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

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

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

3.1.2. In merito al carattere selettivo della misura

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

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

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

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

3.2. Qualifica della misura come aiuto illegittimo

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

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

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

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

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

3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4. Conclusione

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

⁽²⁷⁾ GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

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

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

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

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

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

⁽²⁵⁾ GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

⁽²⁶⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

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

4. DECISIONE

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

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

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

Zgłoszenie zamiaru koncentracji
(Sprawa COMP/M.5141 — KLM/Martinair)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 184/10)

1. W dniu 17 lipca 2008 r. zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM”, Niderlandy), kontrolowane przez Air France-KLM Holding SA („Air France-KLM”, Francja) przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady wyłączną kontrolę nad całym przedsiębiorstwem Martinair Holland NV („Martinair”, Niderlandy) w drodze zakupu akcji.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji są:

— w przypadku KLM: międzynarodowe linie lotnicze obsługujące loty pasażerskie i towarowe na całym świecie,

— w przypadku Martinair: linie lotnicze oferujące zarówno pasażerskie jak i towarowe loty czarterowe i rejsowe, obsługujące tylko połączenia wewnątrzkontynentalne.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przysyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.5141 — KLM/Martinair, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

(¹) Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

INNE AKTY

KOMISJA

Publikacja wniosku zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych

(2008/C 184/11)

Niniejsza publikacja uprawnia do zgłoszenia sprzeciwu wobec wniosku zgodnie z art. 7 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 ⁽¹⁾. Oświadczenia o sprzeciwie muszą wpłynąć do Komisji w terminie sześciu miesięcy od daty niniejszej publikacji.

STRESZCZENIE

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 510/2006**„OVOS MOLES DE AVEIRO”****NR WE: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****CHNP () CHOG (X)**

Niniejsze streszczenie zawiera główne elementy specyfikacji produktu przeznaczone do celów informacyjnych.

1. Właściwy organ państwa członkowskiego:

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

2. Grupa składająca wniosek:

Nazwa: 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
Faks: (351) 234 42 30 76
E-mail: apoma@sapo.pt
Skład: Producenci/przetwórcy (X) inni ()

3. Rodzaj produktu:

Klasa 2.4 — chleb, ciasto, ciastka, wyroby cukiernicze, herbatniki i inne wyroby piekarskie

(¹) Dz.U. L 93 z 31.3.2006, str. 12.

4. Specyfikacja produktu:

(podsumowanie wymogów określonych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 510/2006)

4.1. Nazwa produktu: „Ovos moles de Aveiro”

4.2. *Opis produktu:* „Ovos moles de Aveiro” to produkty otrzymywane poprzez połączenie surowych żółtek jaj z syropem. Mogą być otoczone opłatkami lub pakowane w baryłki z drewna lub porcelany. Mają jednorodny kolor, który może przyjmować różne odcienie między kolorem żółtym a pomarańczowym, jednolity i mało intensywny połysk, złożony aromat żółtka jaja nadającego specyficzny zapach, składający się z różnych aromatów, takich jak karmelowy, cytrynowy oraz bakaliowy, które powstają w wyniku zachodzących w czasie gotowania reakcji chemicznych między cukrem i składnikami żółtka jaja. Mają słodki smak, wyczuwalne są smaki żółtka jaja oraz cukru zmienione w wyniku gotowania, oraz kremową, choć gęstą konsystencję. Tekstura jest jednolita, bez grudek żółtka jaja ani ziarenek cukru (które są jednak akceptowalne po kilku dniach od ich produkcji, pod warunkiem że wynikają z procesu naturalnej krystalizacji produktu). Opłatek, w którym produkt jest niekiedy wprowadzany do obrotu, ma kolor jednolity, który może czasami przybierać różne odcienie między kolorem białym a kremowym, jest nieprzezroczysty, matowy, bez zapachu lub też o delikatnym zapachu mąki. Ma charakterystyczny smak, plastyczną i kruchą konsystencję oraz suchą, gładką i jednolitą teksturę.

4.3. *Obszar geograficzny:* Biorąc pod uwagę szczególne wymogi stawiane w odniesieniu do żółtek jaj, w szczególności dotyczące koloru oraz świeżości, obszar geograficzny produkcji jaj jest ograniczony do gmin sąsiadujących z Ria de Aveiro, obszarów przyległych do rozlewiska oraz do gmin należących do Médio Vouga. Z punktu widzenia administracyjnego obszar ten obejmuje następujące gminy: Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos i Vouzela.

Z uwagi na charakter oraz warunki glebowe i klimatyczne wymagane do wyrobu opłatków oraz „Ovos moles”, w szczególności wilgotność oraz temperaturę powietrza, jak również konieczną wiedzę fachową, obszar geograficzny wyrobu i jego pakowania jest ograniczony do gmin sąsiadujących z Ria de Aveiro oraz obszarów przyległych do rozlewiska. Z punktu widzenia administracyjnego obszar ten obejmuje następujące gminy: Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Ovar, Sever do Vouga i Vagos.

4.4. *Dowód pochodzenia:* Właściwości samego produktu, a mianowicie właściwości fizyczne i organoleptyczne, najwyższej jakości surowce pochodzące z tego regionu, wiedza fachowa producentów, którzy od wieków poświęcają się tej działalności będącej tradycją historyczną przekazywaną z pokolenia na pokolenie, różne formy, w jakich wyrób jest sprzedawany: w baryłkach z drewna i porcelany, z namalowanymi na nich motywami nawiązującymi do regionu Aveiro, lub owinięty w opłatek, uformowany w kształt nawiązujący do rozlewiska (ryby, kraby, różne rodzaje muszli, urąbki, drewniane baryłki, boje morskie, małże, baryłki z listewek itp.) lub bakalii (orzech i kasztan) świadczą o powiązaniu wyrobu z miejscem pochodzenia. Również istnienie systemu kontroli, który obejmuje cały proces produkcji, włącznie z badaniami u producentów jaj, wytwórców opłatków i producentów „Ovos moles”, gwarantuje, że jedynie producenci, którzy spełniają przyjęte wymogi oraz zasady, mogą korzystać z oznaczenia CHOG na swoich wyrobach. Znak kontrolny umieszczony na każdym opakowaniu lub znajdujący się w dokumentach sprzedaży producentów/sprzedawców jest numerowany, dzięki czemu istnieje pełna identyfikowalność począwszy od samych producentów jaj. Pochodzenie może zostać udowodnione w każdym momencie i na każdym etapie łańcucha produkcji.

4.5. *Metoda produkcji:* Zgodnie z lokalnymi, stałymi i utrwalonymi metodami, jaja są ostrożnie rozbijane, a następnie kobiety zajmujące się wyrobem „Ovos moles” oddzielają żółtka od białek przez palce, które służą im za sito, lub za pomocą odpowiednich przyrządów. Jednocześnie oddzielnie przygotowany jest syrop, który musi osiągnąć konsystencję pośrednią między gęstą masą i cukrowymi nitkami. Po ostudzeniu do syropu dodaje się żółtka. Otrzymaną mieszankę gotuje się w temperaturze 110 °C, przy czym kwestią kluczową jest wiedza fachowa związana z tą czynnością. W dalszej kolejności masa jest studzona i odstawiana na 24 godziny do piekarnika lub odpowiedniego miejsca w „laboratorium cukierniczym”. Konieczność taka wynika z faktu, że na tym etapie „Ovos moles de Aveiro” są bardzo wrażliwe na gwałtowne zmiany temperatury i z łatwością wchłaniają różne obce zapachy.

Począwszy od tego etapu i w zależności od wyboru formy, w jakiej wyrób będzie ostatecznie sprzedawany, ostudzona masa może zostać:

— użyta do napełnienia baryłek, które są przykrywane odpowiednią przykrywką oraz folią termokurczliwą, tak aby izolowała i chroniła produkt,

- wykorzystana do uformowania jej w opłatkach, które są następnie odciskane w prasie ręcznej, przy czym po przyklejeniu opłatka nie jest dopuszczalne przyklejenie go przy użyciu niepasteryzowanego białka jaja. Formy opłatków są następnie przycinane nożyczkami i odcinane po prawej stronie, odpowiednio do różnych motywów. Figurki są umieszczane na blachach, a następnie suszone w piekarniku (jeśli istnieje taka potrzeba) i mogą, choć nie muszą, zostać pokryte syropem, co daje dodatkową ochronę przed różnymi zmianami,
- umieszczona w pucharach do sprzedaży hurtem.

Mając na uwadze właściwości wyrobu, w celu uniknięcia jakiegokolwiek zanieczyszczenia oraz aby zapobiec zmianom w masie lub opłatku, „Ovos moles de Aveiro” są wprowadzane do obrotu opakowane pierwotnie w baryłki o ustalonym kształcie, z odpowiedniego materiału i z dopuszczalnymi motywami, w opakowania kartonowe lub w opakowania z kontrolowaną atmosferą. Opakowania muszą być dopuszczone przez Grupę Przedsiębiorców. Wprowadzenie do obrotu „Ovos moles de Aveiro” w sprzedaży na wagę, w opłatku lub bez, jest dozwolone jedynie w cukierniach. Takiej sprzedaży musi towarzyszyć dokumentacja potwierdzająca pochodzenie, jak również miejsce i datę produkcji wyrobu.

„Ovos moles de Aveiro” muszą być transportowane, przechowywane i sprzedawane w temperaturze od 8 °C do 25 °C. W takich warunkach wyrób pozostaje przydatny do spożycia przez 15 dni.

4.6. Związek z obszarem geograficznym:

Historyczny:

Produkcja „Ovos moles” w Aveiro ma wielowiekową tradycję. Jej początki związane są z klasztorami, później była podtrzymywana przez kobiety, które pobierały nauki w klasztorach, a następnie przekazywały sekretne receptury z pokolenia na pokolenie. Istnieją dokumenty, które świadczą o tym, że król D. Manuel I, w roku 1502, przyznał klasztorowi Jezusa w Aveiro 10 arrobów (1 arroba — 15 kg) cukru z wyspy Madery rocznie do produkcji zakonnych wyrobów cukierniczych, które w tamtym czasie były wykorzystywane jako środek wspomagający rekonwalescencję chorych. „Ovos moles de Aveiro” są wymieniane w 1908 r. jako deser na obiadach królewskich, pisze o nich wielki pisarz portugalski Eça de Queiroz w powieściach „Os Maias” oraz „A Capital” (1888), wspomina o nich wielki pisarz brazylijski Erico Veríssimo w powieści „Solo de Clarineta-Memórias” (1973). Charakterystyczne baryłki „Ovos moles de Aveiro”, jak również formy „Ovos moles” otoczonych opłatkami z różnymi, przeważnie jednak morskimi motywami, oraz ich charakterystyczne sprzedawczynie stanowią częsty motyw na malowidłach na kafelkach, na litografiach, w wierszach ludowych, sztukach teatralnych i regionalnych śpiewnikach. Już w 1856 r. istnieli zarejestrowani i uznawani producenci.

Naturalny:

Z punktu widzenia fitoklimatycznego region jest zdominowany przez dorzecze rzeki Vouga, które tworzy kolejny ważny element geograficzny, a mianowicie rozlewisko Ria de Aveiro. Opisany teren tworzy specyficzne warunki dla rolnictwa, w szczególności do uprawy kukurydzy oraz hodowli drobiu, które rozwinęły się i stały się bardzo ważne na obszarach przylegających do rozlewiska.

Rozlewiska Baixo Vouga oraz Médio Vouga były zawsze terenami bardzo sprzyjającymi uprawie kukurydzy, zarówno pod względem jej ilości, jak i jakości. Ta działalność rolnicza, która przed wiekami stanowiła ważne źródło utrzymania, pod koniec XIX i na początku XX wieku zyskała wymiar gospodarczy, odkąd w gminach przylegających do rzeki Vouga zaczęły powstawać przedsiębiorstwa o dużej mocy produkcyjnej i o wysokiej jakości.

Tradycyjna kukurydza, wykorzystywana jako pasza dla kur, bez wątpienia przyczyniła się do tego, iż przetworzony wyrób również cechuje się wysoką, wyróżniającą się jakością.

Również warunki naturalne związane z temperaturą i wilgotnością obszaru rozlewiska sprzyjają produkcji „Ovos moles de Aveiro” oraz opłatka, nadając im odpowiednią i trwałą plastyczność, której nie sposób odtworzyć poza tym regionem.

Kulturowy:

Zarówno wykorzystanie baryłek z drewna lub porcelany, jak i formy używane przy produkcji opłatka, dowodzą nierozzerwalnego związku z rozlewiskiem Ria de Aveiro i jego wodnymi motywami, w szczególności poprzez wykorzystanie miejscowej latarni lub łodzi „moliceiro” jako znaku ozdobnego bądź też opłatków w formie ryb, muszel, morskich zwierząt, baryłek oraz boi używanych do oznaczenia sieci rybackich czy też innych symboli typowych dla tego regionu. Należy przy tym podkreślić, że zarówno baryłki z drewna topoli, jak i z fajansu są produkowane z tradycyjnych i typowych dla tego regionu materiałów oraz przez także zakłady.

4.7. Organ kontrolny:

Nazwa: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Tel.: (351) 223 39 01 62

Faks: (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda, uznane za spełniające wymogi normy 45011:2001.

- 4.8. *Etykietowanie*: Elementy, które muszą obowiązkowo widnieć na etykiecie to: napis „Ovos moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida”, oznaczenie kontrolne, logo wspólnotowe, po wydaniu decyzji dotyczącej ochrony, oraz logo „Ovos moles de Aveiro” przedstawione poniżej:



Na oznaczeniu kontrolnym (z wytłoczonym hologramem) widnieje obowiązkowo nazwa wyrobu, nazwa organu kontrolnego wydającego świadectwa oraz numer serii umożliwiający identyfikację wyrobu.
