

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 184

Anul 51

Ediția în limba română

Comunicări și informări

22 iulie 2008

<u>Numărul informării</u>	Cuprins	Pagina
II <i>Comunicări</i>		
COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚII ȘI ORGANE ALE UNIUNII EUROPENE		
Comisie		
2008/C 184/01	Autorizație pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 87 și 88 din Tratatul CE — Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Autorizație pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 87 și 88 din Tratatul CE — Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții ⁽¹⁾	3
IV <i>Informări</i>		
INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE ȘI ORGANELE UNIUNII EUROPENE		
Comisie		
2008/C 184/03	Rata de schimb a monedei euro	7
2008/C 184/04	Aviz al Comitetului consultativ în materie de concentrări emis în cadrul reuniunii din 28 februarie 2008 privind un proiect de decizie referitor la cazul COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Raportor: Belgia	8
2008/C 184/05	Raport final al consilierului-auditor în cazul COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (în temeiul articolelor 15 și 16 din Decizia 2001/462/CE, CECO a Comisiei din 23 mai 2001 privind mandatul consilierilor-auditori în anumite proceduri în domeniul concurenței — JO L 162, 19.6.2001, p. 21)	9

RO

<u>Numărul informării</u>	Cuprins (<i>continuare</i>)	<i>Pagina</i>
2008/C 184/06	Rezumat al deciziei Comisiei din 11 martie 2008 privind declararea unei concentrări ca fiind compatibilă cu piața comună și funcționarea Acordului SEE (Cazul COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Comunicare a Comisiei — Linii directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare	13

V *Anunțuri*

PROCEDURI ADMINISTRATIVE

Comisie

2008/C 184/08	Cerere de propuneri — EACEA/21/08 — Privind punerea în aplicare a Ferestrei de cooperare externă Erasmus Mundus Regiunea Asia pentru anul universitar 2008/2009 — Programul de acțiune al Comunității Europene pentru promovarea cooperării între instituțiile de învățământ superior și a schimbului de studenți, cercetători și cadre didactice din statele membre ale UE și țări terțe	32
---------------	---	----

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisie

2008/C 184/09	Ajutor de Stat — Italia — Ajutor de Stat C 26/08 (ex NN 31/08) — Împrumut de 300 milioane EUR pentru compania Alitalia — Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

ALTE ACTE

Comisie

2008/C 184/11	Publicarea unei cereri de înregistrare în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare	42
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚII ȘI ORGANE ALE UNIUNII
EUROPENE

COMISIE

**Autorizație pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 87 și 88 din
Tratatul CE****Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 184/01)

Data adoptării deciziei	10.6.2008
Ajutor nr.	N 61/08
Stat membru	Spania
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Temei legal	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
Tipul măsurii	Regim de ajutoare
Obiectiv	Cercetare și dezvoltare
Forma de ajutor	Subvenție directă, împrumut cu dobândă redusă
Buget	Buget anual: 356 milioane EUR Buget global: 1 600 milioane EUR
Valoare	80 %
Durată	Până la 31.12.2011
Sectoare economice	Toate sectoarele
Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	—
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	1.7.2008
Ajutor nr.	N 101/08
Stat membru	Italia
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	R&D aid in the aeronautic sector
Temei legal	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Tipul măsurii	Regim de ajutoare
Obiectiv	Cercetare și dezvoltare
Forma de ajutor	Împrumut cu dobândă redusă, subvenție rambursabilă
Buget	Buget global: 720 milioane EUR
Valoare	80 %
Durată	Până la 31.12.2013
Sectoare economice	Industria de prelucrare
Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

**Autorizație pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 87 și 88 din
Tratatul CE**

Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 184/02)

Data adoptării deciziei	30.4.2008
Ajutor nr.	N 251/07
Statul membru	Germania
Regiunea	Sistem național
Titlul	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Temeiul juridic	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Tipul măsurii	Sistem de ajutoare
Obiectivul	Cercetare și dezvoltare
Forma ajutorului	Subvenție
Buget	9 750 000 EUR
Intensitate	50 % (cercetare industrială); 25 % (dezvoltare experimentală); 10 % prime pentru întreprinderile mijlocii; 20 % prime pentru întreprinderile mici; 15 % prime pentru proiectele care implică o colaborare între întreprinderi și organizații de cercetare; intensitatea globală este limitată la 80 % în toate cazurile
Durata	2008-2009
Sectoare economice	În principal sectorul transporturilor
Denumirea și adresa autorității care acordă ajutorul	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	1.7.2008
Ajutor nr.	N 304/07
Stat membru	Italia
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Temei legal	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
Tipul măsurii	Regim de ajutoare
Obiectiv	Capital de risc, întreprinderi mici și mijlocii
Forma de ajutor	Aport de capital de risc
Buget	Buget anual: 400 milioane EUR Buget global: 2 000 milioane EUR
Valoare	100 %
Durată	1.9.2007-31.12.2013
Sectoare economice	—
Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	Ministero dello Sviluppo economico
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	5.6.2008
Ajutor nr.	N 670/07
Stat membru	Republica Cehă
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Temei legal	Programový dokument OP ZP
Tipul măsurii	Regim de ajutoare
Obiectiv	Protecția mediului
Forma de ajutor	Subvenție directă
Buget	Buget anual: 188 milioane CZK Buget global: 1 130 milioane CZK
Valoare	50 %
Durată	1.10.2007-31.12.2013
Sectoare economice	Industria de prelucrare

Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	22.4.2008
Ajutor nr.	N 726b/07
Stat membru	Țările de Jos
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Temei legal	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Tipul măsurii	Regim de ajutoare
Obiectiv	Capital de risc
Forma de ajutor	Aport de capital de risc
Buget	Buget anual: 468 milioane EUR Buget global: 3 745 milioane EUR
Valoare	—
Durată	Până la 31.12.2015
Sectoare economice	Toate sectoarele
Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	13.5.2008
Ajutor nr.	N 22/08
Statul membru	Suedia
Regiune	—

Titlul (și/sau numele beneficiarului)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Temeiul juridic	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Tipul măsurii	Sistem de ajutoare
Obiectiv	Protecția mediului
Forma ajutorului	—
Buget	Buget total: 170 milioane EUR
Intensitate	Aproximativ 70 %
Durată	1.7.2008-31.12.2017
Sectoare economice	Fabricarea produselor alimentare și băuturilor, fabricarea produselor textile, fabricarea lemnului și a produselor din lemn și plută (cu excepția mobilei), fabricarea articolelor din paie, fabricarea celulozei, hârtiei și a produselor din hârtie, fabricarea substanțelor și a produselor chimice, fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice, fabricarea de autovehicule și furnizarea de electricitate, gaz și apă
Denumirea și adresa autorității care acordă ajutorul	Skatteverket
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE ȘI
ORGANELE UNIUNII EUROPENE

COMISIE

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

21 iulie 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,5858	TRY	lira turcească	1,8907
JPY	yen japonez	169,65	AUD	dolar australian	1,6260
DKK	coroana daneză	7,4614	CAD	dolar canadian	1,5921
GBP	lira sterlină	0,79460	HKD	dolar Hong Kong	12,3665
SEK	coroana suedeză	9,4539	NZD	dolar neozeelandez	2,0830
CHF	franc elvețian	1,6220	SGD	dolar Singapore	2,1441
ISK	coroana islandeză	124,27	KRW	won sud-coreean	1 603,64
NOK	coroana norvegiană	8,0585	ZAR	rand sud-african	12,0414
BGN	leva bulgărească	1,9558	CNY	yuan renminbi chinezesc	10,8310
CZK	coroana cehă	22,968	HRK	kuna croată	7,2178
EEK	coroana estoniană	15,6466	IDR	rupia indoneziană	14 513,24
HUF	forint maghiar	229,36	MYR	ringgit Malaiezia	5,1348
LTL	litas lituanian	3,4528	PHP	peso Filipine	70,140
LVL	lats leton	0,7032	RUB	rubla rusească	36,8495
PLN	zlot polonez	3,2212	THB	baht thailandez	52,863
RON	leu românesc nou	3,5480	BRL	real brazilian	2,5122
SKK	coroana slovacă	30,330	MXN	peso mexican	16,1220

(¹) Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

Aviz al Comitetului consultativ în materie de concentrări emis în cadrul reuniunii din 28 februarie 2008 privind un proiect de decizie referitor la cazul COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

Raportor: Belgia

(2008/C 184/04)

1. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată constituie o concentrare în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul CE privind concentrările economice.
 2. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată este considerată ca având o dimensiune comunitară, ca urmare a unei cereri motivate efectuate în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Regulamentul CE privind concentrările economice.
 3. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia piețele care vor fi analizate sunt:
 - piața de furnizare a spațiului publicitar online, care ar putea fi împărțită în piețe ale publicității de căutare și piețe ale publicității nelegate de căutare,
 - piața de intermediere a publicității online, care ar putea fi împărțită în piețe ale intermedierei publicității de căutare și piețe ale intermedierei publicității nelegate de căutare,
 - piața de furnizare a tehnologiilor de difuzare online a afișelor publicitare, care ar putea fi împărțită în asigurarea acestor servicii destinate agenților de publicitate și cele destinate editorilor.
 4. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia:
 - piața de furnizare a spațiului publicitar online, atât de căutare cât și nelegat de căutare, trebuie considerată în funcție de frontierele naționale sau lingvistice din cadrul SEE,
 - piața de intermediere a publicității online, atât de căutare cât și nelegată de căutare, acoperă cel puțin teritoriul SEE,
 - piața de furnizare a tehnologiilor de difuzare online a afișelor publicitare, care ar putea fi împărțită în asigurarea acestor servicii destinate agenților de publicitate și cele destinate editorilor, acoperă cel puțin teritoriul SEE.
 5. Comitetul consultativ este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată nu afectează în mod semnificativ concurența efectivă în privința eliminării concurenței reale dintre părțile tranzacției.
 6. Comitetul consultativ este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată nu afectează în mod semnificativ concurența efectivă în privința eliminării părților în calitate de potențiali concurenți unele față de altele.
 7. Comitetul consultativ este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată nu ar afecta în mod semnificativ concurența efectivă în privința efectelor sale neorizontale.
 8. Comitetul consultativ și Comisia sunt de acord să declare concentrarea notificată compatibilă cu piața comună și cu funcționarea Acordului SEE, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice și cu articolul 57 din Acordul SEE.
-

Raport final al consilierului-auditor în cazul COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

(în temeiul articolelor 15 și 16 din Decizia 2001/462/CE, CECO a Comisiei din 23 mai 2001 privind mandatul consilierilor-auditori în anumite proceduri în domeniul concurenței — JO L 162, 19.6.2001, p. 21)

(2008/C 184/05)

La data de 21 septembrie 2007, Comisia a primit o notificare a unei concentrări propuse în temeiul articolului 4 și ca urmare a unei cereri motivate efectuate în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾ („Regulamentul privind concentrările economice”), prin care întreprinderea Google Inc. („Google”, SUA) dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul asupra întregii întreprinderi DoubleClick Inc. („DoubleClick”, SUA), prin achiziționare de acțiuni.

În urma examinării notificării, Comisia a ajuns la concluzia că operațiunea notificată ridică îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea achiziției notificate cu piața comună și cu funcționarea Acordului SEE în ceea ce privește piața publicității online. Comisia a constatat, de asemenea, că angajamentele propuse de partea care a înaintat notificarea la data de 19 octombrie 2007 nu au fost suficiente pentru a elimina în mod clar îndoielile serioase identificate de Comisie în cadrul primei etape a anchetei. În consecință, la data de 13 noiembrie 2007, Comisia a decis să inițieze procedurile în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice.

La 16, 19 și 20 noiembrie 2007, partea care a introdus notificarea a avut acces la documentele importante, în conformitate cu alineatul 45 din Codul de bune practici cu privire la derularea procedurilor CE de control privind concentrările („Best Practices on the conduct of EC merger control proceedings”) al Direcției Generale Concurență.

Pe baza dovezilor suplimentare adunate în decursul celei de-a doua etape a anchetei, Comisia a concluzionat că operațiunea propusă nu va afecta în mod semnificativ concurența efectivă în cadrul pieței comune sau a unei părți importante a acesteia și că este, prin urmare, compatibilă cu piața comună și cu Acordul SEE. Prin urmare, nicio comunicare a obiecțiilor nu a fost transmisă părții care a înaintat notificarea.

Consilierul-auditor nu a primit nicio cerere sau observație de la părți sau terți. Cazul nu necesită observații speciale în ceea ce privește dreptul la audiere.

Bruxelles, 3 martie 2008.

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ JOL 24, 29.1.2004, p. 1.

Rezumat al deciziei Comisiei
din 11 martie 2008
privind declararea unei concentrări ca fiind compatibilă cu piața comună și funcționarea
Acordului SEE

(Cazul COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 184/06)

La data de 11 martie 2008, Comisia a adoptat o decizie într-un caz de concentrare economică în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi ⁽¹⁾ [Regulamentul (CE) privind concentrările economice], în special articolul 8 alineatul (1) din acest regulament. O versiune neconfidențială a textului integral al deciziei este disponibilă în limba originală a cazului pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă:

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

I. INTRODUCERE

1. La data de 21 septembrie 2007, Comisia a primit o notificare a unei concentrări propuse în temeiul articolului 4 și ca urmare a unei cereri motivate efectuate în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 („Regulamentul privind concentrările economice”), prin care întreprinderea Google Inc. („Google”, SUA) dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul asupra întregii întreprinderi DoubleClick Inc. („DoubleClick”, SUA), prin achiziționare de acțiuni.

II. PĂRȚILE

2. Google operează un motor de căutare pe internet și asigură spațiu publicitar online pe propriile site-uri, ca și pe cele ale partenerilor săi (afiliați la rețeaua „AdSense” a societății Google). Mai recent, mai ales prin achiziționarea YouTube, Google a început să furnizeze conținut. Aproape toate veniturile societății Google provin din publicitatea online.
3. DoubleClick vinde mai ales tehnologii de difuzare a anunșurilor publicitare, de gestionare și de măsurare a audienței editorilor web, agenșilor și agenșilor de publicitate din întreaga lume. De asemenea, această societate lansează o platformă de intermediere (schimburi publicitare).

III. ARTICOLUL 4 ALINEATUL (5) CERERE MOTIVATĂ

4. Tranzacția propusă este lipsită de dimensiune comunitară în sensul articolului 1 alineatele (2) și (3) din Regulamentul privind concentrările economice. Cu toate acestea, în urma unei cereri motivate în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Regulamentul CE privind concentrările economice, concentrarea este considerată ca având o dimensiune comunitară.

IV. PIEȚELE RELEVANTE ALE PRODUSELOR

5. Principala activitate a societății Google este furnizarea de spațiu publicitar online. Cea mai extinsă piață relevantă a produsului analizată în decizie este piața globală a publicității online. Comisia a evaluat dacă această piață trebuie să fie împărțită în continuare pe baza diferitelor forme de publicitate online (anunșuri publicitare de tip text vs. non-text și/sau anunșuri de căutare vs. anunșuri nelegate de căutare) sau pe baza diferitor canale de vânzare (vânzări directe vs. vânzări intermediare prin rețele de publicitate și schimburi publicitare). Cu toate acestea, definiția exactă a pieței relevante a produsului a fost lăsată deschisă în decizia Comisiei, deoarece tranzacția nu ar oferi motive de îngrijorare în privința concurenței în cadrul niciunei definiții posibile a pieței produsului.
6. DoubleClick activează în domeniul difuzării anunșurilor publicitare. Ancheta de piață a arătat că tehnologiile de difuzare a anunșurilor publicitare constituie o piață separată de tehnologia de difuzare a anunșurilor de tip text. În cadrul pieței de furnizare a tehnologiilor de difuzare a anunșurilor publicitare trebuie efectuată o altă subdiviziune, între furnizarea acestor servicii destinate agenșilor de publicitate și cele destinate editorilor.

V. PIEȚELE GEOGRAFICE RELEVANTE

7. Decizia definește piața globală a publicității online ca fiind împărțită din punct de vedere geografic de-a lungul frontierelor naționale sau lingvistice din cadrul SEE. În ceea ce privește intermedierea, decizia concluzionează că această piață ipotetică acoperă cel puțin teritoriul SEE.
8. În cele din urmă, decizia definește piețele de furnizare a tehnologiilor de difuzare a anunșurilor publicitare pentru agenți de publicitate și pentru editori ca acoperind cel puțin teritoriul SEE.

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

VI. EVALUARE CONCURENȚIALĂ

6.2. Efecte orizontale

6.1. Poziția părților pe piețele relevante

9. În prezent, Google activează pe piața publicității online (i) ca editor, având propriul motor de căutare pe internet „Google.com” (și paginile de internet naționale, ca de exemplu google.fr, google.it etc.); și (ii) ca intermediar, având propria sa rețea de anunțuri publicitare („AdSense”). Prin aceste canale directe și indirecte, Google este principalul furnizor de publicitate online, mai ales de spațiu de anunțuri de căutare în SEE, având cote de piață între [25-35] % și [60-70] %, în funcție de definiția exactă a pieței.
10. Concurenții principali ai societății Google în domeniul publicității de căutare sunt Yahoo! și Microsoft, care au cote de piață de până la [10-20] % la nivel mondial și de cel puțin [0-10] % în SEE pentru Yahoo! și de aproximativ [0-10] % pentru Microsoft, atât la nivel mondial, cât și la nivelul SEE. În domeniul intermedierei nelegate de căutare în SEE activează *inter alia* TradeDoubler, Zanox (aparținând Axel Springer), AdLink, Interactive Media (aparținând Deutsche Telekom), Advertising.com și Lightningcast (ambele aparținând AOL/TimeWarner) și Tomorrow Focus (aproximativ [10-20] % cotă de piață în cazul TradeDoubler, [0-10] % pentru Zanox și aproximativ [0-10] % pentru celelalte societăți).
11. DoubleClick furnizează tehnologii de difuzare a anunțurilor publicitare. În privința agenților de publicitate, DoubleClick este actorul principal de pe piața de difuzare a anunțurilor publicitare în SEE, alături de aQuantive/Atlas (societate achiziționată recent de Microsoft). Fiecare dintre acestea are o cotă de piață de aproximativ [30-40] % în cadrul SEE. În privința editorilor, ancheta de piață arată că în SEE DoubleClick deține principala poziție, cu o cotă de piață de aproximativ [40-50] %, urmat de 24/7 Real Media/OpenAdStream (achiziționat recent de agenția de publicitate WPP), cu mai puțin de [20-30] % și AdTech/AOL (mai puțin de [10-20] %).
12. În ciuda acestor cote de piață relativ ridicate, puterea de piață a societății DoubleClick este limitată, deoarece se confruntă cu o concurență semnificativă din partea furnizorilor rivali de instrumente de difuzare a anunțurilor publicitare, pe care clienții ar putea să îi prefere în cazul creșterii prețurilor. În timp ce ancheta de piață a oferit răspunsuri mixte cu privire la nivelul teoretic al costurilor de transfer, există dovezi că efectiv, în ultimii ani, un număr mare de editori și agenți de publicitate au trecut de la DoubleClick la alți furnizori de servicii (și invers). Scăderea semnificativă a prețurilor produselor DoubleClick destinate agenților de publicitate și editorilor, într-o perioadă de creștere a cererii, dovedește că, în prezent, piața difuzării anunțurilor publicitare este competitivă.
13. De asemenea, DoubleClick lansează un nou serviciu de schimburi publicitare. Testul beta pentru acest serviciu a început în iunie 2007. Numărul tranzacțiilor efectuate până acum este neglijabil și, în orice caz, acest serviciu nu este încă nu complet comercializat.
14. În prezent, DoubleClick nu acționează pe piața furnizării de spațiu online, iar Google nu furnizează instrumente de difuzare a anunțurilor publicitare în mod autonom. De aceea, nu există o concurență reală între cele două societăți.
15. Decizia concluzionează, de asemenea, că tranzacția propusă nu oferă motive de îngrijorare în privința concurenței, referitor la posibila eliminare a concurenței potențiale dintre Google și DoubleClick. Serviciul de schimburi publicitare al societății DoubleClick nu a deține încă o poziție semnificativă pe piață, dar nu se poate exclude faptul că DoubleClick, dacă ar rămâne independent, ar putea deveni un actor important pe piața de intermediere. Cu toate acestea, este probabil ca după realizarea concentrării să rămână un număr suficient de concurenți, care să mențină o presiune concurențială suficientă, astfel încât concurența nu ar fi afectată în mod semnificativ. În special, comparativ cu alți actori care activează pe această piață, DoubleClick nu pare să aibă avantaje semnificative în concurența cu Google pe piața de intermediere a anunțurilor publicitare.
16. În ceea ce privește concurența potențială din partea Google pe piața difuzării anunțurilor publicitare, decizia examinează faptul că Google dezvoltă în prezent un nou produs de difuzare a anunțurilor publicitare, atât pentru agenți de publicitate, cât și pentru editori — difuzarea laterală a anunțurilor publicitare —, dar înlătură orice preocupări legate de posibila eliminare a concurenței potențiale, deoarece nu există nicio dovadă că noile produse ale societății Google ar fi fost mai bine poziționate pentru a concura cu produsele respective ale societății DoubleClick, decât numeroșii actori care acționează deja pe piață.

6.3. Efecte neorizontale

6.3.1. Blocarea accesului pe baza poziției DoubleClick pe piața difuzării anunțurilor publicitare

17. Comisia a investigat o serie de strategii de excludere bazate pe poziția DoubleClick pe piața difuzării anunțurilor publicitare și pe care entitatea rezultată în urma concentrării economice le-ar putea adopta. Aceste strategii cuprind: (a) creșterea prețului instrumentelor DoubleClick atunci când sunt folosite de editori sau agenți de publicitate care utilizează rețelele de publicitate concurente sau creșterea selectivă a prețului instrumentelor DoubleClick pentru clienții mai puțin înclinați să se orienteze spre alți furnizori de anunțuri publicitare; (b) diminuarea calității instrumentelor DoubleClick atunci când sunt utilizate cu rețelele concurente de publicitate; (c) gruparea instrumentelor DoubleClick împreună cu serviciile de intermediere ale societății Google (prin gruparea pură sau mixtă); (d) „modificarea” mecanismului de arbitrar a anunțurilor publicitare pentru a le difuza pe cele în favoarea AdSense; și (e) blocarea intrării pe piață (respectiv refuzul de a vinde sau creșterea costurilor pentru rivali) referitor la vânzarea instrumentelor de difuzare a anunțurilor publicitare către rețelele concurente de publicitate.

18. Decizia respinge toate aceste preocupări. În primul rând, ancheta de piață a arătat că entitatea rezultată în urma concentrării economice nu ar putea să își blocheze rivalii pe piața de difuzare a anunțurilor publicitare, deoarece DoubleClick se confruntă cu o serie de constrângeri concurențiale și este improbabil să exercite o putere de piață semnificativă.
19. În al doilea rând, motivele care ar putea stimula entitatea rezultată în urma concentrării economice să se implice în strategiile descrise par, de asemenea, a fi limitate. Este puțin probabil ca variațiile (chiar semnificative) ale prețurilor instrumentelor de difuzare a anunțurilor publicitare să genereze numeroase treceri de la o rețea de publicitate la alta, deoarece costurile difuzării anunțurilor publicitare reprezintă numai un procent redus din costurile/veniturile publicității online pentru agenți de publicitate și editori. Acest lucru va reduce, probabil, orice stimulent de a oferi editorilor tehnologia DoubleClick de difuzare a anunțurilor publicitare la un preț mai scăzut (sau chiar gratuit) atunci când aceasta este folosită împreună cu AdSense (grupare mixtă). Gruparea pură (gruparea tehnologiei DoubleClick de difuzare anunțurilor publicitare cu intermedierea prin AdSense) va fi, probabil, neprofitabilă, având în vedere atitudinile de trecere de la o societate la alta pe care le-ar putea atrage după sine. Strategia de „modificare a unui anumit comportament” ar constitui o încălcare a obligațiilor contractuale asumate de entitatea rezultată în urma concentrării economice față de clienții săi, care ar fi probabil detectată, în cazul în care s-ar produce într-o măsură semnificativă.
20. În cele din urmă, chiar dacă toate sau unele dintre aceste strategii ar fi puse în aplicare cu succes, tot ar fi improbabil ca tranzacția să aibă un efect negativ asupra concurenței, întrucât entitatea rezultată în urma concentrării economice ar concura în continuare cu rivali puternici din punct de vedere financiar și integrați la nivel vertical (inclusiv Microsoft, Yahoo!, AOL și WPP), care oferă aceeași combinație de produse.
- 6.3.2. *Blocarea accesului pe baza poziției Google pe piața publicității de căutare și a serviciilor de intermediere a anunțurilor publicitare*
21. Având în vedere poziția puternică ocupată de Google în domeniul furnizării anunțurilor publicitare de căutare, această societate ar putea, de asemenea, să încerce să își valorifice această poziție pe piața difuzării anunțurilor publicitare, solicitând utilizatorilor serviciilor sale de anunțuri de căutare (intermediere) să folosească produsele DoubleClick pentru a difuza întregul său inventar de produse sau o parte a acestuia. Decizia respinge și aceste preocupări.
22. Capacitatea de a bloca rivalii prin adoptarea unei astfel de strategii pare, deja, limitată, deoarece există un grup foarte limitat de clienți comuni care utilizează atât anunțurile publicitare de căutare sau serviciile de intermediere a anunțurilor de căutare, cât și tehnologiile de difuzare a anunțurilor publicitare. În plus, la nivelul agenților de publicitate, pot apărea dificultăți de ordin practic, deoarece cele două părți relevante ale grupării nu sunt vândute sau nu sunt evaluate în mod simultan.
23. În plus, ancheta de piață a indicat că entitatea rezultată în urma concentrării economice nu ar avea niciun stimulent pentru a adopta o astfel de strategie, deoarece este cel mai probabil ca aceasta să nu fie profitabilă.
24. În cele din urmă, chiar dacă toate sau unele dintre aceste strategii ar fi puse în aplicare cu succes, ar fi în continuare improbabil ca tranzacția să aibă un efect negativ asupra concurenței, întrucât entitatea rezultată în urma concentrării economice ar concura în continuare cu rivali puternici din punct de vedere financiar și integrați la nivel vertical (de exemplu Microsoft, Yahoo!, AOL și WPP), care ar fi improbabil să fie blocați.
- 6.3.3. *Blocarea accesului pe baza combinării activelor societăților Google și DoubleClick*
25. În cele din urmă, simpla combinare a activelor DoubleClick cu cele ale societății Google, și în special bazele de date pe care ambele societăți le dețin și pe care le-ar putea dezvolta cu privire la comportamentul online al clienților, ar putea permite entității rezultate în urma concentrării economice să dobândească o poziție pe care concurenții săi să nu o poată atinge. Ca urmare a acestei combinări, concurenții Google ar fi marginalizați în mod progresiv, ceea ce ar permite în cele din urmă societății Google să mărească prețurile pentru serviciile sale de intermediere.
26. Cu toate acestea, ancheta de piață a arătat că aceste preocupări sunt nefondate. Contractele societății DoubleClick cu agenții de publicitate și cu editorii îi permit în prezent acesteia să utilizeze datele create prin tehnologia sa de difuzare a anunțurilor publicitare numai în beneficiul clientului respectiv. Nu există niciun indiciu că entitatea rezultată în urma concentrării economice ar fi capabilă să impună modificări contractuale clienților săi, ceea ce ar permite utilizarea încrucișată a datelor acestora în viitor. În plus, mai mulți concurenți ai societății Google (de exemplu Microsoft și Yahoo!) au deja acces la combinația datelor legate de căutare cu datele legate de comportamentul de navigare pe internet al utilizatorilor.

VII. CONCLUZIE

27. Prin urmare, decizia concluzionează că operațiunea propusă nu ar oferi motive de îngrijorare în privința concurenței, în urma cărora concurența reală ar fi afectată în mod semnificativ pe piața comună sau pe un segment important al acesteia. În consecință, Comisia a declarat tranzacția ca fiind compatibilă cu piața comună și cu Acordul SEE, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice și cu articolul 57 din Acordul SEE.

Comunicare a Comisiei**Linii directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare**

(2008/C 184/07)

1. INTRODUCERE**1.1. Context general: sectorul feroviar**

1. Căile ferate dispun de avantaje unice, deoarece reprezintă un mod de transport sigur și nepoluant. De aceea, transportul feroviar poate aduce o contribuție majoră la dezvoltarea transportului durabil în Europa.
2. Cartea albă „Politica europeană în domeniul transporturilor până în 2010: momentul luării deciziilor” ⁽¹⁾ și examinarea sa la jumătatea perioadei ⁽²⁾ subliniază necesitatea unui sector feroviar dinamic în vederea constituirii unui sistem de transport de marfă și călători performant, sigur și curat, care să contribuie la realizarea unei piețe europene unice durabile și prospere. Congestiile rutiere cu care se confruntă orașele și anumite zone din Comunitatea Europeană, necesitatea de a aborda provocările legate de schimbările climatice, precum și creșterea prețului hidrocarburilor demonstrează că este necesar să se stimuleze dezvoltarea transportului feroviar. În această privință, trebuie amintit faptul că obiectivele ecologice stabilite prin tratat trebuie urmărite și de politica comună în domeniul transporturilor ⁽³⁾.
3. Cu toate acestea, în Europa sectorul transportului feroviar nu este foarte atractiv. Din anii '60 și până la sfârșitul secolului al XX-lea, acesta a cunoscut un declin continuu. Atât traficul feroviar de marfă, cât și cel de călători au scăzut în termeni relativi față de alte moduri de transport. Transportul feroviar de marfă chiar a scăzut în termeni absoluți: volumul de mărfuri transportat pe calea ferată era mai mare în 1970 decât în 2000. Într-adevăr, întreprinderile feroviare tradiționale nu erau în măsură să ofere fiabilitatea și respectarea termenelor cerute de clienți, ceea ce a dus la o migrare a traficului de la calea ferată spre alte tipuri de transport, în special spre cel rutier ⁽⁴⁾. Dacă, în schimb, transportul feroviar de călători a continuat să crească în termeni absoluți, această creștere pare totuși foarte limitată în comparație cu creșterile înregistrate de transportul rutier și de cel aerian ⁽⁵⁾.
4. Chiar dacă această tendință pare să se fi inversat recent ⁽⁶⁾, drumul care trebuie parcurs pentru ca transportul feroviar să devină solid și competitiv este încă lung. Există încă dificultăți, în special în sectorul transportului feroviar de marfă, care necesită acțiuni din partea autorităților publice ⁽⁷⁾.
5. Declinul relativ al sectorului feroviar european se datorează în mare parte organizării ofertei de transport de-a lungul timpului, în principal pe baza unor orientări naționale și monopoliste.
6. În primul rând, în absența concurenței pe rețelele naționale, întreprinderile feroviare nu au fost stimulate să își diminueze costurile de exploatare și să dezvolte noi servicii. Activitățile acestora nu au adus venituri suficiente pentru a acoperi totalitatea costurilor și a investițiilor necesare. În anumite cazuri, investițiile necesare nu au fost realizate. Alteori, statele membre au forțat întreprinderile feroviare

⁽¹⁾ COM(2001) 370, 12.9.2001, p. 18.

⁽²⁾ Comunicarea Comisiei „Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru — Evaluare intermediară a Cărții albe privind transporturile”, [COM(2006) 314, 22.6.2006, p. 21].

⁽³⁾ Articolul 2 din tratat prevede că una dintre principalele misiuni ale Comunității este aceea de a promova „o creștere durabilă și neinflaționistă, respectând mediul înconjurător”. Aceste dispoziții sunt completate de obiectivele specifice stabilite la articolul 174, care prevede că politica comunitară în domeniul mediului contribuie în special la conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului. Articolul 6 din tratat prevede: „Cerințele de protecție a mediului trebuie integrate în definirea și punerea în aplicare a politicilor și acțiunilor Comunității prevăzute la articolul 3, în special pentru promovarea dezvoltării durabile”.

⁽⁴⁾ Între 1995 și 2005, transportul feroviar de marfă (exprimat în tone-km) a crescut în medie cu 0,9 % pe an, față de creșterea medie anuală de 3,3 % înregistrată pentru transportul rutier în aceeași perioadă (sursă: Eurostat).

⁽⁵⁾ Între 1995 și 2004, transportul feroviar de călători (exprimat în călători-km) a crescut în medie cu 0,9 % pe an, față de creșterea medie anuală de 1,8 % înregistrată pentru vehiculele particulare în aceeași perioadă (sursă: Eurostat).

⁽⁶⁾ Începând cu 2002, în special în țările care și-au deschis piețele concurenței. În 2006 s-a înregistrat o creștere anuală de 3,7 % a transportului feroviar de marfă și o creștere de 3 % a transportului feroviar de călători. Această ameliorare ar trebui să se confirme în 2007.

⁽⁷⁾ Comunicarea Comisiei „Către o rețea feroviară cu prioritate pentru transportul de marfă” [SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 și SEC(2007) 1325, 18.10.2007].

naționale să le efectueze, deși acestea nu erau în măsură să le finanțeze suficient din resurse proprii. Ca urmare, a rezultat un grad semnificativ de îndatorare a acestor întreprinderi îndatorare care a avut, la rândul său, un impact negativ asupra dezvoltării acestora.

7. În al doilea rând, dezvoltarea transportului feroviar în Europa a fost limitată din cauza lipsei de standardizare și de interoperabilitate a rețelelor, în timp ce transportatorii rutieri și aerieni dezvoltaseră o gamă de servicii internaționale. Comunitatea Europeană a moștenit un mozaic de rețele feroviare naționale caracterizate prin ecartamente diferite și sisteme de semnalizare și de siguranță incompatibile, care nu permit întreprinderilor feroviare să profite de economiile de scară care ar rezulta din conceperea de infrastructură și material rulant pentru o unică piață de mari dimensiuni și nu pentru 25 ⁽¹⁾ de piețe naționale.
8. Comunitatea Europeană duce o politică ce are ca obiectiv redinamizarea sectorului feroviar pe trei axe principale:
 - (a) prin introducerea progresivă a unor condiții care să permită dezvoltarea concurenței pe piețele serviciilor de transport feroviar;
 - (b) prin încurajarea standardizării și a armonizării tehnice a rețelelor feroviare europene, cu obiectivul de a realiza o interoperabilitate deplină la nivel european;
 - (c) prin acordarea de sprijin financiar la nivel comunitar (în cadrul programului TEN-T și al fondurilor structurale).
9. Comunitatea Europeană a deschis astfel treptat piețele de transport feroviar spre concurență. Un prim pachet vizând liberalizarea a fost adoptat în 2001 și cuprinde Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare ⁽²⁾, Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare ⁽³⁾ și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță ⁽⁴⁾. Acest pachet a fost urmat de un al doilea pachet în 2004 care cuprinde ca principale instrumente Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate ⁽⁵⁾, Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței ⁽⁶⁾, Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁷⁾ și Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽⁸⁾. În sfârșit, un al treilea pachet a fost adoptat în 2007 cuprinzând Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ⁽⁹⁾, Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar ⁽¹⁰⁾, Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare ⁽¹¹⁾ și Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar ⁽¹²⁾. În

⁽¹⁾ Malta și Cipru nu dețin rețele de transport feroviar.

⁽²⁾ JOL 75, 15.3.2001, p. 1.

⁽³⁾ JOL 75, 15.3.2001, p. 26.

⁽⁴⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 29. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/58/CE (JO L 315, 3.12.2007, p. 44).

⁽⁵⁾ JOL 164, 30.4.2004, p. 1.

⁽⁶⁾ JOL 164, 30.4.2004, p. 44.

⁽⁷⁾ JOL 164, 30.4.2004, p. 114.

⁽⁸⁾ JOL 164, 30.4.2004, p. 164.

⁽⁹⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

⁽¹¹⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 44.

⁽¹²⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 51.

consecință, piața transportului feroviar de marfă a fost deschisă concurenței la 15 martie 2003 pe rețeaua transeuropeană de transport feroviar de marfă, apoi la 1 ianuarie 2006 pentru transportul feroviar de marfă internațional și, în sfârșit, la 1 ianuarie 2007 pentru cabotajul feroviar. Al treilea pachet feroviar stabilește data de 1 ianuarie 2010 pentru deschiderea spre concurență a transportului internațional de călători. Anumite state membre, precum Regatul Unit, Germania, Țările de Jos și Italia și-au deschis deja (parțial) piețele interne de transport de călători.

10. Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽¹⁾ a creat un nou cadru instituțional și organizațional pentru operatorii din sectorul feroviar, care implică:
 - (a) separarea întreprinderilor feroviare ⁽²⁾ de administratorii de infrastructură ⁽³⁾ în ceea ce privește contabilitatea și organizarea;
 - (b) independența administrativă a întreprinderilor feroviare;
 - (c) gestionarea întreprinderilor feroviare conform principiilor care se aplică societăților comerciale;
 - (d) echilibrul financiar al întreprinderilor feroviare, conform unui plan de afaceri solid;
 - (e) compatibilitatea măsurilor financiare ale statelor membre cu normele privind ajutoarele de stat ⁽⁴⁾.
11. În paralel cu acest proces de liberalizare, Comisia s-a angajat, la un al doilea nivel, să favorizeze interoperabilitatea rețelelor feroviare europene. Acest demers a fost însoțit de inițiative comunitare având ca scop sporirea siguranței transportului feroviar ⁽⁵⁾.
12. Al treilea nivel de intervenție publică în favoarea sectorului feroviar constă în sprijinul financiar. Comisia consideră că acest sprijin se justifică în anumite situații având în vedere costurile semnificative de adaptare din sectorul feroviar.
13. În plus, Comisia notează faptul că influxurile de fonduri publice în sectorul transporturilor feroviare au fost întotdeauna însemnate. Din 2004, toate statele Uniunii Europene (UE-25) au alocat în total, luate împreună, aproximativ 17 miliarde EUR pentru construcția și întreținerea infrastructurilor feroviare ⁽⁶⁾. În ceea ce privește compensațiile pentru prestarea de servicii de transport de călători nerentabile, statele membre alocă anual 15 miliarde EUR întreprinderilor feroviare ⁽⁶⁾.
14. Acordarea de ajutoare de stat sectorului feroviar poate fi autorizată în cazul în care astfel se contribuie la realizarea unei piețe europene integrate, deschise concurenței și interoperabile, precum și la realizarea obiectivelor comunitare de mobilitate durabilă. În acest context, Comisia trebuie să se asigure că sprijinul financiar acordat de autoritățile publice nu va duce la denaturări ale concurenței contrare interesului comun. În anumite situații, Comisia va putea solicita angajamente din partea statelor membre privind respectarea obiectivelor comunitare, ca măsuri însoțitoare ale acordării de ajutoare.

1.2. Obiectiv și domeniu de aplicare a prezentelor linii directoare

15. Obiectivul prezentelor linii directoare este acela de a oferi îndrumări referitoare la compatibilitatea cu tratatul a ajutoarelor de stat acordate întreprinderilor feroviare, așa cum sunt acestea definite de Directiva 91/440/CEE și în contextul prezentat mai sus. Aceste linii directoare se aplică, de asemenea, și întreprinderilor de transport urban, suburban sau regional de călători, în ce privește capitolul 3 și se bazează în special pe principiile stabilite de legislatorul comunitar în cele trei pachete feroviare

⁽¹⁾ JOL 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă, modificată ultima dată prin Directiva 2007/58/CE.

⁽²⁾ Articolul 3 din Directiva 91/440/CEE definește întreprinderea feroviară ca fiind: „orice întreprindere privată sau publică autorizată în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; acest termen include și întreprinderile care asigură doar tracțiunea”.

⁽³⁾ Articolul 3 din Directiva 91/440/CEE definește administratorul infrastructurii ca fiind: „orice organism sau întreprindere responsabilă, în special, de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare. Aceasta poate include, de asemenea, administrarea sistemelor de control și de siguranță ale infrastructurii. Funcțiile administratorului infrastructurii în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau întreprinderi diferite”.

⁽⁴⁾ Articolul 9 alineatul (3) din Directiva 91/440/CEE: „Ajutorul oferit de statele membre pentru anularea datoriilor menționate în prezentul articol se acordă în conformitate cu articolele 73, 87 și 88 din Tratatul CE”.

⁽⁵⁾ Și anume Directiva 2004/49/CE.

⁽⁶⁾ Sursă: Comisia Europeană, pe baza datelor comunicate anual de statele membre. Aceste sume ar putea fi chiar mai mari, ținând cont de faptul că nu au fost comunicate toate situațiile de sprijin financiar și, în special, cofinanțările din cadrul fondurilor structurale sau de coeziune.

succesive. Scopul lor este de a îmbunătăți transparența finanțării publice și a certitudinii juridice cu privire la dispozițiile tratatului în contextul deschiderii piețelor. Aceste linii directoare nu privesc finanțările publice pentru gestionarii de infrastructură.

16. Articolul 87 alineatul (1) din tratat prevede că sunt, în principiu, incompatibile cu piața comună ajutoarele de stat care amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Cu toate acestea, astfel de ajutoare de stat pot fi justificate în anumite situații, în interesul comun al Comunității. Unele dintre aceste situații sunt menționate la articolul 87 alineatul (3) din Tratatul CE și se aplică sectorului transporturilor, precum și altor sectoare economice.
17. În plus, articolul 73 din tratat prevede că sunt compatibile cu piața comună „ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”. Acest articol constituie o *lex specialis* în economia generală a tratatului. Pe baza acestui articol, legislatorul comunitar a adoptat două texte specifice sectorului transporturilor: Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ⁽¹⁾ și (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ⁽²⁾. De asemenea, Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare ⁽³⁾ prevede posibilitatea acordării anumitor compensații de către statele membre întreprinderilor feroviare.
18. Articolul 3 din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 prevede că statele membre nu adoptă măsuri de coordonare și nici nu impun obligații inerente conceptului de serviciu public care să presupună acordarea de ajutoare în temeiul articolului 73 din tratat, decât în cazurile și condițiile prevăzute de regulamentul în cauză, fără a se aduce totuși atingere Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1192/69. Conform jurisprudenței „Altmark” a Curții de Justiție a Comunităților Europene ⁽⁴⁾, ajutoarele de stat care nu pot fi autorizate în temeiul Regulamentelor (CEE) nr. 1107/70, (CEE) nr. 1191/69 sau (CEE) nr. 1192/69 nu pot fi declarate compatibile cu piața comună în temeiul articolului 73 din tratat ⁽⁵⁾. În plus, trebuie menționat faptul că acele compensații pentru obligația de serviciu public care nu respectă dispozițiile articolului 73 din tratat nu pot fi declarate compatibile cu piața comună în temeiul articolului 86 alineatul (2) sau al oricăror alte dispoziții din tratat ⁽⁶⁾.
19. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 („regulamentul OSP”) care va intra în vigoare la 3 decembrie 2009 abrogând Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 va stabili un nou cadru juridic. În consecință, aspectele privitoare la compensațiile pentru obligația de serviciu public nu intră sub incidența prezentelor linii directoare.
20. După intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, articolul 73 din tratat va putea fi aplicat direct ca temei juridic pentru stabilirea compatibilității ajutoarelor care nu intră sub incidența regulamentului OSP, și anume ajutoarele pentru coordonarea transportului de marfă. Din acel moment, este oportun să se elaboreze o interpretare generală pentru evaluarea compatibilității ajutoarelor în sensul coordonării cu articolul 73 din tratat. Prezentele linii directoare au în special ca obiectiv stabilirea criteriilor pentru această evaluare, ca și a pragurilor de intensitate. Totuși, ținând cont de redactarea articolului 73, Comisia trebuie să lase totuși statelor membre posibilitatea de a demonstra, dacă e cazul, necesitatea și proporționalitatea măsurilor care depășesc pragurile stabilite.
21. Prezentele linii directoare se referă la aplicarea articolelor 73 și 87 din tratat și la punerea în aplicare a acestora în cazul finanțării publice destinate întreprinderilor feroviare în sensul Directivei 91/440/CEE. Sunt abordate următoarele aspecte: ajutorul public acordat întreprinderilor feroviare prin finanțarea infrastructurilor (capitolul 2), ajutoarele pentru achiziționarea și reînnoirea materialului

⁽¹⁾ JO L 156, 28.6.1969, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 (JO L 169, 29.6.1991, p. 1).

⁽²⁾ JO L 130, 15.6.1970, p. 1.

⁽³⁾ JO L 156, 28.6.1969, p. 8. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 24 iulie 2003, cauza C-280/00. Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”), Rec. 2003, p. I-7747.

⁽⁵⁾ Hotărârea Altmark, citată anterior, punctul 107.

⁽⁶⁾ A se vedea Decizia Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, (JO L 312, 29.11.2005, p. 67, punctul 17).

rulant (capitolul 3), anularea datoriilor de către statele care doresc reorganizarea financiară a întreprinderilor feroviare (capitolul 4), ajutoarele pentru restructurarea întreprinderilor feroviare (capitolul 5), ajutoarele pentru necesitățile de coordonare a transporturilor (capitolul 6) și garanțiile acordate de stat întreprinderilor feroviare (capitolul 7). În schimb, prezentele linii directoare nu se referă la normele de aplicare a regulamentului OSP, pentru care Comisia nu a obținut încă o practică decizională ⁽¹⁾.

2. AJUTORUL PUBLIC ACORDAT ÎNTEPRINDERILOR FEROTIARE PRIN FINANȚAREA INFRASTRUCTURILOR FEROTIARE

22. Infrastructurile feroviare sunt de o importanță majoră pentru dezvoltarea sectorului feroviar european. Este nevoie de investiții considerabile în aceste infrastructuri, indiferent dacă sunt pentru interoperabilitate, pentru siguranță sau pentru dezvoltarea căilor ferate de mare viteză ⁽²⁾.
23. Prezentele linii directoare se adresează doar întreprinderilor feroviare. Prin urmare, acestea nu au ca obiectiv stabilirea, în conformitate cu regulile în materie de ajutoare de stat, a regimului juridic aplicabil finanțării publice a infrastructurilor. Prezentul capitol se ocupă numai de efectele finanțării publice a infrastructurilor asupra întreprinderilor feroviare.
24. Finanțarea publică pentru dezvoltarea infrastructurilor poate într-adevăr să aducă indirect un avantaj întreprinderilor feroviare și să constituie astfel un ajutor de stat. Conform jurisprudenței Curții de Justiție, este necesar să se verifice dacă măsura în favoarea infrastructurilor are ca efect economic reducerea taxelor care afectează în mod normal bugetul întreprinderilor feroviare ⁽³⁾. Pentru a se realiza acest lucru, ar trebui să se acorde întreprinderilor respective un avantaj selectiv care să decurgă din finanțarea infrastructurilor în cauză ⁽⁴⁾.
25. Când utilizarea infrastructurii este deschisă tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu, iar accesul la această infrastructură este facturat în conformitate cu legislația comunitară (Directiva 2001/14/CE), Comisia consideră normal ca finanțarea publică a infrastructurilor să nu fie considerată ajutor de stat în favoarea întreprinderilor feroviare ⁽⁵⁾.
26. Comisia reamintește de asemenea că, atunci când finanțarea publică a infrastructurilor feroviare constituie ajutor de stat pentru una sau mai multe întreprinderi feroviare, aceasta poate fi autorizată, de exemplu, în temeiul articolului 73 din tratat, dacă această infrastructură răspunde nevoilor privind coordonarea transporturilor. În această privință, capitolul 6 al prezentelor linii directoare reprezintă un punct de referință pertinent pentru evaluarea compatibilității.

3. AJUTOARE PENTRU ACHIZIȚIONAREA ȘI REÎNNOIEREA MATERIALULUI RULANT

3.1. Obiectiv

27. Parcul de locomotive și vagoane utilizate pentru transportul de călători este învechit și, în unele cazuri, uzat, în special în noile state membre. În 2005, 70 % din locomotivele (diesel și electrice) și 65 % din vagoanele din UE-25 erau mai vechi de 20 de ani ⁽⁶⁾. Dacă se iau în considerare doar statele

⁽¹⁾ Acestea nu se referă nici la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 1192/69.

⁽²⁾ Comunicarea Comisiei „Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru — Examinare intermediară a Cărții albe privind transporturile”.

⁽³⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 13 iunie 2002, în cauza C-382/99, Țările de Jos/Comisia, Rec. 2002, p. I-5163.

⁽⁴⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 19 septembrie 2000, în cauza C-156/98, Germania/Comisia, Rec. 2000, p. I-6857.

⁽⁵⁾ Decizia Comisiei din 7 iunie 2006, N 478/04, Irlanda — Garanția statului pentru împrumuturile contractate de Coràs Iompaír Eirann (CIÉ) pentru investiții de infrastructură, (JO C 209, 31.8.2006, p. 8); Decizia din 8 martie 2006, N 284/05, Irlanda — Regional Broadband Programme (Program regional privind banda largă), (JO C 207, 30.8.2006, p. 3), punctul 34; și următoarele decizii ale Comisiei: Decizia 2003/227/CE din 2 august 2002, privind parcul Terra Mitica (Benidorm, Alicante) pus în aplicare de Spania, (JO L 91, 8.4.2003, p. 23), punctul 64; decizia din 20 aprilie 2005, N 355/04, — Belgia — Parteneriat public privat pentru construirea unui tunel pe Krijgsbaan în Deurne, pentru valorificarea terenurilor industriale și pentru exploatarea aeroportului din Anvers, (JO C 176 du 16.7.2005, p. 11), punctul 34; decizia din 11 decembrie 2001, N 550/01, Belgia, Parteneriat public privat pentru construirea de instalații de încărcare și decărcare, (JO C 24, 26.1.2002, p. 2), punctul 24; decizia din 20 decembrie 2001, N 649/01, United Kingdom, Freight Facilities Grant, (JO C 45, 19.2.2002, p. 2), punctul 45; decizia din 17 iulie 2002, N 356/02 Regatul Unit, Network Rail, (JO C 232, 28.9.2002, p. 2), punctul 70; N 511/95 Jaguar Cars Ltd. A se vedea de asemenea, Liniile directoare ale Comisiei privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din acordul SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației, (JO C 350, 10.12.1994, p. 5), punctul 12; Cartea albă: tarifele de utilizare a infrastructurilor [COM(1998) 466 final, punctul 43]; Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu „Îmbunătățirea calității serviciilor în porturile maritime: un element determinant al sistemelor de transport din Europa”, [COM(2001) 35 final, p. 11].

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

membre care au aderat la Uniunea Europeană în 2004, în 2005 82 % din locomotive și 62 % din vagoane erau mai vechi de 20 de ani ⁽¹⁾. Conform informațiilor de care dispune, Comisia estimează că aproximativ 1 % din acest parc se reînnoiește anual.

28. Această evoluție reflectă, bineînțeles, dificultățile sectorului feroviar în general, care diminuează stimulentele și capacitatea întreprinderilor feroviare de a investi într-un efort de modernizare și/sau reînnoire a materialului rulant. Or, astfel de investiții sunt indispensabile pentru menținerea competitivității transportului feroviar față de alte moduri de transport mai poluante sau care presupun mai multe costuri externe. De asemenea, astfel de investiții sunt necesare pentru a limita impactul transportului feroviar asupra mediului, în special prin reducerea poluării fonice pe care o provoacă și prin sporirea gradului de siguranță al acestuia. În sfârșit, îmbunătățirea interoperabilității între rețelele naționale implică adaptări ale materialului rulant existent, pentru a se putea menține coerența sistemului.
29. Având în vedere cele de mai sus, concluzia este că ajutoarele pentru achiziționarea și reînnoirea materialului rulant pot, în anumite condiții, să contribuie la atingerea mai multor tipuri de obiective de interes comun și pot fi, așadar, considerate compatibile cu piața comună.
30. Prezentul capitol are ca scop stabilirea condițiilor în care Comisia efectuează o astfel de analiză de compatibilitate.

3.2. Compatibilitate

31. Analiza de compatibilitate trebuie realizată în funcție de obiectivul de interes comun, la care contribuie ajutorul.
32. Comisia consideră că, în principiu, nevoile de modernizare a materialului rulant pot fi suficient luate în considerare, fie pentru aplicarea normelor generale aplicabile ajutoarelor de stat, fie pentru aplicarea articolului 73 din tratat, dacă aceste ajutoare reprezintă ajutoare pentru coordonarea transporturilor (a se vedea capitolul 6).
33. Prin urmare, la analizarea compatibilității ajutoarelor pentru materialul rulant, Comisia aplică în general criteriile definite pentru fiecare dintre următoarele categorii de ajutor în prezentele linii directe sau în orice alt document pertinent:
 - (a) ajutoare pentru coordonarea transporturilor ⁽²⁾;
 - (b) ajutoare pentru restructurarea întreprinderilor feroviare ⁽³⁾;
 - (c) ajutoare pentru întreprinderile mici și mijlocii ⁽⁴⁾;
 - (d) ajutoare pentru protecția mediului ⁽⁵⁾;
 - (e) ajutoare pentru compensarea costurilor referitoare la obligația de serviciu public și în cadrul contractelor de serviciu public ⁽⁶⁾;
 - (f) ajutoare cu finalitate regională ⁽⁷⁾.
34. În cazul ajutoarelor regionale pentru investiții inițiale, liniile directe privind ajutoarele cu finalitate regională prevăd că, „în sectorul transporturilor, cheltuielile de achiziție de echipamente de transport (active mobile) nu pot beneficia de ajutoare pentru investiția inițială” [punctul (50) nota de subsol 48]. Comisia consideră că trebuie să existe o derogare de la această regulă în ceea ce privește transportul feroviar de călători. Aceasta se datorează caracteristicilor specifice ale acestui mod de transport,

⁽¹⁾ Sursă: CER (2005).

⁽²⁾ A se vedea capitolul 6.

⁽³⁾ Liniile directe comunitare privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate, (JO C 244, 1.10.2004, p. 2) și capitolul 5.

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 70/2001 al Comisiei din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutorului de stat pentru întreprinderile mici și mijlocii, (JO L 10, 13.1.2001, p. 33). Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1976/2006 (JO L 368, 23.12.2006, p. 85).

⁽⁵⁾ Liniile directe generale privind ajutorul de stat pentru protecția mediului, (JO C 82, 1.4.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamentul (CEE) nr. 1191/69; Regulament „OSP” la care trebuie în special reamintit articolul 3 alineatul (1): „În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator la alegerea sa un drept exclusiv și/sau o compensare, indiferent de natura sa, în contrapartidă la realizarea obligației de serviciu public, poate face acest lucru numai în cadrul unui contract de serviciu public”.

⁽⁷⁾ Liniile directe privind ajutoarele de stat cu finalitate regională pentru perioada 2007-2013, (JO C 54, 4.3.2006, p. 13), punctul 8.

în special faptului că materialul rulant din acest sector poate fi alocat permanent unor linii sau unor servicii specifice. Astfel, în anumite condiții definite mai jos, costurile de achiziționare a materialului rulant în sectorul transportului feroviar de călători (sau în sectoarele altor moduri de transport, precum trenul ușor, metroul sau tramvaiul) sunt considerate ca fiind cheltuieli admisibile în sensul liniilor directe în cauză ⁽¹⁾. În schimb, costurile de achiziție ale materialului rulant pentru uzul exclusiv al transportului feroviar de marfă nu sunt admisibile.

35. Ținând cont de situația descrisă la punctele (28)-(29), această derogare se aplică oricărui tip de investiție în materialul rulant, inițială sau de înlocuire, din momentul în care materialul este afectat unor linii care deservește în mod regulat o regiune care poate beneficia de ajutoare în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din tratat, o regiune ultraperiferică sau o regiune cu densitate mică a populației, în sensul punctelor (80) și (81) ale liniilor directe privind ajutoarele în scop regional ⁽²⁾. În celelalte regiuni, derogarea se aplică numai pentru ajutoarele pentru investiția inițială. În cazul ajutoarelor pentru investiție și înlocuire, derogarea se aplică numai dacă ansamblul materialului rulant modernizat ca urmare a ajutorului este mai vechi de 15 ani.
36. Pentru a împiedica distorsiunile concurenței care ar contraveni interesului comun, Comisia consideră totuși că această derogare trebuie supusă unui număr de patru condiții, care trebuie îndeplinite cumulativ:
- (a) materialul rulant în cauză trebuie afectat exclusiv serviciilor de transport urban, suburban sau regional de călători într-o regiune specifică sau pentru o linie specifică deservind mai multe regiuni; în acest scop, în sensul prezentelor orientări, se înțelege prin „servicii de transport urbane și suburbane” serviciile de transport care răspund necesităților unui centru urban sau ale unei aglomerații urbane, precum și necesităților de transport dintre acest centru sau această aglomerație și periferiile sale, iar prin „servicii de transport regionale”, serviciile de transport care răspund necesităților de transport ale unei regiuni sau a mai multor regiuni. Serviciile de transport care deservește mai multe regiuni, într-unul sau mai multe state membre, pot astfel intra sub incidența domeniului de aplicare al prezentului punct, în cazul în care impactul asupra dezvoltării regionale a regiunilor deservite poate fi demonstrat, în special prin regularitatea serviciului. În acest caz, Comisia se asigură că ajutorul nu compromite deschiderea efectivă a pieței de transport internațional de călători și a cabotajului în urma intrării în vigoare a celui de-al treilea pachet feroviar;
 - (b) materialul rulant în cauză trebuie să rămână afectat exclusiv regiunii specifice sau liniei specifice care traversează mai multe regiuni pentru care a beneficiat de ajutoare în timpul a cel puțin zece ani;
 - (c) materialul rulant de înlocuire trebuie să corespundă normelor de interoperabilitate, de siguranță și de mediu ⁽³⁾ aplicabile rețelei în cauză;
 - (d) statul membru trebuie să demonstreze că proiectul contribuie la o strategie de dezvoltare regională coerentă.
37. Comisia va veghea la evitarea distorsiunilor de concurență induse, ținând în special seama de veniturile suplimentare pe care materialul rulant înlocuit la linia în cauză le-ar putea aduce întreprinderii beneficiare a ajutorului, de exemplu prin vânzarea către terți sau prin utilizarea pe alte piețe. În acest scop, Comisia va putea subordona acordarea ajutorului obligației întreprinderii beneficiare de a vinde în condiții comerciale normale tot sau o parte din materialul rulant pe care nu îl mai utilizează, pentru a permite ca acesta să continue să fie utilizat de către alți operatori; în acest caz, veniturile din vânzarea materialului rulant vechi vor fi deduse din cheltuielile admisibile.

⁽¹⁾ Comisia notează faptul că, în funcție de circumstanțele specifice fiecărui caz, acest raționament se poate aplica *mutatis mutandis* vehiculelor utilizate în transportul public rutier de călători, atunci când acestea respectă ultimele norme comunitare aplicabile vehiculelor noi. Dacă este cazul, în vederea asigurării unui tratament egal, Comisia va aplica în astfel de situații metoda descrisă aici pentru materialul rulant feroviar. Comisia încurajează statele membre, în cazul în care acordă acest tip de ajutoare, să sprijine tehnologiile cel mai puțin poluante și va studia în ce măsură este oportun un sprijin financiar specific, care să conducă la intensități mai ridicate ale ajutoarelor în favoarea acestor tehnologii.

⁽²⁾ Regiunile cele mai puțin populate reprezintă regiuni de nivel NUTS II sau fac parte din acestea cu o densitate a populației de cel mult 8 locuitori/km² și care se întind până la regiunile contigue și adiacente mai mici care îndeplinesc același criteriu de densitate a populației.

⁽³⁾ Ajutoarele pentru achiziția de noi vehicule de transport care depășesc normele comunitare sau care cresc nivelul protecției mediului în absența normelor comunitare sunt posibile în cadrul liniilor directe privind ajutoarele de stat pentru protecția mediului.

38. La nivel general, Comisia va veghea asupra faptului ca ajutorul să nu fie utilizat abuziv. Se aplică și celelalte condiții prevăzute în liniile directe privind ajutoarele cu finalitate regională, în special cele referitoare la plafoanele de intensitate, la hărțile ajutoarelor cu finalitate regională și la regulile de cumul. Comisia remarcă faptul că liniile specifice respective pot, în unele cazuri, traversa regiuni cărora li se aplică plafoane de intensitate diferite, în conformitate cu harta ajutoarelor cu finalitate regională. În acest caz, Comisia va aplica rata de intensitate cea mai mare corespunzătoare regiunilor deservite în mod regulat de linia respectivă, în mod proporțional cu regularitatea acestui serviciu ⁽¹⁾.
39. În ceea ce privește proiectele de investiții pentru care cheltuielile admisibile depășesc 50 milioane EUR, Comisia consideră că, din motive de specificitate a sectorului de transport feroviar de călători, trebuie derogate punctele (60) la (70) din liniile directe privind ajutoarele cu finalitate regională. Totuși, punctele (64) și (67) ale liniilor directe rămân aplicabile în cazul în care proiectul de investiții privește materialul rulant afectat unei linii specifice deservind mai multe regiuni.
40. Dacă întreprinderii beneficiare i s-a încredințat operarea de servicii de interes economic general care impun cumpărarea și/sau reînnoirea de material rulant și dacă întreprinderea primește deja o compensație în acest scop, această compensație trebuie luată în calcul în cadrul valorii ajutorului regional care poate fi acordat acestei întreprinderi, pentru a evita o supracompensare.

4. ANULAREA DATORIILOR

4.1. Obiectiv

41. Așa cum s-a menționat la secțiunea 1.1, întreprinderile feroviare au cunoscut în trecut o stare de dezechilibru între veniturile și costurile lor, în special costurile de investiție. Astfel s-a ajuns la o îndatorare semnificativă, care reprezintă o povară financiară foarte grea pentru întreprinderile feroviare și limitează capacitatea acestora de a realiza investițiile necesare, atât la nivelul infrastructurilor, cât și la nivelul reînnoirii materialului rulant.
42. Directiva 91/440/CEE a luat în considerare această situație în mod explicit. Directiva menționează, în al șaptelea considerent, că statele membre trebuie „să se asigure, în special, că întreprinderile de transport feroviar existente beneficiază de o structură financiară corespunzătoare” și prevede că, în acest scop, ar putea fi necesară o „reorganizare financiară”. Articolul 9 din directivă prevede că „împreună cu întreprinderile feroviare existente, aflate în proprietate publică sau sub control public, statele membre instituie mecanismele adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării acestor întreprinderi la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și pentru a le îmbunătăți situația financiară”. Alineatul (3) al aceluiași articol menționează acordarea de ajutoare de stat „pentru a anula datoriile menționate în prezentul articol” și prevede faptul că acordarea acestor ajutoare se face în conformitate cu articolele 73, 87 și 88 din tratat.
43. La începutul anilor '90, ca urmare a intrării în vigoare a Directivei 91/440/CEE, statele membre au redus considerabil datoriile întreprinderilor feroviare. Restructurarea datoriilor întreprinderilor feroviare s-a făcut sub diferite forme:
- (a) transferul integral sau parțial al datoriilor către organismul însărcinat cu administrarea infrastructurii, permițându-se astfel întreprinderii feroviare să funcționeze pe o bază financiară mai sănătoasă. Acest transfer a putut fi realizat odată cu separarea activităților de exploatare a serviciilor de transport de administrarea infrastructurii;
 - (b) crearea de entități separate pentru finanțarea proiectelor de infrastructură (de exemplu, liniile de mare viteză), care permit întreprinderilor feroviare să ușureze povara financiară viitoare pe care ar fi reprezentat-o finanțarea acestor noi infrastructuri;
 - (c) restructurarea financiară a întreprinderilor feroviare, în special prin anularea totală sau parțială a datoriilor.

⁽¹⁾ În cazul în care linia sau serviciul specific deservește sistematic (și anume la fiecare traseu) regiunea la care se aplică rata cea mai mare, această rată va fi aplicată totalului cheltuielilor admisibile. În cazul în care regiunea căreia i se aplică rata cea mai mare este deservită doar ocazional, această rată se aplică doar în parte cheltuielilor admisibile corespunzătoare deservirii acestei regiuni.

44. Aceste trei tipuri de acțiuni au contribuit la îmbunătățirea situației financiare a întreprinderilor feroviare pe termen scurt. Gradul de îndatorare s-a redus în ceea ce privește totalitatea pasivelor, precum și partea de rambursare a dobânzilor pentru costurile de exploatare. În general, reducerea datoriei a permis întreprinderii feroviare să își îmbunătățească situația financiară prin diminuarea rambursărilor de capital și de dobânzi. În plus, aceste reduceri au putut contribui la scăderea ratelor dobânzilor, ceea ce are un impact substanțial asupra finanțării serviciului datoriei.
45. Cu toate acestea, Comisia constată că nivelul de îndatorare rămâne la cote îngrijorătoare pentru numeroase întreprinderi feroviare. Mai multe dintre aceste întreprinderi au un nivel de îndatorare mai mare decât nivelurile acceptabile pentru o societate comercială, încă nu se pot autofinanța și/sau nu pot să își finanțeze necesitățile de investiții prin venituri provenite din activitățile de transport prezente și viitoare. În plus, s-a constatat că în statele membre care au aderat la Comunitate după 1 mai 2004 nivelul îndatorării societăților din sector este considerabil mai mare decât în restul Comunității.
46. Această stare de fapt se reflectă în opțiunea legislatorului comunitar de a nu modifica dispozițiile citate anterior, odată cu adoptarea Directivelor 2001/12/CE și 2004/51/CE și a dispozițiilor Directivei 91/440/CEE. Aceste dispoziții se înscriu astfel în cadrul ansamblului format din pachetele feroviare succesive.
47. Prezentul capitol vizează precizarea modalității prin care Comisia intenționează să aplice, în lumina acestei cerințe a legislației secundare, dispozițiile tratatului în materie de ajutoare de stat în cazul mecanismelor de reducere a gradului de îndatorare a întreprinderilor feroviare.

4.2. Existența unui ajutor de stat

48. Ca introducere, Comisia amintește că incompatibilitatea de principiu stabilită prin articolul 87 alineatul (1) din tratat se aplică numai ajutoarelor care „denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție” și doar „în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”. În temeiul unei jurisprudențe constante, în cazul în care un ajutor financiar acordat de stat întărește poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor de la nivel intracomunitar, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind influențate de ajutorul în cauză ⁽¹⁾.
49. Prin urmare, orice măsură imputabilă statului care duce la anularea totală sau parțială a datoriilor, în mod special în favoarea uneia sau mai multor întreprinderi feroviare și care utilizează resurse de stat intră sub incidența articolului 87 alineatul (1) din tratat, în măsura în care întreprinderea în cauză activează pe piețele deschise concurenței și anularea datoriilor îi întărește poziția pe cel puțin una dintre piețele respective.
50. Comisia amintește că Directiva 2001/12/CE a deschis concurenței piața serviciilor feroviare de marfă internaționale pe întreaga rețea transeuropeană de transport feroviar de marfă, începând cu 15 martie 2003. Prin urmare, Comisia consideră că, în general, deschiderea pieței spre concurență s-a realizat cel târziu la 15 martie 2003.

4.3. Compatibilitate

51. În cazul în care o anulare de datorii acordată unei întreprinderi feroviare constituie un ajutor de stat care intră sub incidența articolului 87 alineatul (1) din tratat, aceasta trebuie notificată Comisiei în conformitate cu articolul 88 din tratat.
52. În general, un asemenea ajutor trebuie examinat pe baza liniilor directe comunitare din 2004 privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate (denumite în continuare „liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru restructurare”), sub rezerva capitolului 5 al prezentelor linii directe.
53. În cazurile specifice în care datoriile anulate se refereau exclusiv la coordonarea transporturilor, compensațiile pentru obligațiile de serviciu public sau standardele contabile, compatibilitatea acestor ajutoare va fi examinată în temeiul articolului 73 din tratat, al regulamentelor adoptate pentru punerea sa în aplicare și al regulamentului privind standardizarea conturilor ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 17 septembrie 1980, cauza 730/79 Philip Morris Holland împotriva Comisiei, Rec. 1980, p. 2671, punctul 11.

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 1192/69.

54. În lumina articolului 9 din Directiva 91/440/CEE, Comisia consideră de asemenea că, în anumite condiții, aceste ajutoare trebuie să poată fi autorizate în absența unei restructurări de ordin financiar, în cazul în care anularea vizează datorii istorice, contractate înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2001/12/CE, care stabilește condițiile deschiderii sectorului spre concurență.
55. Comisia consideră efectiv că ajutoarele de acest tip pot fi compatibile în măsura în care vizează facilitarea tranziției spre o piață feroviară deschisă, așa cum se prevede la articolul 9 din Directiva 91/440/CEE ⁽¹⁾. Prin urmare, Comisia consideră că astfel de ajutoare pot fi considerate compatibile cu piața comună, în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat ⁽²⁾, cu condiția să se îndeplinească următoarele cerințe.
56. În primul rând, ajutorul trebuie să servească la compensarea unor datorii stabilite și individualizate în mod clar, care au fost contractate înainte de 15 martie 2001, data intrării în vigoare a Directivei 2001/12/CE. Ajutorul nu poate în niciun caz să depășească suma acestor datorii. În cazul statelor membre care au aderat la Comunitate după 15 martie 2001, data pertinentă este data aderării la Comunitate. În fapt, logica articolului 9 din Directiva 91/440/CEE, reluată în directivele adoptate ulterior, viza remedierea unui grad de îndatorare acumulat într-un context în care nu se hotărâse încă deschiderea pieței la nivel comunitar.
57. În al doilea rând, datoriile respective trebuie să fie direct legate de activitatea de transport feroviar sau de activitățile de administrare, construcție sau utilizare a infrastructurii feroviare. Datoriile contractate pentru realizarea investițiilor care nu sunt direct legate de transportul și/sau infrastructurile feroviare nu sunt eligibile.
58. În al treilea rând, anularea datoriilor trebuie să se facă în favoarea întreprinderilor care se confruntă cu un grad excesiv de îndatorare ce împiedică realizarea unei gestiuni financiare solide a acestora. Ajutorul trebuie să fie necesar pentru remedierea acestei situații, în sensul în care evoluția preconizată a concurenței pe piață nu i-ar permite întreprinderii în cauză să își redrezeze situația financiară într-un timp previzibil. La evaluarea acestui criteriu trebuie să se țină cont de îmbunătățirile nivelului de productivitate care se poate aștepta în mod rezonabil a fi realizate de întreprinderea respectivă.
59. În al patrulea rând, ajutorul nu trebuie să depășească nivelul necesar în acest scop. În acest sens, trebuie să se țină seama și de evoluția viitoare a concurenței. În orice caz, ajutorul nu trebuie să pună pe termen scurt întreprinderea într-o situație mai favorabilă decât cea a unei întreprinderi medii bine administrate, cu același profil de activitate.
60. În al cincilea rând, anularea datoriilor nu trebuie să ofere întreprinderii un avantaj concurențial care să împiedice dezvoltarea unei concurențe efective pe piață, de exemplu prin descurajarea unor întreprinderi externe sau a unor actori noi de a intra pe anumite piețe naționale sau regionale. În special, ajutoarele destinate anulării datoriilor nu pot fi finanțate prin prelevări impuse altor operatori feroviari ⁽³⁾.
61. Dacă aceste condiții sunt îndeplinite, măsurile de anulare a datoriilor contribuie la obiectivul vizat de articolul 9 din Directiva 91/440/CEE, fără a distorsiona în mod disproporționat concurența și schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, ele pot fi considerate compatibile cu piața comună.

5. AJUTOARE PENTRU RESTRUCTURAREA ÎNTEPRINDERILOR FEROVIARE — RESTRUCTURAREA UNEI SUBUNITĂȚI DE TRANSPORT FEROVIAȘ DE MARE

5.1. Obiectiv

62. Cu excepția cazurilor în care există dispoziții speciale, Comisia evaluează compatibilitatea ajutoarelor de stat pentru restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate din sectorul feroviar pe baza liniilor directoare din 2004 privind ajutorul pentru restructurare. Aceste linii directoare nu prevăd derogări pentru întreprinderile feroviare.

⁽¹⁾ Comisia aplică, prin analogie, anumite condiții prevăzute în Comunicarea Comisiei privind metodologia analizării ajutoarelor de stat legate de costurile irecuperabile, 26 iulie 2001, SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Fără a aduce atingere aplicării Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69, (CEE) nr. 1107/70 și (CEE) nr. 1192/69.

⁽³⁾ Fără a se aduce atingere aplicării Directivei 2001/14/CE.

63. În general, o subunitate a unei întreprinderi, și anume o unitate economică fără personalitate juridică, nu poate beneficia de ajutoare pentru restructurare. Liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru restructurare se aplică numai „întreprinderilor aflate în dificultate”. Printre altele, acestea precizează la punctul 13 că o societate „care aparține sau este preluată de un grup de întreprinderi nu este în mod normal eligibilă pentru ajutor de ... restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinsece și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea serioase pentru a fi rezolvate de către grup”. A fortiori, este necesar să se evite situația în care un „decupa” artificial nu ar permite unei activități deficitare din interiorul unei societăți date să beneficieze de fonduri publice.
64. Cu toate acestea, Comisia consideră că sectorul transportului feroviar de marfă european este în prezent într-o situație specială, care implică, în interesul comun, luarea în considerare a posibilității ca ajutoarele de stat acordate unei întreprinderi feroviare pentru a permite acesteia să remedieze o situație dificilă pentru activitățile sale de transport de marfă să poată fi considerate compatibile cu piața comună.
65. Într-adevăr, situația concurențială a activităților de transport de marfă în sectorul feroviar este astăzi foarte diferită de cea prevalentă în cazul transportului de călători. Piețele naționale de transport de marfă sunt deschise concurenței, în timp ce deschiderea piețelor de transport feroviar de călători nu va avea loc înainte de 1 ianuarie 2010.
66. Această situație are un impact financiar în măsura în care activitatea de transport de marfă este, în principiu, reglementată doar de relațiile comerciale dintre expeditori și transportatori. În schimb, echilibrul financiar al activității de transport de călători se poate baza și pe intervenția autorităților publice, prin intermediul compensațiilor pentru obligația de serviciu public.
67. Or, există mai multe întreprinderi feroviare europene care încă nu și-au separat, din punct de vedere juridic, activitățile de transport de călători de activitățile de transport de marfă sau nu au realizat decât recent această separare. De fapt, legislația comunitară în vigoare la ora actuală nu prevede obligația de a proceda la o asemenea separare din punct de vedere juridic.
68. De altfel, revitalizarea transportului feroviar de marfă figurează de mai mulți ani în centrul priorităților politicii europene în domeniul transporturilor. Motivele aferente au fost amintite în capitolul 1 al prezentelor linii directe.
69. Din acest caracter specific al activităților de transport feroviar de marfă decurge necesitatea unei abordări adaptate, care a fost recunoscută în practica decizională a Comisiei ⁽¹⁾ în temeiul liniilor directe comunitare din 1999 privind ajutorul de stat în vederea salvării și restructurării întreprinderilor aflate în dificultate ⁽²⁾.
70. Prezentul capitol are drept scop indicarea modului în care Comisia înțelege să pună în aplicare în viitor această abordare, în lumina practicii decizionale menționate a Comisiei și luând în considerare modificările aduse prin liniile directe din 2004 privind ajutorul de stat în vederea restructurării liniilor directe corespondente din 1999.
71. Date fiind riscurile menționate mai sus, această abordare este circumstanțială și nu va fi menținută decât pentru subunitățile de transport de marfă ale întreprinderilor feroviare, doar pentru o perioadă tranzitorie, și anume pentru restructurările notificate până la 1 ianuarie 2010, data la care piețele de transport feroviar de călători vor fi deschise concurenței.
72. Pe lângă aceasta, Comisia dorește să ia în considerare faptul că, într-un număr din ce în ce mai mare de state membre, întreprinderile feroviare și-au adaptat organizarea la evoluțiile specifice ale activităților de transport de marfă și de călători, procedând la o separare juridică a activităților de transport de marfă. Prin urmare, în cadrul restructurării și ca o condiție prealabilă pentru acordarea ajutorului, Comisia va solicita separarea juridică a subunității de transport de marfă în cauză prin transformarea acesteia într-o societate comercială de drept comun. Comisia menționează că, împreună cu alte măsuri corespunzătoare, o astfel de separare aduce o contribuție semnificativă la realizarea unui dublu obiectiv: eliminarea tuturor subvențiilor încrucișate între subunitatea restructurată și restul întreprinderii și asigurarea faptului că ansamblul relațiilor financiare dintre aceste două activități se desfășoară în mod durabil și pe baze comerciale.

(1) A se vedea Decizia Comisiei din 2 martie 2005, N 386/04, „Ajutor pentru restructurarea Fret SNCF” Franța, (JO C 172, 12.7.2005, p. 3).

(2) JO C 288, 9.10.1999, p. 2.

73. Pentru a se înlătura orice îndoială, liniile directe din 2004 privind ajutoarele în vederea restructurării rămân în totalitate aplicabile evaluării ajutoarelor vizate de prezentul capitol, cu excepția derogărilor prevăzute în mod expres mai jos.

5.2. Eligibilitate

74. Trebuie să se adapteze criteriul de eligibilitate în vederea includerii situației în care o subunitate de transport de marfă a unei întreprinderi feroviare constituie o unitate economică durabilă și coerentă, care va fi separată juridic de restul întreprinderii în cadrul restructurării și înainte de acordarea ajutorului și care se confruntă cu dificultăți de așa natură încât ar fi reprezentat o „întreprindere aflată în dificultate” în sensul liniilor directe din 2004 privind ajutoarele de stat în vederea restructurării, dacă ar fi fost separată de întreprinderea feroviară.
75. Aceasta presupune, în special, ca subunitatea în cauză să se confrunte cu dificultăți intrinsece serioase care nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul întreprinderii feroviare.
76. Pentru ca subunitatea care urmează să fie restructurată să constituie o unitate economică durabilă și coerentă, aceasta trebuie să reunească totalitatea activităților de transport de marfă ale întreprinderii feroviare, din punct de vedere industrial, comercial, contabil și financiar. Trebuie să i se poată repartiza un nivel de pierderi și un nivel de fonduri proprii sau de capital care să reflecte în mod suficient realitatea economică a situației cu care se confruntă această subunitate, pentru o evaluare coerentă a criteriului stabilit la punctul 10 din liniile directe din 2004 privind ajutoarele de stat în vederea restructurării ⁽¹⁾.
77. Când evaluează dacă o subunitate se află în dificultate în sensul menționat mai sus, Comisia va ține seama de capacitatea restului întreprinderii feroviare de a asigura redresarea subunității care urmează să fie restructurată.
78. Comisia consideră că, deși situația descrisă nu intră direct sub incidența liniilor directe din 2004 privind ajutoarele de stat în vederea restructurării, care exclud, la punctul 12 al domeniului de aplicare, întreprinderile nou-create, în acest context se pot acorda ajutoare pentru restructurare, pentru a permite filialei create prin separare juridică să opereze în mod viabil pe piață. Singurele situații vizate prin prezenta sunt cele în care filiala care urmează să fie creată în urma separării juridice reunește totalitatea ramurii de activitate de transport de marfă, astfel cum este descrisă în contabilitatea separată stabilită în conformitate cu articolul 9 din Directiva 91/440/CEE și cuprinde toate activele, pasivele, capitalul, angajamentele în afara bilanțului și forța de muncă aferente ramurii respective de activitate.
79. Comisia menționează că, din aceleași motive, în cazul în care o întreprindere feroviară și-a separat recent din punct de vedere juridic subunitatea de transport de marfă, care îndeplinea condițiile definite mai sus, filiala în cauză nu trebuie să fie considerată ca fiind o întreprindere nou-creată în sensul punctului 12 din liniile directe din 2004 privind ajutoarele de stat în vederea restructurării și, prin urmare, nu este exclusă din domeniul de aplicare a acestor linii directe.

5.3. Revenirea la viabilitatea pe termen lung

80. Comisia se va asigura nu numai de îndeplinirea condițiilor de revenire la viabilitatea pe termen lung stabilite prin liniile directe din 2004 privind ajutoarele de stat în vederea restructurării ⁽²⁾, ci și că restructurarea va permite garantarea faptului că activitatea de transport de marfă se va transforma dintr-o activitate protejată, care beneficiază de drepturi exclusive, într-o activitate competitivă în

⁽¹⁾ Punctul 10 al liniilor directe privind ajutoarele de stat în vederea restructurării dispune: „Concret, în sensul prezentelor linii directe, o întreprindere este considerată în dificultate, în principiu și indiferent de dimensiunea ei, în următoarele situații:

- în cazul unei societăți cu răspundere limitată, dacă mai mult de jumătate din capitalul social a dispărut, peste un sfert din acest capital fiind pierdut în ultimele 12 luni, sau
- în cazul unei societăți comerciale în care cel puțin unii dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății, dacă mai mult de jumătate din capitalul propriu, așa cum este înscris în conturile societății, a dispărut, peste un sfert din acest capital fiind pierdut în cursul ultimelor 12 luni, sau
- privind toate tipurile de întreprinderi, dacă întreprinderea în cauză îndeplinește condițiile prevăzute de legislația națională care îi este aplicabilă, pentru a fi supusă unei proceduri colective de insolvență”.

⁽²⁾ A se vedea în special punctele 34 și 37 din liniile directe în vigoare privind ajutorul de stat pentru restructurare.

contextul unei piețe deschise. Prin urmare, această restructurare ar trebui să vizeze ansamblul aspectelor aferente activității de transport de marfă, din punct de vedere industrial, comercial și financiar. Planul de restructurare prevăzut de liniile directoare privind ajutorul pentru restructurare ⁽¹⁾ va trebui să permită, în special, asigurarea unui nivel de calitate, de fiabilitate și de servicii compatibil cu cerințele clienților.

5.4. Prevenirea oricărei denaturări excesive a concurenței

81. Atunci când analizează prevenirea oricărei denaturări excesive a concurenței, așa cum se prevede în liniile directoare privind ajutorul pentru restructurare, Comisia se bazează și pe următoarele elemente:
- (a) diferențele dintre modelele economice pentru transportul feroviar și cele pentru alte moduri de transport;
 - (b) obiectivul comunitar de reechilibrare a modurilor de transport;
 - (c) situația concurențială de pe piață la data restructurării (gradul de integrare, potențialul de creștere, prezența concurenților, perspectivele de evoluție).

5.5. Ajutor redus la minim

82. Pentru verificarea acestui criteriu se aplică dispozițiile liniilor directoare din 2004 privind ajutoarele de stat în vederea restructurării. În acest sens, contribuția proprie a întreprinderii va include contribuția subunității de transport de marfă care urmează să fie separată juridic de întreprinderea feroviară. Cu toate acestea, Comisia consideră că situația specială în care se află sectorul european de transport feroviar de marfă, menționată anterior, poate constitui o circumstanță excepțională în sensul punctului (44) din aceste linii directoare. Prin urmare, va putea să accepte contribuții proprii mai scăzute decât cele prevăzute prin liniile directoare din 2004, cu condiția ca această contribuție proprie a subunității de transport de marfă să fie cât mai mare posibil fără a pune în pericol viabilitatea activității în cauză.

5.6. Principiul ajutorului unic

83. În ceea ce privește principiul ajutorului unic, acesta se aplică filialei separate din punct de vedere juridic luându-se în considerare ajutorul pentru restructurare notificat ca primul ajutor pentru restructurare de care ar beneficia întreprinderea în cauză. În schimb, ajutorul pentru restructurare autorizat în condițiile prezentate în prezentul capitol nu prezintă relevanță pentru aplicarea principiului ajutorului unic la restul întreprinderii feroviare.
84. Pentru a se înlătura orice îndoială, dacă întreprinderea feroviară, în ansamblul său, a primit deja ajutoare pentru restructurare, principiul ajutorului unic se opune acordării de ajutoare pentru restructurarea subunității sale de transport de marfă, astfel cum sunt menționate în prezentul capitol.

6. AJUTOARE PENTRU COORDONAREA TRANSPORTURILOR

6.1. Obiectiv

85. Așa cum s-a menționat deja, articolul 73 din tratat a fost pus în aplicare prin Regulamentele (CEE) nr. 1107/10 și (CEE) nr. 1191/69, care vor fi abrogate prin regulamentul OSP. Cu toate acestea, regulamentul OSP nu se va aplica decât transportului terestru de călători. Acesta nu va acoperi transportul feroviar de marfă, în cazul căruia ajutoarele pentru coordonarea transporturilor vor fi reglementate numai de dispozițiile articolului 73 din tratat.
86. Pe lângă aceasta, articolul 9 din regulamentul OSP privind ajutoarele pentru coordonarea transporturilor și ajutoarele pentru cercetare și dezvoltare nu aduc atingere articolului 73 din tratat, care ar putea fi așadar utilizat direct pentru justificarea compatibilității ajutoarelor pentru coordonarea transportului feroviar de călători.
87. Prin urmare, obiectivul acestui capitol este acela de a stabili criteriile care permit Comisiei să analizeze, pe baza articolului 73 din tratat, compatibilitatea ajutoarelor pentru coordonarea transporturilor în general (secțiunea 6.2), precum și anumite forme specifice de ajutor (secțiunea 6.3). Comisia amintește că, deși principiile generale de aplicare a articolului 73 din tratat sunt în mod normal pertinente pentru evaluarea ajutoarelor de stat în legătură cu regulamentul OSP, prezentele linii directoare nu tratează modalitățile de aplicare a regulamentului în cauză.

(¹) A se vedea în special secțiunea 3.2 din liniile directoare privind ajutoarele de stat în vederea restructurării.

6.2. Considerente de ordin general

88. Articolul 73 din tratat prevede compatibilitatea ajutoarelor care răspund necesităților de coordonare a transporturilor. Curtea de Justiție a hotărât de drept că acest articol „recunoaște compatibilitatea cu tratatul a ajutoarelor pentru transporturi numai în cazuri bine determinate și care nu aduc atingere intereselor generale ale Comunității” ⁽¹⁾.
89. Noțiunea de „coordonare a transporturilor” utilizată la articolul 73 din tratat are o semnificație mai importantă decât simplul fapt de a facilita dezvoltarea unei activități economice. Această noțiune implică o intervenție a autorităților publice în vederea orientării evoluției sectorului transporturilor în interesul comun.
90. În anumite privințe, progresele înregistrate în ceea ce privește liberalizarea din sectorul transporturilor terestre au atenuat considerabil necesitățile de coordonare. În principiu, într-un sector liberalizat eficient, coordonarea poate să rezulte din acțiunea forțelor pieței. Totuși, așa cum se menționează mai sus, investițiile în dezvoltarea infrastructurilor sunt în mare parte realizate în continuare de autoritățile publice. În plus, este posibil să mai existe deficiențe în ceea ce privește buna funcționare a pieței chiar și după liberalizarea sectorului. În special aceste deficiențe sunt cele care justifică intervenția autorităților publice în acest domeniu.
91. În primul rând, sectorul transporturilor presupune externalități negative importante, de exemplu între utilizatori (congestie) sau față de societate în ansamblul său (poluare). Este dificil să se ia în considerare aceste externalități, în special din cauza limitelor inerente ale posibilității de a include în tarifarea accesului la infrastructurile de transport costurile externe sau chiar, pur și simplu, costurile directe de utilizare. Din aceasta decurg posibile disparități între diversele moduri de transport, care ar trebui corectate prin sprijinirea de către autoritățile publice a modurilor de transport care generează cele mai mici costuri externe.
92. În al doilea rând, în sectorul transporturilor pot apărea dificultăți de „coordonare” în sensul economic al termenului, de exemplu în ceea ce privește adoptarea unui standard de interoperabilitate comun pentru căile ferate sau conexiunile dintre diferitele rețele de transport.
93. În al treilea rând, se poate ca întreprinderile feroviare să nu fie în măsură să profite de toate avantajele care decurg din eforturile depuse în materie de cercetare, dezvoltare și inovare (efecte externe pozitive), ceea ce constituie, de asemenea, o deficiență a pieței.
94. Prezența în tratat a unei baze specifice care permite autorizarea ajutoarelor ce răspund necesităților de coordonare a transporturilor demonstrează importanța acestor riscuri legate de deficiențele pieței și impactul negativ pe care acestea îl au asupra dezvoltării Comunității.
95. În principiu, ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor trebuie considerate compatibile cu tratat.
96. Cu toate acestea, pentru a se putea considera că un ajutor acordat „răspunde necesităților” de coordonare a transporturilor, acesta trebuie să fie necesar și proporționat cu obiectivul vizat. În plus, denaturarea concurenței, care este inerentă ajutorului, nu trebuie să aducă prejudicii intereselor generale ale Comunității. De exemplu, un ajutor pentru reorientarea către calea ferată a fluxurilor de trafic ale transportului maritim pe distanțe scurte nu ar putea îndeplini aceste condiții.
97. În sfârșit, luând în considerare evoluția rapidă a sectorului transporturilor și, așadar, a necesităților de coordonare ale acestuia, orice ajutor notificat Comisiei în vederea obținerii unei decizii care declară că acest ajutor este compatibil cu tratatul în temeiul articolului 73 trebuie limitat ⁽²⁾ la maximum 5 ani, pentru a permite Comisiei să îl reanalizeze în lumina rezultatelor obținute și, dacă este cazul, să autorizeze reînnoirea sa ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 12 octombrie 1978, cauza 156/77, Comisia/Belgia, Rec. 1978, p. 1881, punctul 10.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Această perioadă este extinsă la 10 ani pentru măsurile care intră sub incidența articolului 15 alineatul (1) litera (e) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, (JO L 283, 31.10.2003, p. 51); Directiva modificată ultima dată prin Directiva 2004/75/CE (JO L 157, 30.4.2004, p. 100). A se vedea în special Decizia Comisiei din 2 aprilie 2008, NN 46/B/06 — Slovacia — Scutiri și reduceri de accize prevăzute de Directiva 2003/96/CE a Consiliului (sectorul transporturilor), nepublicată încă.

98. În ceea ce privește sectorul feroviar, în mod special, ajutoarele pentru necesitățile de coordonare a transporturilor se pot prezenta sub mai multe forme:
- (a) ajutoare pentru utilizarea infrastructurii, și anume ajutoare acordate întreprinderilor feroviare care au cheltuieli cu infrastructura pe care o folosesc, în timp ce întreprinderile care oferă servicii de transport bazate pe alte moduri de transport nu se confruntă cu asemenea cheltuieli;
 - (b) ajutoare pentru reducerea costurilor externe, care sunt destinate încurajării unui transfer modal către calea ferată, deoarece aceasta generează mai puține costuri externe decât alte moduri de transport, cum ar fi cel rutier;
 - (c) ajutoare care favorizează interoperabilitatea ca și, în măsura în care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, ajutoarele favorizează consolidarea siguranței, eliminarea barierelor tehnice și reducerea poluării fonice, denumite în continuare („ajutoare în favoarea interoperabilității”);
 - (d) ajutoare pentru cercetare și dezvoltare care răspund necesităților de coordonare a transporturilor.
99. În secțiunile următoare, Comisia va enumera condițiile care, din punct de vedere al practicii sale decizionale, permit în cazul acestor tipuri diferite de ajutoare pentru coordonarea transporturilor garantarea faptului că ajutoarele în cauză îndeplinesc condițiile de compatibilitate enunțate la articolul 73 din tratat. Ținând cont de natura specifică a ajutoarelor pentru cercetare și dezvoltare, criteriile aplicabile acestui tip de măsuri sunt tratate separat.

6.3. Criterii aplicabile ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, pentru reducerea costurilor externe și pentru interoperabilitate

100. Evaluarea compatibilității ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, pentru reducerea costurilor externe și pentru interoperabilitate în temeiul articolului 73 din tratat corespunde practicii decizionale a Comisiei în aplicarea articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70. În lumina acestei practici, condițiile detaliate în continuare par suficiente pentru stabilirea compatibilității ajutorului.

6.3.1. Costuri eligibile

101. Costurile eligibile sunt stabilite pe baza următoarelor elemente.
102. În ceea ce privește **ajutoarele pentru utilizarea infrastructurilor feroviare**, costurile eligibile sunt costurile suplimentare de utilizare a infrastructurilor suportate de transportul feroviar, dar nu și de un mod de transport concurent mai poluant.
103. În ceea ce privește **ajutoarele pentru reducerea costurilor externe**, costurile eligibile reprezintă acea parte din costurile externe care poate fi evitată prin utilizarea transportului feroviar, față de alte moduri concurente.
104. În această privință, trebuie subliniat faptul că articolul 10 din Directiva 2001/14/CE permite în mod explicit statelor membre să introducă un sistem de compensare cu privire la costurile de mediu, costurile în caz de accident și costurile de infrastructură care nu sunt suportate și de modurile de transport concurente, în cazul în care se poate demonstra că aceste costuri nu sunt suportate și în măsura în care aceste costuri depășesc costurile proprii echivalente ale căii ferate. Dacă nu există încă dispoziții legislative comunitare vizând armonizarea între diferitele moduri de transport terestru a metodelor de calcul a tarifelor de acces la infrastructură, pentru aplicarea prezentelor linii directoare Comisia va ține seama de evoluția normelor aplicabile impunerii de costuri de infrastructură și de costuri externe ⁽¹⁾.

(¹) În această privință, articolul 11 paragraful al treilea din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, (JO L 187, 20.7.1999, p. 42), modificată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344) prevede că „După examinarea tuturor opțiunilor, inclusiv a costurilor legate de protecția mediului, zgomot, congestiile de trafic și sănătate, Comisia prezintă, până la 10 iunie 2008, un model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea tuturor costurilor externe pentru a servi ca bază pentru viitoarele calcule ale tarifelor de utilizare a infrastructurilor. Acest model este însoțit de o analiză de impact a internalizării costurilor externe pentru toate modurile de transport și de o strategie pentru punerea treptată în aplicare a modelului pentru toate modurile de transport”. În cadrul pregătirilor pentru o comunicare asupra internalizării costurilor externe în scopul îndeplinirii acestui obiectiv, Comisia Europeană a publicat la 16 ianuarie 2008 un manual care regrupează studiile realizate până la acea dată asupra costurilor externe ale sectorului transporturilor (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Acest manual, pregătit în comun de mai multe institute de cercetare în domeniul transporturilor, poate fi utilizat, printre alte instrumente, pentru a determina costurile eligibile. De altfel, Comisia a publicat în documentul COM(1998) 466 o Carte albă cu titlul „Taxe echitabile pentru utilizarea infrastructurilor — O abordare pe etape pentru stabilirea unui cadru comun pentru tarifarea infrastructurilor de transport în UE” (Buletin UE — Suplimentul 3/98).

105. Atât în ceea ce privește ajutoarele pentru utilizarea infrastructurilor feroviare, cât și ajutoarele pentru reducerea costurilor externe, statul membru trebuie să prezinte o analiză a costurilor comparativă, transparentă, bine întemeiată și cuantificată între transportul feroviar și opțiunile alternative bazate pe alte moduri de transport ⁽¹⁾. Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice ⁽²⁾.
106. În ceea ce privește **ajutoarele pentru interoperabilitate**, costurile eligibile acoperă, în măsura în care contribuie la obiectivul de coordonare a transporturilor, toate investițiile pentru instalarea de noi sisteme de siguranță și interoperabilitate ⁽³⁾ sau pentru reducerea poluării sonore, atât la infrastructurile feroviare, cât și la materialul rulant. Sunt acoperite, în special, investițiile legate de instalarea ERTMS (European Rail Traffic Management System — Sistemul de gestionare a traficului feroviar european) și de orice altă măsură similară care ar putea contribui la eliminarea barierelor tehnice de pe piața europeană a serviciilor feroviare ⁽⁴⁾.

6.3.2. Necesitatea și proporționalitatea ajutorului

107. Comisia consideră că există o prezumție de necesitate și de proporționalitate a ajutorului dacă intensitatea ajutorului rămâne inferioară următoarelor valori:
- (a) în cazul ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii, 30 % din costul total al transportului feroviar, în limita de 100 % a costurilor eligibile ⁽⁵⁾;
 - (b) în cazul ajutoarelor pentru reducerea costurilor externe, 30 % ⁽⁶⁾ din costul total al transportului feroviar, în limita a 50 % din costurile eligibile ⁽⁷⁾;
 - (c) în cazul ajutoarelor pentru interoperabilitate, 50 % din costurile eligibile.
108. Pentru ajutoarele dincolo de aceste praguri, cade în sarcina statelor membre să demonstreze necesitatea și proporționalitatea măsurilor în cauză ⁽⁸⁾.
109. Atât în cazul ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurilor feroviare, cât și în cel al ajutoarelor pentru reducerea costurilor externe, ajutorul trebuie limitat strict la compensarea costurilor de oportunitate legate de utilizarea cu precădere a transportului feroviar în locul altui mod de transport mai poluant. Dacă există mai multe soluții alternative concurente care produc niveluri de poluare mai ridicate decât transportul feroviar, limita aleasă corespunde diferenței de costuri celei mai ridicate dintre aceste soluții. Dacă se respectă pragurile de intensitate menționate la punctul 108, se poate presupune că se respectă criteriul de absență a supracompensării.

⁽¹⁾ Statele membre vor putea găsi indicații privind diferitele metode de evaluare a costurilor externe în anexa 2 la Cartea verde a Comisiei cu titlul „Spre o tarificare echitabilă și eficientă în transporturi — Opțiuni pentru internalizarea costurilor externe ale transporturilor în UE” [Buletin UE — Suplimentul 2/96; Documentul COM(1995) 691 final] și în studiul pe care Comisia l-a publicat la 16 ianuarie 2008 (a se vedea articolul 11 din Directiva 1999/62/CE).

⁽²⁾ Articolul 10 din Directiva 2001/14/CE.

⁽³⁾ A se vedea în special Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, (JO L 235, 17.9.1996, p. 6), modificată prin Directiva 2007/32/CE (JO L 141, 25.6.2007, p. 63) și Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, (JO L 110, 20.4.2001, p. 1). Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE.

⁽⁴⁾ Calculul costurilor eligibile va ține cont de eventualele variații ale taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de performanțele materialului rulant (în special performanțe sonore).

⁽⁵⁾ A se vedea ca exemplu Decizia Comisiei din 27 decembrie 2006, N 574/05, prelungirea sistemului de ajutor existent, N 335/03 — Italia (Friulia Venezia Giulia) — Ajutor pentru crearea de autostrăzi feroviare, (JO C 133, 15.6.2007, p. 6); Decizia Comisiei din 12 octombrie 2006, N 427/04 — Regatul Unit — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), (JO C 283, 21.11.2006, p. 10).

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1382/2003 (JO L 328, 24.11.2006, p. 1) prevede în anexa 1 că asistența financiară comunitară acordată acțiunilor de transfer modal se limitează la maximum 35 % din volumul cheltuielilor totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii și contractate ca rezultat al acțiunii respective. În prezentele linii directoare, criteriul în cazul ajutoarelor de stat pentru coordonarea transporturilor este de 30 % din costul total al transportului feroviar.

⁽⁷⁾ A se vedea ca exemplu Decizia Comisiei din 22 decembrie 2006, N 552/06, Danemarca, Prelungirea unui sistem de ajutoare în domeniul mediului înconjurător pentru transportul feroviar de mărfuri, (JO C 133, 15.6.2007, p. 5) și Decizia Comisiei din 12 octombrie 2006, N 427/06 — Regatul Unit — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), op. cit.

⁽⁸⁾ Ar putea fi cazul pentru măsurile în favoarea interoperabilității pe rețeaua transeuropeană de transport, așa cum a fost stabilită ultima dată prin Decizia nr. 884/2004/CE a Parlamentului și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Deciziei nr. 1692/96/CE privind liniile directoare comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, (JO L 167, 30.4.2004, p. 1).

110. În orice caz, dacă beneficiarul ajutorului este o întreprindere feroviară, trebuie demonstrat faptul că ajutorul are într-adevăr un efect stimulatîv pentru transferul modal către calea ferată. De aceea, ajutorul ar trebui să se reflecte în principiu în prețurile cerute de călătorii sau expeditori, deoarece la acest nivel se efectuează alegerea între calea ferată și modurile de transport mai poluante, precum cel rutier ⁽¹⁾.
111. În sfârșit, în ceea ce privește în mod specific ajutoarele pentru utilizarea infrastructurii și pentru reducerea costurilor externe, trebuie să existe perspective realiste de menținere a traficului transferat către calea ferată pentru ca ajutorul să ducă la un transfer durabil de trafic.

6.3.3. Concluzie

112. Ajutoarele pentru utilizarea infrastructurii feroviare, pentru reducerea costurilor externe și pentru interoperabilitate care sunt necesare și proporționate și, de asemenea, nu denaturează concurența în detrimentul interesului comun trebuie să fie considerate compatibile în temeiul articolului 73 din tratat.

6.4. Compatibilitatea ajutoarelor pentru cercetare și dezvoltare

113. În domeniul transportului terestru, articolul 3 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70, adoptat pe baza articolului 73 din tratat, prevede posibilitatea de a acorda ajutoare pentru cercetare și dezvoltare. Comisia a elaborat recent o practică pentru aplicarea acestei dispoziții ⁽²⁾.
114. Articolul 9 alineatul (2) litera (b) din regulamentul OSP reia textul articolului 3 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70. În temeiul acestor dispoziții, se va considera că ajutoarele care ⁽¹⁾ vizează facilitarea cercetării sau dezvoltării unor forme și a unor tehnici de transport feroviar de călători mai economice pentru comunitate, sunt limitate la faza experimentală și nu sunt legate de exploatarea comercială a acestor forme și tehnici răspund necesităților de coordonare a transporturilor.
115. Articolul 9 alineatul (2) litera (b) nu aduce atingere articolului 87 din tratat. În consecință, ajutoarele pentru cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul transportului de călători, când nu intră sub incidența articolului 9 din regulamentul OSP, ca și ajutoarele care privesc doar transportul de marfă, vor putea fi considerate compatibile în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat.
116. În această privință, Comisia a definit, într-un cadru comunitar ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare ⁽³⁾ (denumit în continuare „cadru comunitar”), condițiile în care ea va declara compatibile cu piața comună, în temeiul articolului 87 din Tratatul CE, alineatul (3) litera (c) din tratat ajutoarele de acest tip. Acest cadru se aplică „ajutoarelor pentru cercetare, dezvoltare și inovare în toate sectoarele acoperite de tratat. Se aplică, de asemenea, sectoarelor reglementate de norme comunitare specifice privind ajutoarele de stat, dacă aceste norme nu conțin dispoziții contrare” ⁽⁴⁾. Prin urmare, se aplică ajutoarelor pentru cercetare, dezvoltare și inovare în sectorul transportului feroviar care nu intră sub incidența domeniului de aplicare a articolului 3 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 sau a articolului 9 din regulamentul OSP (după intrarea în vigoare a acestui ultim regulament).
117. Nu se exclude posibilitatea de analizare directă a compatibilității ajutoarelor pentru cercetare și dezvoltare în temeiul articolului 73 din tratat, dacă vizează un obiectiv care răspunde necesității de coordonare a transporturilor. În acest caz, ar fi oportun să se verifice condițiile menționate mai sus, în

⁽¹⁾ În ceea ce privește măsurile menționate la articolul 15 alineatul (1) litera (e) din Directiva 2003/96/CE, impactul asupra prețului transportului poate fi considerat ca fiind sigur, în afara cazului în care se dovedește altfel. A se vedea în special Decizia Comisiei din 2 aprilie 2008, NN 46/B/06 — Slovacia — Scutiri și reduceri de accize prevăzute de Directiva 2003/96/CE, nepublicată încă.

⁽²⁾ Decizia Comisiei din 30 mai 2007, N 780/06 — Țările de Jos — Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; proiectul „the CompoCaNord”, (JO C 227, 27.9.2007, p. 5); Decizia Comisiei din 19 iulie 2006, N 556/05 — Țările de Jos — Environmental protection and innovation in public transport in the province of Gelderland, (JO C 207, 30.8.2006); Decizia Comisiei din 20 iulie 2005, N 63/05 — Republica Cehă — Programme for energy economics and use of alternative fuels in the transport sector, (JO C 83, 6.4.2006).

⁽³⁾ JO C 323, 30.12.2006, p. 1.

⁽⁴⁾ Ibidem, punctul 2.1.

special faptul că ajutorul trebuie să fie necesar și proporționat în raport cu obiectivul vizat și să nu aducă atingere intereselor generale ale Comunității. Comisia consideră că principiile generale enunțate în cadrul comunitar sunt pertinente pentru analiza acestor criterii diferite.

7. GARANȚIILE DE STAT PENTRU ÎNTREPRINDERILE FERROVIARE

118. Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor de stat sub formă de garanții ⁽¹⁾ stabilește regimul juridic aplicabil garanțiilor de stat, inclusiv în domeniul transportului feroviar.
119. Această comunicare menționează la punctul său 2.1.3 că „se consideră drept ajutor de stat sub formă de garanție și condițiile de finanțare mai favorabile obținute de întreprinderi a căror formă de organizare juridică exclude falimentul sau alte proceduri de insolvabilitate și prevede o garanție explicită din partea statului sau o acoperire a pierderilor de către stat”.
120. Comisia consideră, pe baza unei practici constante, că garanțiile nelimitate dintr-un sector deschis concurenței sunt incompatibile cu Tratatul CE. În virtutea principiului proporționalității, acestea nu pot, în special, să fie justificate prin misiuni de interes general. În cazul unei garanții nelimitate, este imposibil să se verifice dacă suma ajutorului nu depășește costurile nete de prestare a serviciului public ⁽²⁾.
121. Dacă garanțiile de stat sunt acordate întreprinderilor prezente în același timp pe piețe concurențiale și pe piețe neconcurențiale, Comisia are ca practică solicitarea suprimării complete a garanției nelimitate acordate întreprinderii în ansamblul său ⁽³⁾.
122. Există mai multe întreprinderi feroviare care beneficiază de garanții nelimitate. Aceste garanții reprezintă, în general, o moștenire a statutului special de monopol istoric instituit pentru întreprinderile feroviare înainte de intrarea în vigoare a tratatului sau înainte de deschiderea spre concurență a piețelor de servicii de transport feroviar.
123. Conform informațiilor de care dispune Comisia, aceste garanții constituie, într-o mare măsură, ajutoare existente. Statele membre în cauză sunt invitate să informeze Comisia cu privire la condițiile de aplicare a acestor ajutoare existente, precum și cu privire la măsurile avute în vedere pentru suprimarea lor, conform procedurii definite la secțiunea 8.3.

8. DISPOZIȚII FINALE

8.1. Reguli privind cumulul de ajutoare

124. Plafonele de ajutoare stabilite prin prezentele linii directoare se aplică indiferent dacă ajutorul respectiv este finanțat integral prin resurse de stat sau prin resurse comunitare, parțial sau total. Ajutoarele autorizate în temeiul prezentelor linii directoare nu pot fi cumulate cu alte ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, nici cu alte finanțări comunitare, dacă un astfel de cumul atinge un nivel de ajutor superior celui prevăzut prin prezentele linii directoare.
125. În cazul ajutoarelor cu finalități diferite care se referă la aceleași costuri eligibile, se aplică plafonul ajutorului celui mai favorabil.

8.2. Data aplicării

126. Comisia va aplica prezentele linii directoare începând cu data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Comisia va aplica dispozițiile liniilor directoare tuturor ajutoarelor, notificate sau nenotificate, asupra cărora se va pronunța după data publicării liniilor directoare menționate.

⁽¹⁾ JO L 71, 11.3.2000, p. 14.

⁽²⁾ Decizia 2005/145/CE a Comisiei din 16 decembrie 2003 privind ajutoarele de stat acordate de Franța companiei EDF și sectorului industriilor electrice și de gaz, (JO L 49, 22.2.2005 p. 9); Decizia Comisiei din 24 aprilie 2007, E 12/05 — Polonia — Garanție nelimitată acordată Poczta Polska, (JO C 284, 27.11.2007, p. 2); Decizia Comisiei din 27 martie 2002, E 10/00 — Germania — Garanție de stat pentru instituțiile publice de credit, (JO C 150, 22.6.2002, p. 7).

⁽³⁾ Ibidem.

8.3. Măsuri utile

127. Conform articolului 88 alineatul (1) din Tratatul CE, Comisia propune ca statele membre să își modifice sistemele de ajutoare existente legate de ajutoarele de stat menționate în prezentele linii directoare, pentru a se conforma acestora cel târziu în termen de doi ani de la publicarea lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și sub rezerva dispozițiilor specifice prevăzute în capitolul privind garanțiile de stat. Statele membre sunt invitate să confirme în scris că acceptă aceste propuneri de măsuri utile cel târziu în termen de un an de la publicarea lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
128. În cazul în care un stat membru omite să confirme acceptarea sa în scris înainte de data menționată, Comisia va aplica articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 privind normele de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽¹⁾și va iniția, dacă este necesar, procedura menționată la acest articol.

8.4. Perioada de valabilitate și raportarea

129. Comisia își rezervă dreptul de a modifica prezentele linii directoare. Înainte de orice modificare și cel mai târziu în termen de 5 ani de la publicarea prezentelor linii directoare, Comisia va prezenta un raport privind aplicarea acestora.

(¹) JOL 83, 27.3.1999, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006.

V

(Anunțuri)

PROCEDURI ADMINISTRATIVE

COMISIE

CERERE DE PROPUNERI — EACEA/21/08

Privind punerea în aplicare a Ferestrei de cooperare externă Erasmus Mundus Regiunea Asia pentru anul universitar 2008/2009

Programul de acțiune al Comunității Europene pentru promovarea cooperării între instituțiile de învățământ superior și a schimbului de studenți, cercetători și cadre didactice din statele membre ale UE și țări terțe

(2008/C 184/08)

1. Obiective și descriere

Fereastra de cooperare externă Erasmus Mundus are ca obiectiv îmbogățirea reciprocă și o mai bună înțelegere între Uniunea Europeană și țările terțe. Este concepută în vederea încurajării colaborării instituționale în domeniul învățământului superior, între Uniunea Europeană și țările terțe, prin intermediul unui program de mobilitate, vizând schimburile de studenți și cadre didactice, având ca scop studiile, predarea, formarea și cercetarea.

Programul va acoperi următoarele activități și costuri.

Crearea de **parteneriate** la nivel instituțional între instituții de învățământ superior europene și din țările terțe, în vederea includerii ambelor tipuri de activități:

- **organizarea mobilității individuale** a studenților, cercetătorilor și cadrelor didactice din învățământul superior,
- **punerea în aplicare a mobilității individuale.** În cadrul prezentei cereri de propuneri, sunt finanțate următoarele tipuri de mobilitate și educație:
 - *studenți*: oportunități de mobilitate pentru studenți de învățământ superior, master, doctorat și nivel post-doctoral,
 - *cadre didactice*: schimburi în scop de predare, formare practică și cercetare.

2. Solicitanți eligibili și beneficiari

Solicitanții trebuie să fie universități sau instituții europene de învățământ superior care să reprezinte un parteneriat format din cel mult 20 de instituții partenere.

Parteneriatul trebuie să fie constituit din instituții europene de învățământ superior care să dețină deja o Cartă Erasmus la data publicării prezentei cereri de propuneri de proiecte și să includă instituții de învățământ superior din țări terțe, recunoscute și acreditate de către autoritățile naționale.

3. Țara eligibilă

Țările eligibile pentru activitățile acoperite de prezenta cerere de propuneri de proiecte sunt:

- cele 27 de state membre ale Uniunii Europene,
- țările europene candidate Croația și Turcia și țările SEE (Islanda, Liechtenstein și Norvegia),
- următoarele țări asiatiche: Afganistan, Bhutan, Nepal, Pakistan, Bangladesh, Cambodgia, Sri Lanka, India, Indonezia, Malaezia, Filipine, Tailanda, China, Coreea de Nord, Myanmar/Birmania și Maldive.

4. Bugetul disponibil

Suma totală orientativă disponibilă pentru regiunea asiatică, în cadrul acestei cereri de propuneri de proiecte este de **11 085 700 EUR**.

Fereastra geografică	Numărul de parteneriate prevăzute a fi înființate	Suma maximă estimativă, alocată pentru fiecare parteneriat
Regiunea Asia	2	5 542 850 EUR

5. Termene

Cererile trebuie trimise până la **31 octombrie 2008**.

6. Informații suplimentare

Textul complet al cererii de propuneri și formularele de cerere sunt disponibile pe următorul site web:

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

Cererile trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în textul complet și să fie depuse folosindu-se formularul pus la dispoziție.

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIE

AJUTOR DE STAT — ITALIA

Ajutor de Stat C 26/08 (ex NN 31/08) — Împrumut de 300 milioane EUR pentru compania Alitalia

Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 184/09)

Prin scrisoarea din data de 11 iunie 2008, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează prezentului rezumat, Comisia a notificat Italiei decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE cu privire la măsura menționată anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii care îi urmează, la adresa:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Direction A — Unité 2
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04

Aceste observații vor fi comunicate Italiei. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

REZUMAT

FAPTE ȘI PROCEDURĂ

- (1) Cu ocazia unei reuniuni care a avut loc la 23 aprilie 2008, autoritățile italiene au informat Comisia că, la 22 aprilie 2008, Consiliul de miniștri italian a aprobat acordarea unui împrumut de 300 milioane EUR companiei Alitalia prin decretul-lege nr. 80 din 23 aprilie 2008 ⁽¹⁾.
- (2) Prin scrisoarea din data de 24 aprilie 2008, Comisia a solicitat autorităților italiene să confirme existența respectivului împrumut și să furnizeze în acest sens toate informațiile utile care pot permite evaluarea respectivei măsuri în sensul articolelor 87 și 88 din tratat.
- (3) Prin scrisoarea din 30 mai 2008, autoritățile italiene au răspuns scrisorii Comisiei din 24 aprilie 2008, după ce

le-a fost acordat, de către Comisie, un termen suplimentar. În această scrisoare, autoritățile italiene au informat Comisia în privința adoptării la 27 mai 2008 a decretului-lege nr. 93 ⁽²⁾, care prevede pentru Alitalia facilitatea de incorporare a împrumutului menționat anterior în capitalurile proprii, cu scopul de a acoperi pierderile. Respectiva facilitate este destinată să permită companiei păstrarea valorii capitalului său, pentru a evita ca pierderile să inducă o scădere a capitalului social și a rezervelor sub limita legală, declanșând astfel procedura de insolvență („procedura concursuale”), și să păstreze o perspectivă de privatizare deschisă și credibilă.

- (4) Mai multe plângeri au fost depuse în paralel la Comisie, pentru a denunța acordarea de către guvernul italian a împrumutului de 300 milioane de EUR companiei Alitalia.

⁽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 del 28.5.2008).

EVALUARE

- (5) În ceea ce privește calificarea măsurii în cauză ca ajutor, Comisia are îndoieli în privința faptului că, prin acordarea respectivei măsuri de ajutor companiei Alitalia, statul italian s-a comportat ca un acționar prudent, care urmărește o politică structurală, globală sau sectorială, și care se orientează în funcție de perspectivele de rentabilitate pe un termen mai lung a capitalurilor investite decât un investitor obișnuit.
- (6) În acest context, Comisia consideră în special, pe baza informațiilor de care dispune, că măsura în cauză, indiferent în ce scop sunt utilizate fondurile respective, conferă companiei Alitalia un avantaj economic pe care nu l-ar fi avut în condiții normale de piață. Această evaluare se bazează pe situația financiară a companiei, precum și pe condițiile și circumstanțele în care a fost acordată măsura examinată.
- (7) Comisia are, de asemenea, îndoieli în ceea ce privește compatibilitatea cu piața comună a măsurii. În acest sens, Comisia consideră, pe baza informațiilor de care dispune în acest stadiu, că măsura de ajutor în cauză nu ar putea fi declarată compatibilă cu piața comună în temeiul Liniilor directe privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate⁽³⁾. Comisia reamintește că Alitalia a beneficiat deja de ajutoare pentru salvare și restructurare.

TEXTUL SCRISORII

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

1. PROCEDURA

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

degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.
- (8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

⁽³⁾ JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

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

⁽⁵⁾ 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,

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.

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

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

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

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

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul COMP/M.5141 — KLM/Martinair)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 184/10)

1. La data de 17 iulie 2008, Comisia a primit o notificare a unei concentrări propuse în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, prin care întreprinderea KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM”, Țările de Jos), controlată de Air France-KLM Holding SA („Air France-KLM”, Franța) dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din regulamentul Consiliului, controlul unic asupra întregii întreprinderi Martinair Holland NV („Martinair”, Țările de Jos), prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

— în cazul întreprinderii KLM: companie aeriană cu o rețea internațională, activă la nivel mondial în transportul aerian, atât de marfă, cât și de pasageri,

— în cazul întreprinderii Martinair: companie aeriană care furnizează servicii charter, dar și regulate, deservind numai destinații intercontinentale și care transportă atât de marfă, cât și pasageri.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului (CE) nr. 139/2004. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

4. Comisia invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisie în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi transmise Comisiei prin fax [(32-2) 296 43 01 sau 296 72 44] sau prin poștă, cu numărul de referință COMP/M.5141 — KLM/Martinair, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des concentrations
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

(1) JOL 24, 29.1.2004, p. 1.

ALTE ACTE

COMISIE

Publicarea unei cereri de înregistrare în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare

(2008/C 184/11)

Prezenta publicare conferă dreptul de opoziție la cererea de înregistrare, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului ⁽¹⁾. Declarațiile de opoziție trebuie să parvină Comisiei în termen de șase luni de la data prezentei publicări.

FIȘĂ REZUMAT

REGULAMENTUL (CE) NR. 510/2006 AL CONSILIULUI**„OVOS MOLES DE AVEIRO”****NR CE: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****DOP () IGP (X)**

Această fișă rezumat prezintă cu titlu informativ principalele elemente ale caietului de sarcini al produsului.

1. Autoritatea competentă din statul membru:

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

2. Grup solicitant:

Nume: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Adresa: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Telefon (351) 234 42 88 29
Fax (351) 234 42 30 76
E-mail: apoma@sapo.pt
Componență: Producători/prelucrători (X) Altele ()

3. Tipul produsului:

Clasa 2.4 — produse de panificație, de patiserie, dulciuri sau biscuiți

(¹) JOL 93, 31.3.2006, p. 12.

4. Caiet de sarcini:

[rezumatul cerințelor prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006]

4.1. Nume: „Ovos Moles de Aveiro”

4.2. *Descriere:* „Ovos Moles de Aveiro” (Ouăle moi de Aveiro) sunt rezultatul amestecului gălbenușurilor crude cu un sirop de zahăr. Ele pot fi prezentate ca atare, învelite într-o vafă, sau ambalate în recipiente de lemn sau porțelan. Ele prezintă o culoare omogenă cu diferite nuanțe, între galben și portocaliu, cu un luciu uniform și nu foarte pronunțat, o savoare complexă, tipică gălbenușului de ou, care evoluează către o savoare caracteristică impregnată de arome foarte diferite, cum ar fi caramелul, scorțișoara și fructele uscate, rezultând din reacții chimice care se produc în timpul coacerii între zahăr și compușii gălbenușului de ou. Gustul lor dulce, sinteză a savorii gălbenușului și a zahărului, care se creează în timpul coacerii, este însoțit de o consistență groasă, dar cremoasă. Compoziția este uniformă, fără cocoloașe de gălbenuș sau de zahăr (deși cocoloașele pot fi permise după câteva zile de la fabricare, fiind rezultatul cristalizării produsului). Vafa utilizată uneori în scopul comercializării prezintă o culoare omogenă, între alb și crem, opacă, fără luciu și fără miros sau cu un ușor miros de făină. Ea are o savoare proprie, o consistență plastică și sfărâncioasă, o compoziție uscată, netedă și uniformă.

4.3. *Aria geografică:* Ținând cont de condițiile specifice necesare pentru gălbenușuri, mai ales în ceea ce privește culoarea și prospețimea, aria geografică a fabricării ouălor se limitează la comunele care se învecinează cu Ria de Aveiro și cu zonele lagunare alăturate, precum și la comunele din Médio Vouga. Din punct de vedere administrativ, această zonă cuprinde comunele Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoşa, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos și Vouzela.

Date fiind condițiile și caracteristicile edafice și climatice necesare fabricării ouălor moi și a învelișului acestora, mai ales în ceea ce privește umiditatea și temperatura ambiantă, precum și iscusința specifică necesară, aria geografică de fabricare și de ambalare se limitează la comunele care se învecinează cu Ria de Aveiro și cu zonele lagunare alăturate. Din punct de vedere administrativ, această zonă cuprinde comunele Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoşa, Ovar, Sever do Vouga și Vagos.

4.4. *Dovada originii:* Caracteristicile produsului, mai ales proprietățile fizice și senzoriale ale acestuia, materiile prime de o calitate deosebită și provenite din regiune, iscusința producătorilor care se consacră de câteva secole acestei activități, conform unei tradiții istorice transmise din generație în generație, diferitele forme de comercializare ale produsului, ambalat în recipiente de lemn sau porțelan, pictate cu motive care fac trimitere la regiunea Aveiro, sau învelit în vafă, având forme caracteristice lagunelor (pești, crabi-de-țârm, midii, cochilii, melci-de-mare, butoiașe de lemn, colaci de salvare, moluște, butoiașe cu doage, scoici) sau în formă de fructe uscate (nuci și castane), reprezintă factori care atestă legătura produsului cu locul de origine. De asemenea, existența unui sistem de control care acoperă întregul lanț de producție, inclusiv fermele de ouă, fabricanții de vafe sau cei de ouă moi, este o garanție a faptului că doar producătorii care respectă specificațiile și regulile prescrise pot utiliza IGP pentru produsele lor finale. Marca de certificare prezentă pe fiecare ambalaj sau în documentele de vânzare ale producătorilor/vânzătorilor este numerotată, ceea ce permite o trasabilitate completă până la producătorii de ouă. Dovada originii poate fi adusă în orice moment și de-a lungul întregului lanț de producție.

4.5. *Metoda de obținere:* În conformitate cu modurile de fabricație locală, constante și reglementate prin lege, gălbenușurile sunt separate cu atenție de albușuri, fie manual, fie cu ajutorul unui instrument adecvat. În același timp, separat se pregătește un sirop de zahăr, încălzindu-se zahărul până la un punct care se situează între momentul în care fundul cratiței este vizibil și momentul în care zahărul se trage în fire groase. Gălbenușurile se încorporează în siropul de zahăr după răcirea acestuia. Acest amestec se coace la o temperatură de 110 °C. Competențele asociate acestei operații sunt determinante. Amestecul se lasă apoi să se răcească și să stea 24 de ore în etuve sau în locuri adecvate din „laboratoarele cofetarilor”, deoarece în această fază amestecul ouălor moi de Aveiro este foarte sensibil la schimbări bruște de temperatură și absoarbe ușor mirosurile exterioare.

Începând cu această etapă și în funcție de prezentarea finală dorită, amestecul răcit poate fi utilizat pentru:

— a umple recipientele care sunt apoi închise cu capacul lor, precum și cu o folie retractabilă, în scopul de a izola produsul și de a-l proteja,

- a da forme vafelor, care sunt apoi presate manual după ce au fost lipite. Lipirea cu albuș nepasteurizat nu este autorizată. Vafele se separă cu ajutorul foarfecilor și se decupează în unghi drept, în funcție de diferitele motive. Ele se așază pe tăvi și se lasă să se usuce într-o etuvă (dacă este necesar), după care pot fi acoperite sau nu cu sirop de zahăr, ceea ce asigură o protecție suplimentară împotriva alterării produsului,
- a fi plasat în recipiente pentru a fi vândut în vrac.

Date fiind caracteristicile produsului, pentru a evita orice contaminare și a preveni alterarea amestecului sau a vafei, „Ovos Moles de Aveiro” sunt ambalate în regiunea de origine pentru a fi comercializate în recipiente care respectă formele, materiile și motivele autorizate, în ambalaje de carton sau în atmosferă controlată, ale căror modele sunt aprobate de grupul solicitant. Comercializarea produselor „Ovos Moles de Aveiro” în vrac, cu sau fără vafă, nu este autorizată decât în laboratoarele cofetarilor, și întotdeauna cu documente care să ateste originea, lotul și data fabricației.

„Ovos Moles de Aveiro” trebuie transportate, conservate și expuse la o temperatură cuprinsă între 8 și 24 °C. În aceste condiții, durata de viață normală a produsului este de 15 zile.

4.6. Legătura:

Legătura istorică:

Fabricarea produselor „Ovos Moles de Aveiro” durează de câteva secole. De origine monastică, tradiția fabricării lor s-a menținut grație femeilor crescute în mănăstire, care au transmis secretul fabricației din generație în generație. Unele documente atestă că în 1502 regele Manuel I alocă în fiecare an 120-150 kilograme de zahăr din Insula Madera mănăstirii „convento de Jesus”, în Aveiro, pentru fabricarea dulciurilor mănăstirești utilizate la acea vreme ca remediu pentru convalescenți. Se spune că „Ovos Moles de Aveiro” erau servite ca desert cu ocazia cinelor regale în 1908. Ele sunt menționate în mod expres de către marele scriitor portughez Eça de Queiroz în *Os Maias* și în *A Capital*, care datează din 1888, precum și de către marele scriitor brazilian Erico Veríssimo, în *Solo de Clarineta-Memórias*, 1973. Recipientele tipice ale ouălor moi de Aveiro, formele învelișului lor, care reprezintă aproape întotdeauna motive marine, precum și vânzătoarele lor, sunt teme recurente ale dalelor pictate, ale litografiilor, ale poemelor populare, ale pieselor de teatru și ale cântecelor regionale. În 1856 existau deja fabricanți înregistrați și renumiți.

Legătura cu mediul:

Din punctul de vedere al fitoclimatului, regiunea este dominată de către bazinul hidrografic al râului Vouga, care dă naștere unei alte falii geografice importante, Ria de Aveiro. Această situație creează condiții specifice pentru agricultură, mai ales pentru cultura porumbului și pentru avicultură, care s-au dezvoltat și au luat proporții considerabile pe malurile lagunei.

Zona Médio Vouga și zona lagunară Baixo Vouga au fost dintotdeauna regiuni fertile care produc un porumb extraordinar, atât din punct de vedere cantitativ, cât și calitativ. Timp de mai multe secole, a fost vorba mai degrabă de o cultură de subzistență, însă spre sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, ea a câștigat o dimensiune comercială, odată cu crearea, în comunele traversate de Vouga, de exploatații capabile să producă mari cantități de porumb renumit pentru calitatea sa.

Este neîndoielnic faptul că excelentul porumb tradițional utilizat pentru hrana păsărilor de curte își aduce contribuția pentru ca produsul final să se distingă printr-o calitate deosebită.

De asemenea, temperatura și umiditatea lagunei sunt propice fabricării produselor „Ovos Moles de Aveiro” și a vafelor, cărora le conferă o plasticitate adecvată și durabilă, și care nu pot fi produse în afara regiunii.

Legătura culturală:

Atât utilizarea recipientelor de lemn sau de porțelan, cât și formele utilizate pentru fabricarea vafelor atestă legătura incontestabilă cu Ria de Aveiro și cu motivele sale lagunare, prin utilizarea, mai ales, a farului lagunei sau a „moliceiro” (barcă tradițională) ca imagine de marcă, precum și a vafelor în formă de pești, cochilii de moluște, butoiașe și geamanduri ca cele utilizate pentru a semnaliza plasele de pescuit, o altă activitate tipică a regiunii. Pe lângă acestea, recipientele de lemn de plop și de faianță sunt rezultatul folosirii artizanatului și a materialelor tipice și tradiționale ale regiunii.

4.7. *Organism de control:*

Nume: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Telefon (351) 223 39 01 62

Fax (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda, a fost recunoscut în conformitate cu cerințele normei 45011:2001.

4.8. *Etichetare:* Eticheta trebuie neapărat să cuprindă mențiunea „Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida”, marca de certificare, logotipul comunitar (după înregistrare) și logotipul ouălor moi de Aveiro de mai jos:

Marca de certificare (însoțită de holograma tipărită) trebuie neapărat să conțină numele produsului, numele organismului privat de inspecție și certificare, precum și numărul de serie care permite trasabilitatea produsului.
