

Uradni list

Evropske unije

C 184

Zvezek 51

Slovenska izdaja

Informacije in objave

22. julij 2008

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina	Stran
II	<i>Sporočila</i>	
	SPOROČILA INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE	
	Komisija	
2008/C 184/01	Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES – Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES – Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora ⁽¹⁾	3
IV	<i>Informacije</i>	
	INFORMACIJE INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE	
	Komisija	
2008/C 184/03	Menjalni tečaji eura	7
2008/C 184/04	Mnenje Svetovalnega odbora za združitev s sestanka Svetovalnega odbora dne 28. februarja 2008 o osnutku odločbe v zvezi z zadevo št. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick – Država poročevalka: Belgija	8
2008/C 184/05	Končno poročilo pooblaščenca za zaslišanje v zadevi št. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick (v skladu s členoma 15 in 16 Sklepa Komisije (2001/462/ES, ESPJ) z dne 23. maja 2001 o mandatu pooblaščenca za zaslišanje v nekaterih postopkih o konkurenci – UL L 162, 19.6.2001, str. 21)	9

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina (nadaljevanje)	Stran
2008/C 184/06	Povzetek odločbe Komisije z dne 11. marca 2008 o razglasitvi koncentracije za združljivo s skupnim trgom in delovanjem Sporazuma EGP (Zadeva št. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu	13

V Objave

UPRAVNI POSTOPKI

Komisija

2008/C 184/08	Razpis za zbiranje predlogov – EACEA 21/08 za izvajanje programa Erasmus Mundus External Cooperation Window azijska regija v akademskem letu 2008/2009 – Akcijski program Skupnosti za spodbujanje sodelovanja med ustanovami višješolskega izobraževanja in izmenjave študentov, raziskovalcev in akademskega osebja iz vseh držav članic EU in tretjih držav	32
---------------	--	----

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM KONKURENČNE POLITIKE

Komisija

2008/C 184/09	Državna pomoč – Italija – Državna pomoč št. C 26/08 (prej NN 31/08) – Posojilo v višini 300 milijonov EUR družbi Alitalia – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Predhodna prijava koncentracije (Zadeva št. COMP/M.5141 – KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

DRUGI AKTI

Komisija

2008/C 184/11	Objava vloge na podlagi člena 6(2) Uredbe Sveta (ES) št. 510/2006 o zaščiti geografskih označb in označb porekla za kmetijske proizvode in živila	42
---------------	---	----



⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

II

(Sporočila)

SPOROČILA INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

KOMISIJA

Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES

Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 184/01)

Datum sprejetja odločitve	10.6.2008
Št. pomoči	N 61/08
Država članica	Španija
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Pravna podlaga	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
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Raziskave in razvoj
Oblika pomoči	Neposredna nepovratna sredstva, ugodno posojilo
Proračun	Načrtovani letni izdatki: 356 mio EUR Skupni znesek načrtovane pomoči: 1 600 mio EUR
Intenzivnost	80 %
Trajanje	Do 31.12.2011
Gospodarski sektorji	Vsi sektorji
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	—
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	1.7.2008
Št. pomoči	N 101/08
Država članica	Italija
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	R&D aid in the aeronautic sector
Pravna podlaga	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Raziskave in razvoj
Oblika pomoči	Ugodno posojilo, povratna sredstva
Proračun	Skupni znesek načrtovane pomoči: 720 mio EUR
Intenzivnost	80 %
Trajanje	Do 31.12.2013
Gospodarski sektorji	Predelovalna industrija
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES**Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora****(Besedilo velja za EGP)****(2008/C 184/02)**

Datum sprejetja odločitve	30.4.2008
Št. pomoči	N 251/07
Država članica	Nemčija
Regija	Shema nacionalnega obsega
Naziv	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Pravna podlaga	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Raziskave in razvoj
Oblika pomoči	Nepovratna sredstva
Proračun	9 750 000 EUR
Intenzivnost	50 % (industrijske raziskave); 25 % (eksperimentalni razvoj); 10 % dodatka za srednje velika podjetja; 20 % dodatka za mala podjetja; 15 % dodatka za projekte, ki vključujejo sodelovanje med podjetji in raziskovalnimi organizacijami; globalna intenzivnost je v vseh primerih omejena na 80 %
Trajanje	2008-2009
Gospodarski sektorji	Predvsem prometni sektor
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	1.7.2008
Št. pomoči	N 304/07
Država članica	Italija
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Pravna podlaga	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
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Rizični kapital, mala in srednja podjetja
Oblika pomoči	Zagotavljanje rizičnega kapitala
Proračun	Načrtovani letni izdatki: 400 mio EUR Skupni znesek načrtovane pomoči: 2 000 mio EUR
Intenzivnost	100 %
Trajanje	1.9.2007-31.12.2013
Gospodarski sektorji	—
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministero dello Sviluppo economico
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	5.6.2008
Št. pomoči	N 670/07
Država članica	Češka republika
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Pravna podlaga	Programový dokument OP ZP
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Varstvo okolja
Oblika pomoči	Neposredna nepovratna sredstva
Proračun	Načrtovani letni izdatki: 188 mio CZK Skupni znesek načrtovane pomoči: 1 130 mio CZK
Intenzivnost	50 %
Trajanje	1.10.2007-31.12.2013
Gospodarski sektorji	Predelovalna industrija

Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	22.4.2008
Št. pomoči	N 726b/07
Država članica	Nizozemska
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Pravna podlaga	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Rizični kapital
Oblika pomoči	Zagotavljanje rizičnega kapitala
Proračun	Načrtovani letni izdatki: 468 mio EUR Skupni znesek načrtovane pomoči: 3 745 mio EUR
Intenzivnost	—
Trajanje	Do 31.12.2015
Gospodarski sektorji	Vsi sektorji
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	13.5.2008
Št. pomoči	N 22/08
Država članica	Švedska
Regija	—

Naslov (in/ali naziv upravičenca)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Pravna podlaga	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Varstvo okolja
Oblika pomoči	—
Proračun	Skupni proračun: 170 mio EUR
Intenzivnost	Približno 70 %
Trajanje	1.7.2008-31.12.2017
Gospodarski sektorji	Proizvodnja hrane in pijač, proizvodnja tekstila, proizvodnja lesa ter izdelkov iz lesa in plute (razen pohištva), proizvodnja izdelkov iz slame, proizvodnja vlaknin, papirja in papirnih izdelkov, proizvodnja kemikalij in kemičnih izdelkov, proizvodnja izdelkov iz gume in plastičnih mas, proizvodnja motornih vozil ter oskrba z elektriko, plinom in vodo
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Skatteverket
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

KOMISIJA

Menjalni tečaji eura ⁽¹⁾**21. julija 2008**

(2008/C 184/03)

1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj
USD ameriški dolar	1,5858	TRY turška lira	1,8907
JPY japonski jen	169,65	AUD avstralski dolar	1,6260
DKK danska krona	7,4614	CAD kanadski dolar	1,5921
GBP funt šterling	0,79460	HKD hongkonški dolar	12,3665
SEK švedska krona	9,4539	NZD novozelandski dolar	2,0830
CHF švicarski frank	1,6220	SGD singapurski dolar	2,1441
ISK islandska krona	124,27	KRW južnokorejski won	1 603,64
NOK norveška krona	8,0585	ZAR južnoafriški rand	12,0414
BGN lev	1,9558	CNY kitajski juan	10,8310
CZK češka krona	22,968	HRK hrvaška kuna	7,2178
EEK estonska krona	15,6466	IDR indonezijska rupija	14 513,24
HUF madžarski forint	229,36	MYR malezijski ringit	5,1348
LTL litovski litas	3,4528	PHP filipinski peso	70,140
LVL latvijski lats	0,7032	RUB ruski rubelj	36,8495
PLN poljski zlot	3,2212	THB tajski bat	52,863
RON romunski leu	3,5480	BRL brazilski real	2,5122
SKK slovaška krona	30,330	MXN mehiški peso	16,1220

⁽¹⁾ Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

**Mnenje Svetovalnega odbora za združitve s sestanka Svetovalnega odbora dne 28. februarja 2008 o
osnutku odločbe v zvezi z zadevo št. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick**

Država poročevalka: Belgija

(2008/C 184/04)

1. Svetovalni odbor se strinja s Komisijo, da priglašeno dejanje pomeni koncentracijo v smislu člena 3(1)(b) Uredbe ES o združitvah.
 2. Svetovalni odbor se strinja s Komisijo, da se lahko šteje, da priglašeno dejanje pomeni koncentracijo na ravni Skupnosti po predložitvi v skladu s členom 4(5) Uredbe ES o združitvah.
 3. Svetovalni odbor se strinja s Komisijo, da so trgi, ki jih je treba upoštevati:
 - trg za zagotavljanje spletnega oglasnega prostora, ki bi ga morda lahko nadalje razdelili na trg za oglaševanje na spletnih iskalnikih in trg za klasično spletno oglaševanje,
 - trg za posredovanje spletnega oglaševanja, ki bi ga morda lahko nadalje razdelili na trg za posredovanje oglaševanja na spletnih iskalnikih in trg za posredovanje klasičnega spletnega oglaševanja,
 - trg za zagotavljanje spletnega vmesnika tehnologije oglasnega strežnika, ki bi ga morda lahko nadalje razdelili na zagotavljanje tovrstnih storitev oglaševalcem in založnikom.
 4. Svetovalni odbor se strinja s Komisijo, da:
 - je treba trg za zagotavljanje spletnega oglasnega prostora, tako za oglaševanje na spletnih iskalnikih kot za klasično spletno oglaševanje, razmejiti po državnih ali jezikovnih mejah znotraj EGP,
 - trg za posredovanje spletnega oglaševanja, tako za oglaševanje na spletnih iskalnikih kot za klasično spletno oglaševanje, obsega vsaj območje EGP,
 - trg za zagotavljanje spletnega vmesnika tehnologije oglasnega strežnika, ki bi ga morda nadalje razdelili na zagotavljanje tovrstnih storitev oglaševalcem in založnikom, obsega vsaj območje EGP.
 5. Svetovalni odbor se strinja z oceno Komisije, da priglašeno dejanje ne bi bistveno oviralo učinkovite konkurence v smislu izločitve obstoječe konkurence med udeleženima podjetjema.
 6. Svetovalni odbor se strinja z oceno Komisije, da priglašeno dejanje ne bi bistveno oviralo učinkovite konkurence v smislu izločitve katerega od udeleženih podjetij kot potencialnega konkurenta drugemu podjetju.
 7. Svetovalni odbor se strinja z oceno Komisije, da priglašeno dejanje ne bi bistveno oviralo učinkovite konkurence z nehorizontalnimi učinki.
 8. Svetovalni odbor se strinja s Komisijo, da se priglašena koncentracija razglasi za združljivo s skupnim trgov in z delovanjem Sporazuma EGP v skladu s členom 8(1) Uredbe o združitvah ter členom 57 Sporazuma EGP.
-

Končno poročilo pooblaščenca za zaslišanje v zadevi št. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick

(v skladu s členoma 15 in 16 Sklepa Komisije (2001/462/ES, ESPJ) z dne 23. maja 2001 o mandatu pooblaščenca za zaslišanje v nekaterih postopkih o konkurenci – UL L 162, 19.6.2001, str. 21)

(2008/C 184/05)

Komisija je 21. septembra 2007 prejela priglasitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 in po predložitvi v skladu s členom 4(5) Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽¹⁾ („Uredba o združitvah“), s katero bi podjetje Google Inc. („Google“, ZDA) z nakupom delnic pridobilo nadzor nad celotnim podjetjem DoubleClick Inc. („DoubleClick“, ZDA) v smislu člena 3(1)(b) Uredbe o združitvah.

Po pregledu priglasitve je Komisija ugotovila, da pri priglašeni koncentraciji obstaja resen dvom glede njene združljivosti s skupnim trgom in delovanjem Sporazuma EGP na področju trga spletnega oglaševanja. Komisija je ugotovila tudi, da zaveze, ki jih je priglasitelj ponudil 19. oktobra 2007, niso zadoščale za popolno izključitev resnih dvomov, ki jih je Komisija izrazila v prvi fazi preiskave. Komisija se je zato odločila, da 13. novembra 2007 uvede postopek v skladu s členom 6(1)(c) Uredbe o združitvah.

Dostop do ključnih dokumentov je bil priglasitelju omogočen 16., 19. in 20. novembra 2007 v skladu z odstavkom 45 „Najboljših praks pri vodenju postopkov nadzora združevanja v ES“ Generalnega direktorata za konkurenco.

Na podlagi dodatnih dokazov, zbranih v drugi fazi preiskave, je Komisija ugotovila, da predlagana koncentracija ne bi bistveno ovirala učinkovite konkurence na skupnem trgu ali njegovem pomembnem delu in je zato združljiva s skupnim trgom in sporazumom EGP. V skladu s tem priglasitelju ni bilo poslano obvestilo o nasprotovanju.

Stranke ali tretje osebe mi niso predložile nobenih vprašanj ali dokumentov. V tej zadevi niso potrebne posebne pripombe glede pravice do zaslišanja.

Bruselj, 3. marca 2008

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

Povzetek odločbe Komisije
z dne 11. marca 2008
o razglasitvi koncentracije za združljivo s skupnim trgom in delovanjem Sporazuma EGP
(Zadeva št. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick)
(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)
(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 184/06)

Komisija je 11. marca 2008 na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij ⁽¹⁾ (Uredba ES o združitvah) in zlasti člena 8(1) navedene uredbe sprejela odločbo glede združitve. Različica celotne odločbe, ki ni zaupna, je na voljo v verodostojnem jeziku zadeve na spletni strani Generalnega direktorata za konkurenco na naslednjem naslovu:

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

I. UVOD

1. Komisija je 21. septembra 2007 prejela prijavitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 in po predložitvi v skladu s členom 4(5) Uredbe (ES) št. 139/2004 („Uredba o združitvah“), s katero podjetje Google Inc. („Google“, ZDA) z nakupom delnic pridobi nadzor nad celotnim podjetjem DoubleClick Inc. („DoubleClick“, ZDA) v smislu člena 3(1)(b) Uredbe o združitvah.

II. STRANKI

2. Google upravlja spletni iskalnik in zagotavlja oglaševalski prostor na svojih spletnih straneh in na partnerskih spletnih straneh (vključenih v omrežje Google „AdSense“). Nedavno je Google začel zagotavljati vsebino, zlasti s prevzemom YouTube. Skoraj vsi prihodki Google izhajajo iz spletnega oglaševanja.
3. DoubleClick pretežno po celem svetu prodaja tehnologijo za serviranje, upravljanje in poročanje na področju spletnih oglasov za spletne izdajatelje, oglaševalce in oglaševalske agencije. Začenja tudi z dejavnostjo posredniškega (izmenjava oglasov) računalniškega okolja.

III. ČLEN 4(5) NAPOTITEV

4. Predlagana transakcija nima razsežnosti Skupnosti v smislu člena 1(2) in (3) Uredbe o združitvah. Vendar se po zahtevi za napotitev v skladu s členom 4(5) Uredbe ES o združitvah, šteje, da ima koncentracija razsežnost Skupnosti.

IV. UPOŠTEVNI PROIZVODNI TRGI

5. Google je dejaven predvsem pri zagotavljanju spletnega oglaševalskega prostora. Najširši možni upoštevni proiz-

vodni trg, upoštevan v Odločbi, je celotni trg za spletno oglaševanje. Komisija je ocenila, ali bi bilo treba ta trg nadalje razčleniti na podlagi različnih oblik spletnega oglaševanja (besedilni v primerjavi z nebesedilnim (prikazovalnim) oglasom in/ali iskalni oglasi v primerjavi z neiskalnimi oglasi) ali na podlagi različnih prodajnih poti (neposredna prodaja v primerjavi s posredniško prodajo preko oglasnih omrežij in izmenjave oglasov). Vendar je natančna opredelitev upoštevnega proizvodnega trga v Odločbi odprta, ker transakcija ne bi bila sporna z vidika konkurence v skladu z nobeno možno opredelitvijo proizvodnega trga.

V. UPOŠTEVNI GEOGRAFSKI TRGI

7. Odločba opredeljuje celotni spletni oglaševalski trg, kot je geografsko razdeljen po državnih in jezikovnih mejah v EGP. Glede posredništva pa Odločba ugotavlja, da ta hipotetični trg obsega najmanj celoten EGP.
8. Odločba tudi opredeljuje, da trga zagotavljanja tehnologije za serviranje prikazovalnih oglasov za oglaševalce in izdajatelje obsega najmanj celoten EGP.

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

VI. PRESOJA KONKURENČNOSTI

6.2 Horizontalni učinki

6.1 Položaj strank na upoštevni trgih

9. Google je trenutno dejaven na trgu spletnega oglaševanja (i) kot izdajatelj s svojo spletno stranjo iskalnika Google.com (in državnimi spletnimi stranmi kot so google.fr, google.it itd.) in (ii) kot posrednik s svojim oglasnim omrežjem (AdSense). Google je preko teh neposrednih in posrednih poti vodilni ponudnik spletnega oglaševanja, zlasti na področju iskalnega oglaševalskega prostora v EGP s tržnim deležem od [25–35] % do [60–70] %, odvisno od natančne opredelitve trga.
10. Glavna Googlova konkurenta na področju iskalnega oglaševanja sta Yahoo! in Microsoft, pri čemer je Yahoo!-jev tržni delež do [10–20] % na svetovni ravni in najmanj [0–10] % v EGP, Microsoftov pa približno [0–10] % tako na svetovni ravni, kot v EGP. Pri ne-iskalnem posredovanju v EGP pa so med drugim dejavni TradeDoubler, Zanox (ki pripada Axel Springer), AdLink, Interactive Media (ki pripada Deutsche Telekom), Advertising.com in Lightningcast (oba AOL/TimeWarner) in Tomorrow Focus (približno [10–20] % tržni delež ima TradeDoubler, [0–10] % Zanox, drugi akterji pa vsak približno [0–10] %).
11. DoubleClick je ponudnik tehnologije za serviranje oglasov. Na oglaševalski strani je DoubleClick skupaj z Quantive/Atlas (pred kratkim ga je prevzel Microsoft) vodilni akter na trgu serviranja oglasov v EGP. Vsak ima v EGP približno [30–40] % tržni delež. Na izdajateljski strani je raziskava trga pokazala, da vodi DoubleClick s približno [40–50] % tržnim deležem v EGP, sledita pa 24/7 Real Media/OpenAdStream (pred kratkim ga je prevzela oglaševalska agencija WPP) z manj kot [20–30] % in AdTech/AOL (manj kot [10–20] %).
12. DoubleClickova tržna moč je kljub relativno velikim tržnim deležem omejena, ker je velika konkurenca dobaviteljev orodij za serviranje oglasov, h katerim bi se stranke lahko preusmerile v primeru povišanja cen. Čeprav je raziskava trga je dala različne odgovore o teoretični ravni stroškov preusmeritve, pa obstajajo dokazi, da se je v preteklih letih dejansko veliko število izdajateljev in oglaševalcev preusmerilo od DoubleClicka na druge ponudnike (in obratno). Konkurenčnost trga serviranja oglasov dokazuje tudi znaten padec cen DoubleClickovih izdelkov za oglaševalce in izdajatelje v času povečanega povpraševanja.
13. DoubleClick začne tudi z dejavnostjo nove izmenjave oglasov. Razvojno preskušanje izmenjave oglasov se je začelo junija 2007. Število do sedaj opravljenih transakcij je zanemarljivo in vsekakor še ni prišlo do polnega trženja.

14. Trenutno DoubleClick ni prisoten na trgu zagotavljanja spletnega prostora in Google ne zagotavlja orodij za serviranje oglasov samostojno. Zato med obema družbama ni dejanske konkurence.
15. Odločba tudi ugotavlja, da predlagana transakcija ni sporna z vidika konkurence zaradi morebitne odprave potencialne konkurence med Googlom in DoubleClickom. DoubleClickova izmenjava oglasov še ni razvila pomembnega tržnega položaja, vendar ni mogoče izključiti, da bi se DoubleClick, če bi ostal neodvisen, lahko razvil v pomembnega akterja na posredniškem trgu. Vendar pa bi verjetno ostalo zadostno število drugih konkurentov, ki bi ohranjali zadosten konkurenčni pritisk po združitvi, tako da konkurenca ne bi bila bistveno ovirana. Zlasti se zdi, da DoubleClick v primerjavi z drugimi akterji na tem trgu nima znatnih prednosti pri konkuriranju Googlu na trgu posredovanja oglasov.
16. Glede potencialne konkurence Googla na trgu serviranja oglasov Odločba preučuje dejstvo, da Google trenutno razvija nov izdelek za serviranje oglasov za serviranje prikazovalnih oglasov za oglaševalce in izdajatelje, vendar zavrača vse pomisleke v zvezi z morebitno odpravo potencialne konkurence, ker nič ne kaže na to, da bi bili Googlovi novi izdelki v boljšem položaju za konkuriranje DoubleClickovim izdelkom, kot številni akterji, ki so že prisotni na trgu.

6.3 Nehorizontalni učinki

6.3.1 Omejevanje dostopa na podlagi DoubleClickovega tržnega položaja na področju serviranja oglasov

17. Komisija je preiskala številne izključitvene strategije na podlagi DoubleClickovega tržnega položaja na področju serviranja oglasov, ki bi jih združeno podjetje lahko izvajalo. Te strategije vključujejo: (a) povišanje cen DoubleClickovih orodij, ki jih uporabljajo izdajatelji ali oglaševalci pri konkurenčnih oglaševalskih omrežjih, ali selektivno povišanje cene DoubleClickovih orodij za stranke, za katere je manj verjetno, da se bodo preusmerile k drugim dobaviteljem orodij za serviranje oglasov; (b) slabša kakovost DoubleClickovih orodij, ko jih uporabljajo konkurenčna oglaševalska omrežja; (c) združevanje DoubleClickovih orodij z Googlovimi posredniškimi storitvami (s čistim ali mešanim združevanjem); (d) „prilagajanje“ oglaševalskih arbitražnih mehanizmov z namenom servirati oglase v korist AdSense; in (e) vhodno omejevanje dostopa (t.j. zavrnitev prodaje ali dvigovanje stroškov tekmecev) glede prodaje orodij za serviranje oglasov konkurenčnim oglasnim omrežjem.

18. Odločba zavrača vse te pomisleke. Prvič, raziskava trga je odkrila, da združeno podjetje ne bi bilo sposobno uspešno omejiti dostopa tekmecev na trg serviranja oglasov, ker ima DoubleClick številne konkurenčne omejitve in ni verjetno, da bi bil sposoben izvajati znatno tržno moč.
19. Drugič, zdi se, da so spodbude združenega podjetja za izvajanje opisanih strategij omejene. Ni verjetno, da bi razlike v ceni (tudi znatne) orodij za serviranje oglasov povzročile veliko prehajanj med oglaševalskimi omrežji, ker stroški serviranja oglasov predstavljajo majhen delež stroškov/prihodkov spletnega oglaševanja za oglaševalce in izdajatelje. To bo verjetno zmanjšalo spodbude, da bi DoubleClickovo tehnologijo za serviranje prikazovalnih oglasov izdajatelj ponudili po nižji ceni (ali celo zastoni), če se uporablja skupaj z AdSense (t.j. mešano združevanje). Čisto združevanje (t.j. združevanje DoubleClickove tehnologije za serviranje prikazovalnih oglasov z posredovanjem preko AdSense) je verjetno nedonosno zaradi prehajanja, ki bi ga lahko povzročilo. Strategija „prilagajanja“ bi predstavljala kršitev pogodbenih obveznosti združenega podjetja nasproti strankam, in če bi se izvajala v pomembnem obsegu, bi jo verjetno odkrili.
20. Tudi, če bi uspešno izvedli eno ali vse od navedenih strategij, transakcija verjetno ne bi imela negativnega učinka na konkurenco, ker bi združeno podjetje še naprej konkuriralo številnim finančno močnim, vertikalno integriranim tekmečem (vključno z Microsoftom, Yahoo!-jem, AOL-om in WPP-jem), ki ponujajo enako kombinacijo izdelkov.

6.3.2 Omejevanje dostopa na podlagi Googlovega tržnega položaja na področju storitev iskalnega oglaševanja in posredovanja oglasov

21. Google bi zaradi svojega močnega položaja pri zagotavljanju iskalnih oglasov lahko tudi poskušal ta položaj premakniti na trg serviranja prikazovalnih oglasov tako, da bi od uporabnikov storitev iskalnih oglasov (posredovanje) zahteval, da za serviranje vseh ali dela zalog uporabljajo DoubleClickove izdelke. Odločba zavrača tudi te pomisleke.
22. Že sama sposobnost omejiti dostop tekmečem z izvajanjem takih strategij se zdi omejena, ker je skupina skupnih strank, ki uporabljajo storitve iskalnih oglasov ali storitve posredovanja iskalnih oglasov in tehnologijo za serviranje prikazovalnih oglasov, zelo omejena. Poleg tega bi se pri oglaševalcih lahko pojavile praktične težave, ker se oba

ustrezna dela svežnja ne prodajata hkrati ali cena zanju ni določena hkrati.

23. Raziskava trga je pokazala tudi, da združeno podjetje ne bi imelo spodbude za sprejetje take strategije, ker navedena strategija po vsej verjetnosti ne bi bila donosna.
24. Tudi, če bi uspešno izvedli eno ali vse od navedenih strategij, transakcija verjetno ne bi imela negativnega učinka na konkurenco, ker bi združeno podjetje še naprej konkuriralo številnim finančno močnim, vertikalno integriranim tekmečem (vključno z Microsoftom, Yahoo!-jem, AOL-om in WPP-jem), za katere omejen dostop ni verjeten.

6.3.3 Omejevanje dostopa na podlagi združitve sredstev DoubleClicka in Googla

25. Sama združitev DoubleClickovih sredstev z Googlovimi sredstvi, in zlasti zbirka podatkov o spletnem obnašanju strank, ki jih obe družbi imata ali bi jih lahko razvili, bi lahko združenemu podjetju omogočila doseči položaj, ki ga konkurenti ne bi mogli ponoviti. Zaradi te združitve bi bili Googlovi konkurenti postopoma odrinjeni na rob, kar bi na koncu Googlu omogočilo dvigniti cene posredniških storitev.
26. Vendar je raziskava trga odkrila, da so ti pomisleki neutemeljeni. DoubleClickove pogodbe z oglaševalci in izdajatelji trenutno DoubleClicku dovoljujejo, da podatke, ustvarjene preko tehnologije serviranja oglasov, lahko uporablja samo v korist zadevne stranke. Nič ne kaže na to, da bi združeno podjetje lahko od svojih strank zahtevalo pogodbene spremembe, ki bi mu v prihodnje omogočale navzkrižno uporabo podatkov. Poleg tega je združevanje podatkov o iskanju s podatki o uporabnikovem vedenju pri deskanju po spletu že danes na voljo številnim Googlovim konkurentom (npr. Microsoft in Yahoo).

VII. SKLEPNA UGOTOVITEV

27. Odločba na koncu ugotavlja, da predlagana koncentracija ne bo povzročila pomislekov glede konkurence, ki bi bistveno ovirali učinkovito konkurenco na skupnem trgu ali na njegovem znatnem delu. Zato Komisija razglasa koncentracijo za združljivo s skupnim trgov in Sporazumom EGP v skladu s členom 8(1) Uredbe o združitvah ter členom 57 Sporazuma EGP.

Sporočilo Komisije

Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu

(2008/C 184/07)

1. UVOD

1.1 Splošno ozadje: železniški sektor

1. Železnice imajo edinstvene prednosti: gre za varen način prevoza, ki ne onesnažuje. Tako lahko železniški promet veliko prispeva k razvoju trajnostnega prometa v Evropi.
2. Bela knjiga „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“ ⁽¹⁾ in njen vmesni pregled ⁽²⁾ poudarjata, kako pomemben je dinamičen železniški sektor za vzpostavitev zmogljivega, varnega in čistega sistema za prevoz blaga in potnikov, ki prispeva k uresničevanju trajno uspešnega enotnega evropskega trga. Cestni zastoji v mestih in na nekaterih območjih Evropske Skupnosti, potreba po odgovoru na izzive podnebnih sprememb in podražitev ogljikovodikov kažejo, kako zelo nujno je treba spodbujati razvoj železniškega prevoza. V tem pogledu je treba poudariti, da si mora tudi skupna prometna politika prizadevati za okoljske cilje iz Pogodbe ⁽³⁾.
3. Vendar sektor železniškega prometa v Evropi ni dovolj privlačen. Od šestdesetih let do konca 20. stoletja je neprestano nazadoval. Železniški prevoz blaga in potnikov se je relativno zmanjšal glede na druge načine prevoza. Železniški prevoz blaga pa se je celo absolutno zmanjšal: leta 1970 je bilo po železnici prepeljanega več tovora kot leta 2000. Tradicionalni prevozniki v železniškem prometu namreč niso mogli zagotoviti zanesljivosti in spoštovanja rokov, ki so jih zahtevale stranke, kar je povzročilo preusmeritev prometa z železnic na druge načine prevoza, zlasti na cestni prevoz ⁽⁴⁾. Čeprav je železniški potniški promet absolutno naraščal, je njegovo povečanje v primerjavi z rastjo cestnega in zračnega prometa zelo omejeno ⁽⁵⁾.
4. Čeprav se zdi, da se je to gibanje pred kratkim ⁽⁶⁾ obrnilo, je pot do zanesljivega in konkurenčnega železniškega prometa še dolga. Zlasti v sektorju železniškega tovarnega prometa ostajajo velike težave, zaradi katerih je potrebno ukrepanje organov oblasti ⁽⁷⁾.
5. Relativen upad evropskega železniškega sektorja je v veliki meri posledica zgodovinske organiziranosti ponudbe prevozov, predvsem v obliki nacionalnih in monopolnih sistemov.
6. Najprej, zaradi odsotnosti konkurence v nacionalnih omrežjih prevozniki v železniškem prometu niso bili prisiljeni zniževati stroškov poslovanja in razvijati novih storitev. Njihove dejavnosti niso ustvarile zadostnih prihodkov za pokrivanje stroškov in potrebnih naložb. Včasih potrebnih naložb niso uresničili. V nekaterih primerih so države članice prisilile nacionalne prevoznike v železniškem prometu v

⁽¹⁾ COM(2001) 370 z dne 12. septembra 2001, str. 18.

⁽²⁾ Sporočilo Komisije „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu“ (COM(2006) 314 z dne 22. junija 2006, str. 21).

⁽³⁾ Člen 2 Pogodbe med glavnimi nalogami Skupnosti navaja, da je treba spodbujati „trajnostno in neinflatorno rast ob spoštovanju okolja“. Te določbe dopolnjujejo posebni cilji iz člena 174, ki določa, da okoljska politika Skupnosti prispeva zlasti k ohranjanju, varstvu in izboljšanju kakovosti okolja. Člen 6 Pogodbe določa: „Zahteve varstva okolja je treba vključevati v opredeljene in izvajanje politik in dejavnosti Skupnosti iz člena 3, zlasti zaradi spodbujanja trajnostnega razvoja“.

⁽⁴⁾ V letih od 1995 do 2005 se je železniški prevoz blaga (izraženo v t/km) letno povečeval za povprečno 0,9 %, medtem ko je bila v istem obdobju povprečna letna stopnja rasti cestnega prevoza 3,3 % (vir: Eurostat).

⁽⁵⁾ V letih od 1995 do 2004 se je železniški potniški promet (izraženo v potnikih/km) letno povečeval za povprečno 0,9 %, medtem ko je bila v istem obdobju povprečna letna stopnja rasti za osebna vozila 1,8 % (vir: Eurostat).

⁽⁶⁾ Po letu 2002 zlasti v državah, ki so svoje trge odprle konkurenci. Leta 2006 se je železniški tovarni promet na letni ravni povečal za 3,7 %, potniški promet pa za 3 %. Izboljšanje naj bi se v letu 2007 še okrepilo.

⁽⁷⁾ Sporočilo Komisije „K železniškemu omrežju, namenjenemu predvsem tovarnemu prometu“ (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 in SEC(2007) 1325) z dne 18. oktobra 2007.

take naložbe, čeprav jih niso mogli v zadostni meri financirati iz lastnih sredstev. To je pripeljalo do velike zadolženosti teh podjetij, ki je negativno vplivala na njihov razvoj.

7. Poleg tega je bil razvoj železniškega prevoza v Evropi omejen zaradi pomanjkljive standardizacije in interoperabilnosti omrežij, medtem ko so cestni in letalski prevozniki razvili celo vrsto mednarodnih storitev. Evropska skupnost je podedovala mozaik nacionalnih železniških omrežij, za katera so značilne različne razdalje med tiri ter nezdružljivi sistemi signalizacije in varnostni sistemi, ki prevoznikom v železniškem prometu preprečujejo, da bi izkoristili ekonomijo obsega, ki bi jo prinesla vzpostavitev infrastruktur in voznega parka za en velik trg namesto za 25 ⁽¹⁾ nacionalnih trgov.
8. Evropska skupnost izvaja politiko oživitve železniškega sektorja v skladu s tremi prednostnimi osmi:
 - (a) s postopnim uvajanjem razmer, ki bodo omogočile pojav konkurence na trgih storitev železniškega prometa;
 - (b) s spodbujanjem standardizacije in tehničnega usklajevanja evropskih železniških omrežij, da bi dosegli polno interoperabilnost na evropski ravni;
 - (c) z dodeljevanjem finančnih pomoči na ravni Skupnosti (v okviru programa TEN-T in strukturnih skladov).
9. Evropska skupnost je tako trge železniškega prometa postopoma odprla konkurenci. Prvi liberalizacijski paket je bil sprejet leta 2001 in vsebuje Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti ⁽²⁾, Direktivo 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ⁽³⁾ in Direktivo 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala ⁽⁴⁾. Temu paketu je sledil drugi paket leta 2004, v katerem so glavni ukrepi: Uredba (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije ⁽⁵⁾, Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala ⁽⁶⁾, Direktiva 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁷⁾ in Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁸⁾. Končno je bil sprejet tretji paket leta 2007, ki vsebuje Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi Uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70 ⁽⁹⁾, Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu ⁽¹⁰⁾, Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ⁽¹¹⁾, Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti ⁽¹²⁾. Zato se je 15. marca 2003 trg železniškega prevoza blaga odprl konkurenci v vseevropskem železniškem omrežju za prevoz blaga, od 1. januarja 2006 je odprt za mednarodni prevoz blaga in nazadnje od 1. januarja 2007 za železniško kabotažo. Tretji železniški paket določa, da se bo mednarodni potniški promet odprl konkurenci 1. januarja 2010. Nekatere države članice,

⁽¹⁾ Malta in Ciper nimata železniškega omrežja.

⁽²⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 1.

⁽³⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 26.

⁽⁴⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/58/ES (UL L 315, 3.12.2007, str. 44).

⁽⁵⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

⁽⁷⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 114.

⁽⁸⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 164.

⁽⁹⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

⁽¹⁰⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

⁽¹¹⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 44.

⁽¹²⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 51.

kot so Združeno kraljestvo, Nemčija, Nizozemska in Italija, so že (delno) odprle domače trge potniškega prometa.

10. Ustrezne določbe Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽¹⁾ vzpostavljajo nov institucionalni in organizacijski okvir za udeležence v železniškem sektorju in vključujejo:
 - (a) računovodsko in organizacijsko ločitev prevoznikov v železniškem prometu ⁽²⁾ od upravljavcev železniške infrastrukture ⁽³⁾;
 - (b) neodvisnost upravljanja prevoznikov v železniškem prometu;
 - (c) upravljanje prevoznikov v železniškem prometu v skladu z načeli, ki veljajo za gospodarske družbe;
 - (d) finančno ravnotežje prevoznikov v železniškem prometu v skladu z zdravim poslovnim načrtom;
 - (e) združljivost finančnih ukrepov držav članic s pravili o državnih pomočeh ⁽⁴⁾.
11. Vzporedno s procesom liberalizacije se je Komisija na drugi ravni lotila spodbujanja interoperabilnosti evropskih železniških omrežij. Ta pristop spremljajo pobude Skupnosti za višjo raven varnosti železniškega prometa ⁽⁵⁾.
12. Tretjo raven javnih pomoči za železniški sektor predstavljajo finančne pomoči. Komisija meni, da se v določenih okoliščinah te pomoči lahko upravičijo zaradi visokih stroškov prilagajanja železniškega sektorja
13. Poleg tega ugotavlja, da je bil vložek javnih sredstev v sektor železniškega prometa od nekdaj visok. Od leta 2004 je vseh držav članic Evropske unije (EU-25) skupaj namenilo približno 17 milijard EUR za gradnjo in vzdrževanje železniških infrastruktur ⁽⁶⁾. Države članice prevoznikom v železniškem prometu vsako leto nakažejo 15 milijard EUR nadomestil za nedonosne storitve potniškega prometa ⁽⁶⁾.
14. Dodelitev državnih pomoči železniškemu sektorju se lahko odobri, če to prispeva k vzpostavitvi integriranega evropskega trga, ki je odprt konkurenci in interoperabilen, ter k ciljem Skupnosti za trajnostni razvoj. V zvezi s tem se mora Komisija prepričati, da finančna pomoč državnih organov ne povzroča izkrivljanj konkurence v nasprotju s skupnim interesom. V določenih primerih bo ob dodelitvi pomoči lahko zahtevala zaveze držav članic glede ciljev Skupnosti.

1.2 Cilj in področje uporabe teh smernic

15. Cilj teh smernic je zagotoviti usmeritve za združljivost državnih pomoči, namenjenih prevoznikom v železniškem prometu, kot so opredeljene z Direktivo 91/440/EGS in glede na opisano ozadje, s Pogodbo. Poleg tega se poglavje 3 uporablja tudi za prevoznike v mestnem, primestnem ali regionalnem prevozu potnikov. Temeljijo zlasti na načelih, ki jih je zakonodajalec Skupnosti uvedel v treh zaporednih železniških paketih. Njihov namen je izboljšati preglednost javnega financiranja in pravno

⁽¹⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 2007/58/ES.

⁽²⁾ Člen 3 Direktive 91/440/EGS opredeli prevoznika v železniškem prometu kot: „vsako javno ali zasebno podjetje, ki je imetnik licence na podlagi veljavne zakonodaje Skupnosti, katerega glavna poslovna dejavnost je zagotavljanje prevoznih storitev za prevoz potnikov in blaga v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko“.

⁽³⁾ Člen 3 Direktive 91/440/EGS opredeli upravljavca železniške infrastrukture kot: „vsak organ ali podjetje, ki je pristojen(-no) zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture. To lahko zajema tudi upravljanje krmilnih in varnostnih sistemov. Naloge upravljavca železniške infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem“.

⁽⁴⁾ Člen 9(3) Direktive 91/440/EGS: „Pomoč, ki jo dodelijo države članice za plačilo dolgov iz tega člena, se odobri v skladu s členi 73, 87 in 88 Pogodbe“.

⁽⁵⁾ Zlasti Direktiva 2004/49/ES.

⁽⁶⁾ Vir: Evropska komisija, na podlagi podatkov, ki jih vsako leto sporočijo države članice. Te številke bi morale biti še višje, ker se ne sporočajo podatki o vseh finančnih pomočeh, zlasti o sofinanciranju v okviru strukturnih skladov ali Kohezijskega sklada.

varnost glede na pravila Pogodbe v okviru odpiranja trgov. Te smernice ne zadevajo javnega financiranja za upravljalce infrastrukture.

16. Člen 87(1) Pogodbe določa, da je načeloma vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ki bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva s skupnim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami. Vendar so take državne pomoči v določenih okoliščinah lahko upravičene zaradi skupnega interesa Skupnosti. Nekatere od teh okoliščin so navedene v členu 87(3) Pogodbe in veljajo tako za prevozni sektor kot za druge gospodarske sektorje.
17. Poleg tega člen 73 Pogodbe določa, da so pomoči združljive s skupnim trgov, „če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“. Ta člen predstavlja specialnost v splošni shemi Pogodbe. Na podlagi tega člena je zakonodajalec Skupnosti sprejel dve besedili za prevozni sektor: to sta Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovih poteh ⁽¹⁾, in Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovih poteh ⁽²⁾. Uredba Sveta (EGS) št. 1192/69 z dne 26. junija 1969 o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij prav tako določa, da lahko prevoznikom v železniškem prometu nekatera nadomestila dodelijo države članice ⁽³⁾.
18. Člen 3 Uredbe (EGS) št. 1107/70 določa, da države članice ne sprejmejo usklajevalnih ukrepov niti ne določijo obveznosti, ki so del javne službe in vključujejo dodeljevanje pomoči na podlagi člena 73 Pogodbe, razen v primerih ali okoliščinah, predvidenih z zadevno uredbo, brez poseganja v Uredbi (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1192/69. V skladu s sodbo Sodišča Evropskih skupnosti v zadevi „Altmark“ ⁽⁴⁾ se državne pomoči, ki se ne morejo odobriti v skladu z Uredbami (EGS) št. 1107/70, (EGS) št. 1191/69 ali (EGS) št. 1192/69, ne morejo šteti za združljive s skupnim trgov na podlagi člena 73 Pogodbe ⁽⁵⁾. Poleg tega se nadomestilo za javne storitve, ki ne spoštuje določb člena 73 Pogodbe, ne more šteti za združljivo s skupnim trgov na podlagi člena 86(2) Pogodbe ali na podlagi katere koli druge določbe Pogodbe ⁽⁶⁾.
19. Uredba (ES) št. 1370/2007 („Uredba OJS“), ki začne veljati 3. decembra 2009, bo prinesla nov pravni okvir in razveljavila Uredbe (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70. Zato te smernice ne vključujejo vidikov, povezanih z nadomestili za javne storitve.
20. Po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 se bo člen 73 Pogodbe lahko neposredno uporabljal kot pravna podlaga za ugotavljanje združljivosti pomoči, ki jih ne zajema Uredba OJS, zlasti pomoči za usklajevanje železniškega tovornega prometa. Zato je treba oblikovati splošno razlago za ugotavljanje združljivosti pomoči za namene uskladitve s členom 73 Pogodbe. Cilj teh smernic je zlasti oblikovanje meril za to ugotavljanje in pragov intenzivnosti. Ob upoštevanju besedila člena 73 mora Komisija državam članicam kljub temu pustiti možnost, da po potrebi dokažejo potrebnost in sorazmernost ukrepov, ki presegajo uvedene pragove.
21. Te smernice zadevajo uporabo členov 73 in 87 Pogodbe in določbe za njuno izvajanje za javna financiranja prevoznikov v železniškem prometu v smislu Direktive 91/440/EGS. Smernice obravnavajo naslednje vidike: javno podporo prevoznikov v železniškem prometu prek financiranja infrastrukture (poglavje 2), pomoči za nakup in obnovo voznega parka (poglavje 3), plačilo dolgov s strani držav, da

⁽¹⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 1. Uredba, kot je bila spremenjena z Uredbo Sveta (EGS) št. 1893/91 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

⁽²⁾ UL L 130, 15.6.1970, str. 1.

⁽³⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

⁽⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“), Recueil 2003, str. I-7747.

⁽⁵⁾ Zgoraj navedena sodba Altmark, odstavek 107.

⁽⁶⁾ V tej zvezi glej Odločbo Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarstva (UL L 312, 29.11.2005, str. 67, odstavek 17).

bi se izboljšal finančni položaj prevoznikov v železniškem prometu (poglavje 4), pomoči za prestrukturiranje prevoznikov v železniškem prometu (poglavje 5), pomoči za usklajevanje prevozov (poglavje 6) in državna jamstva za prevoznike v železniškem prometu (poglavje 7). Nasprotno pa se te smernice ne nanašajo na podrobna pravila za uporabo Uredbe OJS, za katero Komisija še ni razvila prakse sprejemanja odločitev ⁽¹⁾.

2. JAVNA PODPORA PREVOZNIKOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU PREK FINANCIRANJA INFRASTRUKTURE

22. Železniške infrastrukture so zelo pomembne za razvoj železniškega sektorja v Evropi. Potrebne so velike naložbe v te infrastrukture, naj gre za interoperabilnost, varnost ali razvoj visokih hitrosti ⁽²⁾.
23. Te smernice zadevajo le prevoznike v železniškem prometu. Njihov cilj torej ni z vidika pravil v zvezi z državnimi pomočmi opredeliti pravni okvir za javno financiranje infrastruktur. To poglavje proučuje le učinke javnega financiranja infrastruktur na prevoznike v železniškem prometu.
24. Javna financiranja infrastruktur lahko dejansko prinašajo posredne ugodnosti prevoznikom v železniškem prometu in so torej pomoči. V skladu s sodno prakso Sodišča bi bilo treba oceniti, ali ukrep v korist infrastruktur zmanjša ekonomske obveznosti, ki običajno bremenijo proračun prevoznikov v železniškem prometu ⁽³⁾. Da bi bilo tako, mora biti zadevnim prevoznikom zagotovljena selektivna ugodnost, ki bi izhajala iz zadevnega financiranja infrastruktur ⁽⁴⁾.
25. Kadar je uporaba infrastrukture enako in nediskriminatorno odprta za vse morebitne uporabnike in če se dostop zaračuna na ravni, ki je skladna z zakonodajo Skupnosti (Direktiva 2001/14/ES), Komisija običajno meni, da se javno financiranje infrastruktur ne šteje za državno pomoč za prevoznike v železniškem prometu ⁽⁵⁾.
26. Komisija opozarja tudi, da če se javno financiranje železniških infrastruktur šteje za pomoč enemu ali več prevoznikom v železniškem prometu, se lahko odobri, na primer na podlagi člena 73 Pogodbe, kadar ta infrastruktura ustreza potrebam po usklajevanju prevoza. V tem pogledu je poglavje 6 teh smernic ustrezno referenčno merilo za analizo združljivosti.

3. POMOČI ZA NAKUP IN OBNOVO VOZNEGA PARKA

3.1 Cilj

27. Flota lokomotiv in vagonov za potniški promet je stara in včasih obrabljena, zlasti v novih državah članicah. Leta 2005 je bilo 70 % lokomotiv (dizelskih in električnih) in 65 % vagonov EU-25 starih več kot 20 let ⁽⁶⁾. Če se upošteva le države članice, ki so k Evropski uniji pristopile leta 2004, je bilo

⁽¹⁾ Smernice se prav tako ne nanašajo na uporabo Uredbe (EGS) št. 1192/69.

⁽²⁾ Sporočilo Komisije „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu“.

⁽³⁾ Sodba Evropskega sodišča z dne 13. junija 2002 v zadevi C-382/99, Nizozemska proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-5163.

⁽⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 19. septembra 2000 v zadevi C-156/98, Nemčija proti Komisiji, Recueil 2000, str. I-6857.

⁽⁵⁾ Odločba Komisije z dne 7. junija 2006, N 478/04 Irska – Državno jamstvo za kapitalska posojila Coràs Iompair Éirann (CIÉ) za naložbe v infrastrukturo (UL C 209, 31.8.2006, str. 8); Odločba z dne 8. marca 2006, N 284/05, Irska – Regijski program Broadband (UL C 207, 30.8.2006, str. 3), odstavek 34; naslednje odločbe: Odločba 2003/227/ES z dne 2. avgusta 2002, v zvezi s parkom Terra Mitica SA (Benidorm, Alicante), ki jo je izvedla Španija (UL L 91, 8.4.2003, str. 23), odstavek 64; Odločba z dne 20. aprila 2005, N 355/04 Belgija – Zasebno-javno partnerstvo za izgraditev tunela Krijgsbaan a Deurne, za razvoj industrijskih zemljišč in izkoriščanje letališča Antwerp (UL C 176, 16.7.2005, str. 11), odstavek 34; Odločba z dne 11. decembra 2001, N 550/01 zasebno-javno partnerstvo za izgraditev obrata za nakladanje in razkladanje (UL C 24, 26.1.2002, str. 2), odstavek 24; Odločba z dne 20. decembra 2001, N 649/01 Združeno kraljestvo, Freight Facilities Grant (UL C 45, 19.2.2002, str. 2), odstavek 45; Odločba z dne 17. julija 2002, N 356/02 Network Rail (UL C 232, 28.9.2002, str. 2), odstavek 70; N 511/95 Jaguar Cars Ltd. Glej tudi Smernice Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma o EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350 10.12.1994, str. 5), odstavek 12; Bela knjiga: *des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures* (COM(1998) 466 final), odstavek 43; Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu: „Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant des systèmes de transport en Europe“, (COM(2001) 35 final, str. 11).

⁽⁶⁾ Vir: UIC Rolling stock fleet in EU-25 + Norway (2005).

leta 2005 82 % lokomotiv in 62 % vagonov starih več kot 20 let ⁽¹⁾. Poleg tega Komisija na podlagi informacij, ki jih ima na voljo, ocenjuje, da se letno obnovi približno 1 % tega voznega parka.

28. Ta razvoj je seveda odraz splošnih težav v železniškem sektorju, zaradi katerih se zmanjšujejo spodbude in zmogljivost prevoznikov v železniškem prometu, da bi vlagali v modernizacijo in/ali obnovo voznega parka. Vendar pa so taka vlaganja nujna za ohranjanje konkurenčnosti železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo ali ustvarjajo večje zunanje stroške. Nujna so tudi za omejevanje vpliva železniškega prometa na okolje, zlasti z zmanjševanjem obremenitev s hrupom, ki jih povzroča, in za izboljšanje varnosti. Nazadnje tudi izboljšanje interoperabilnosti med nacionalnimi omrežji vključuje prilagoditve obstoječega voznega parka, da bi lahko ohranili skladnost sistema.
29. Glede na navedeno je očitno, da lahko pomoči za nakup in obnovo voznega parka v določenih pogojih prispevajo k različnim ciljem v skupnem interesu in lahko veljajo za združljive s skupnim trgom.
30. Namen tega poglavja je natančno opredeliti razmere, v katerih Komisija proučuje združljivost.

3.2 Združljivost

31. Proučitev združljivosti je treba izvesti glede na cilj skupnega interesa, h kateremu pomoč prispeva.
32. Komisija meni, da se potrebe po modernizaciji voznega parka načeloma lahko v zadostni meri upoštevajo pri izvajanju splošnih pravil, ki se uporabljajo za državne pomoči, ali pri uporabi člena 73 Pogodbe, kadar se te pomoči štejejo za pomoči za usklajevanje prevoza (glej poglavje 6 spodaj).
33. Pri proučevanju združljivosti pomoči za vozni park Komisija torej po splošnem pravilu uporabi merila, ki so v teh smernicah ali v kateremkoli drugem ustreznem dokumentu opredeljena za vsako od naslednjih kategorij pomoči:
- (a) pomoči za potrebe po usklajevanju prevoza ⁽²⁾;
 - (b) pomoči za prestrukturiranje prevoznikov v železniškem prometu ⁽³⁾;
 - (c) pomoči za majhna in srednje velika podjetja ⁽⁴⁾;
 - (d) pomoči za varstvo okolja ⁽⁵⁾;
 - (e) pomoči za nadomestitev stroškov v zvezi z obveznostmi javne službe in v okviru pogodb o izvajanju javne službe ⁽⁶⁾;
 - (f) regionalne pomoči ⁽⁷⁾.
34. Za regionalne pomoči za začetne naložbe Smernice o državni regionalni pomoči določajo: „v transportnem sektorju odhodki za nakup prevozne opreme (premičnin) niso upravičeni do pomoči za začetno naložbo“ (odstavek 50, opomba koncu strani 48). Komisija meni, da je treba v zvezi z železniškim potniškim prometom odstopati od tega pravila. To je posledica posebnosti tega načina prevoza in zlasti dejstva, da je vozni park v tem sektorju lahko trajno povezan s posebnimi programi

⁽¹⁾ Vir: CER (2005).

⁽²⁾ Glej oddelek 6.

⁽³⁾ Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah UL C 244, 1.10.2004, str. 2), in oddelek 5.

⁽⁴⁾ Uredba Komisije (ES) št. 70/2001 z dne 12. januarja 2001 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES pri pomoči za majhna in srednje velika podjetja (UL L 10, 13.1.2001, str. 33). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1976/2006 (UL L 368, 23.12.2006, str. 85).

⁽⁵⁾ Smernice Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja (UL C 82, 1.4.2008, str. 1).

⁽⁶⁾ Zgoraj navedena Uredba (EGS) št. 1191/69; Uredba „OJS“, pri kateri je treba pozornost nameniti zlasti členu 3(1): „Kadar se pristojni organ odloči, da izvajalcu, ki ga izbere sam, dodeli izključno pravico in/ali nadomestilo, ne glede na vrsto nadomestila, v zameno za izvajanje obveznosti javne službe, to stori v okviru pogodbe o izvajanju javne službe“.

⁽⁷⁾ Smernice o državni regionalni pomoči za 2007-2013 (UL C 54, 4.3.2006, str. 13), odstavek 8.

ali storitvami. Tako se pod nekaterimi pogoji, navedenimi v nadaljevanju, stroški nakupa voznega parka v sektorju železniškega potniškega prometa (ali v drugih načinih, kot so lahki vlak, podzemna železnica ali tramvaj), štejejo kot upravičeni izdatki v smislu zadevnih smernic ⁽¹⁾. Nasprotno stroški nakupa voznega parka za izključno uporabo za prevoz blaga niso upravičeni.

35. Ob upoštevanju stanja, opisanega v odstavkih 28 in 29, se to odstopanje uporablja za vse vrste naložb, tako začetnih kot tistih za nadomestitev, v vozni park, če se le-ta uporablja za redne proge v regiji, ki je na podlagi člena 87(3)(a) Pogodbe upravičena do pomoči, najbolj oddaljeni regiji ali regiji z nizko gostoto prebivalstva v smislu odstavkov 80 in 81 smernic za regionalne pomoči ⁽²⁾. V ostalih regijah se odstopanje uporablja samo za pomoči za začetne naložbe, pri pomočeh za naložbe za nadomestitev pa samo, če je celotni vozni park, ki se bo s pomočjo moderniziral, starejši od 15 let.
36. Da bi se preprečilo izkrivljanje konkurence, ki je v nasprotju s splošnim interesom, Komisija meni, da morajo za odstopanje veljati štirje pogoji, ki morajo biti izpolnjeni kumulativno:
- (a) zadevni vozni park mora biti izključno dodeljen storitvam mestnega, primestnega ali regionalnega prevoza potnikov v posebni regiji ali za posebno progno, ki oskrbuje več regij; zato za namene teh smernic „storitve mestnega in primestnega prevoza“ pomenijo prevozne storitve za potrebe mestnega središča ali mestne okolice in potrebe po prevozu med središčem in okoliškimi območji, „regionalne prevozne storitve“ pa prevozne storitve za potrebe prevoza v določeni regiji. Prevozne storitve se zagotavljajo v več regijah v eni ali več državah članicah, se lahko tako vključijo v področje uporabe te točke, če se lahko dokaže učinek na regionalni razvoj oskrbovanih regij, zlasti z rednim zagotavljanjem storitve. V tem primeru se Komisija prepriča, da pomoč ne bo škodovala dejanskemu odprtju mednarodnega trga potniškega prometa in kabotaže po začetku veljavnosti tretjega železniškega paketa;
 - (b) zadevni vozni park mora biti vsaj deset let dodeljen izključno posebni regiji ali posebni progi, ki prečka več regij, za katero je prejel pomoč;
 - (c) zadevni nadomestni vozni park mora ustrezati standardom za interoperabilnost ter varnostnim in okoljskim standardom ⁽³⁾, ki se uporabljajo na zadevnem omrežju;
 - (d) država članica mora dokazati, da projekt prispeva k strategiji skladnega regionalnega razvoja.
37. Komisija bo zagotovila, da ne bo prišlo do neupravičenega izkrivljanja konkurence, in sicer bo zlasti upoštevala dodatne prihodke, ki bi jih zamenjani vozni park na zadevni progi lahko prinesel podjetju, ki prejme pomoč, na primer s prodajo tretjim osebam ali uporabo na drugih trgih. Tako bo Komisija lahko določila, da bo, če se bodo lahko ohranili pogoji dejanske konkurence na trgu, dodelitev pomoči pogojena z obveznostjo upravičenega podjetja, da vozni park, ki ga ne rabi več, v celoti ali del prodaja po normalnih tržnih pogojih, da se drugim prevoznikom zagotovi njegovo nadaljnjo uporabo; v tem primeru se bo prihodek iz prodaje starega parka odštel od upravičenih izdatkov.

⁽¹⁾ Komisija ugotavlja, da je tako sklepanje glede na posebne okoliščine primera mogoče smiselno uporabiti za vozni park v okviru javnega cestnega potniškega prometa, če ta dosega najnovejše standarde Skupnosti za nova vozila. V tem primeru bo Komisija v skrbi za enako obravnavanje v takih primerih uporabila pristop, ki je tukaj opisan za železniški vozni park. Komisija države članice spodbuja, naj ob dodelitvi take vrste pomoči podpirajo tehnologije, ki najmanj onesnažujejo, in bo preučila, v kolikšni meri bi bila primerna finančna podpora, ki bi omogočila višje stopnje pomoči za takšne tehnologije.

⁽²⁾ Regije z najmanjšim številom prebivalcev so regije na ravni NUTS-II z gostoto prebivalstva 8 prebivalcev na km² ali manj ter obsegajo manjša sosednja območja, ki izpolnjujejo isto merilo glede gostote prebivalstva.

⁽³⁾ Pomoči za nakup novih prevoznih vozil, ki presegajo standarde Skupnosti ali povečujejo stopnjo varstva okolja, kadar standardi Skupnosti ne obstajajo, so mogoče v okviru navedenih smernic o državni pomoči za varstvo okolja.

38. Komisija bo skrbela za to, da pri uporabi pomoči ne bo prišlo do zlorab. Uporabljajo se drugi pogoji iz smernic o regionalni pomoči, zlasti v zvezi zgornjimi mejami intenzivnosti, kartami regionalnih pomoči in pravili glede kumulacije pomoči. Komisija ugotavlja, da lahko zadevne posebne proge v določenih primerih prečkajo regije, kjer se uporabljajo različne zgornje meje intenzivnosti glede na karto regionalnih pomoči. V teh primerih bo Komisija uporabila najvišjo stopnjo intenzivnosti za regije z rednimi zvezami na zadevni progi, in sicer sorazmerno z rednostjo zagotavljanja storitve ⁽¹⁾.
39. Kar zadeva naložbene projekte, pri katerih upravičeni stroški presegajo 50 milijonov EUR, Komisija meni, da je zaradi svojevrstnosti sektorja železniškega potniškega prometa primerno odstopati od odstavkov 60 do 70 smernic za regionalne pomoči. Kljub temu pa se odstavka 64 in 67 omenjenih smernic uporabljata, če naložbeni projekt zadeva vozni park, ki se uporablja za posebej določeno progo, ki oskrbuje več regij.
40. Če je bilo upravičenemu podjetju zaupano izvajanje storitvenih dejavnosti splošnega gospodarskega pomena, za katere je treba kupiti in/ali obnoviti vozni park, in je podjetje za ta namen že prejelo nadomestilo, mora biti to nadomestilo upoštevano v znesku regionalne pomoči, ki jo lahko zadevno podjetje prejme, da se izogne prekomernemu nadomestilu.

4. PLAČILA DOLGOV

4.1 Cilj

41. Kot je navedeno v oddeleku 1.1, so prevozniki v železniškem prometu v preteklosti doživljali neravnovesja med prihodki in stroški, zlasti stroški za naložbe. To je vodilo v velike dolgove, katerih odplačevanje je za prevoznike v železniškem prometu hudo breme, ki omejuje njihovo zmožnost za vlaganje v nujne naložbe tako na ravni infrastrukture kot na ravni obnove voznega parka.
42. Direktiva 91/440/EGS je izrecno upoštevala tak položaj. Ta direktiva v sedmi uvodni izjavi namreč določa, da morajo države članice „zlasti zagotoviti, da dobijo sedanji prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom zdravo finančno strukturo“ in predvideva, da bi bila za to lahko potrebna „finančna reorganizacija“. Člen 9 omenjene direktive določa, da države članice „skupaj s sedanjimi prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom vzpostavijo ustrezne mehanizme, da bi pomagale zmanjšati zadolženost takih prevoznikov do ravni, ki ne ovira zdravega finančnega vodenja, in izboljšale njihov finančni položaj“. Odstavek 3 istega člena predvideva dodelitev državne pomoči „za plačilo dolgov iz tega člena“ in določa, da se ta pomoč odobri v skladu s členi 73, 87 in 88 Pogodbe.
43. V začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja, potem ko je začela veljati Direktiva 91/440/EGS, so države članice občutno zmanjšale dolgove prevoznikov v železniškem prometu. Prestrukturiranje dolgov prevoznikov v železniškem prometu je imelo različne oblike:
- (a) prenos celega ali dela dolga na organ za upravljanje infrastrukture, tako da prevoznik v železniškem prometu deluje na bolj zdravi finančni podlagi. Ta prenos je bil mogoč ob ločitvi dejavnosti upravljanja prevoznih storitev od upravljanja železniške infrastrukture;
 - (b) ustanovitev ločenih subjektov za financiranje infrastrukturnih projektov (na primer proge za visoke hitrosti), ki bodo omogočili, da se prevoznikom v železniškem prometu olajša prihodnje finančno breme financiranja teh novih infrastruktur;
 - (c) finančno prestrukturiranje prevoznikov v železniškem prometu, zlasti s plačilom dela ali vseh dolgov.

⁽¹⁾ Če se posebna proga ali storitev sistematično (tj. pri vsaki vožnji) zagotavlja v regiji, za katero se uporablja najvišja stopnja pomoči, se ta stopnja uporabi za vse upravičene izdatke. Če pa se posebna proga ali storitev le občasno zagotavlja v regiji, za katero se uporablja najvišja stopnja pomoči, se ta stopnja uporabi le za tisti del upravičenih izdatkov, ki je namenjen zagotavljanju storitve v tej regiji.

44. Te tri vrste ukrepov so prispevale h kratkoročnemu izboljšanju finančnega položaja prevoznikov v železniškem prometu. Zadolženost se je v primerjavi z vsemi obveznostmi zmanjšala, prav tako delež odplačevanja obresti v poslovnih stroških. Na splošno je zmanjšanje dolgov omogočilo prevoznikom v železniškem prometu, da so izboljšali svoj finančni položaj zaradi nižjih povračil glavnice in obresti. Poleg tega so tovrstne olajšave prispevale k znižanju obrestnih mer, kar je bistveno vplivalo na odplačevanje dolga.
45. Vendar Komisija ugotavlja, da raven zadolženosti številnih prevoznikov v železniškem prometu še vedno vzbuja skrb. Številni prevozniki so bolj zadolženi, kot bi bilo sprejemljivo za gospodarsko družbo, še vedno se ne morejo samofinancirati in/ali ne morejo financirati svojih potreb po naložbah s prihodki iz sedanjih in prihodnjih prevozov. Poleg tega je ugotovljeno, da je v državah članicah, ki so se Skupnosti pridružile po 1. maju 2004, raven zadolženosti družb v tem sektorju precej višja kot v preostalih državah Skupnosti.
46. To stanje se odraža v odločitvi zakonodajalca Skupnosti, da pri sprejemanju Direktiv 2001/12/ES in 2004/51/ES ne spremeni določb Direktive 91/440/EGS. Te določbe tako sodijo v okvir, ki ga tvorijo zaporedni železniški paketi.
47. Namen tega poglavja je podrobno opredeliti način, na katerega namerava Komisija v skladu s to zahtevo, uvedeno s sekundarno zakonodajo, uporabiti pravila Pogodbe v zvezi z državnimi pomočmi za mehanizme za zmanjšanje zadolženosti prevoznikov v železniškem prometu.

4.2 Primeri, v katerih gre za državne pomoči

48. Komisija najprej poudarja, da se načelo nezdržljivosti, uvedeno s členom 87(1) Pogodbe, uporablja le za pomoč, ki „izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“ in le „kolikor prizadene trgovino med državami članicami“. Če finančna pomoč, ki jo odobri država, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na področju trgovine znotraj Skupnosti, mora za slednja v skladu s stalno sodno prakso veljati, da pomoč vpliva nanje ⁽¹⁾.
49. Vsi ukrepi države, ki vodijo k plačilu dolgov v celoti ali delnemu plačilu, namenjenemu enemu ali več prevoznikom v železniškem prometu, in s sredstvi države, torej sodijo v področje uporabe člena 87(1) Pogodbe, ko zadevni prevoznik v železniškem prometu deluje na trgih, odprtih konkurenci, in ko plačilo dolgov krepi njegov položaj na vsaj enem od teh trgov.
50. Komisija poudarja, da se je z Direktivo 2001/12/ES trg mednarodnega železniškega prevoza blaga v vseevropskem železniškem omrežju za prevoz blaga odprl konkurenci 15. marca 2003. Komisija zato na splošno šteje, da se je trg odprl konkurenci najpozneje 15. marca 2003.

4.3 Združljivost

51. Če plačilo dolgov prevoznika v železniškem prometu predstavlja državno pomoč, ki jo zajema člen 87(1) Pogodbe, ga je treba priglasiti Komisiji v skladu s členom 88 Pogodbe.
52. Na splošno je treba takšno pomoč proučiti na podlagi Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 2004 (v nadaljnjem besedilu „smernice o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2004“) in ob upoštevanju poglavja 5 teh smernic.
53. V posebnih primerih, ko plačani dolgovi zadevajo izključno usklajevanje prevoza, nadomestila za obveznosti javne službe ali računovodsko normalizacijo, pa se bo združljivost pomoči proučila na podlagi člena 73 Pogodbe, uredb o njegovem izvajanju in uredbe o normalizaciji kontov ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sodba Evropskega sodišča z dne 17. septembra 1980, v zadevi 730/79, „Philip Morris Nizozemska proti Komisiji“, Recueil 1980, str. 2671, odstavek 11.

⁽²⁾ Uredba (EGS) št. 1192/69.

54. Komisija v okviru člena 9 Direktive 91/440/EGS poleg tega meni, da bi bilo treba takšne pomoči pod določenimi pogoji odobriti, če ni prisotno finančno prestrukturiranje, kadar se plačilo nanaša na stare dolgove, nastale pred začetkom veljavnosti Direktive 2001/12/ES, ki določa pogoje za odprtje sektorja konkurenci.
55. Komisija dejansko ocenjuje, da so tovrstne pomoči združljive, če je njihov namen olajšati prehod na odprt železniški trg v skladu s členom 9 Direktive 91/440/EGS ⁽¹⁾. Zato Komisija meni, da take pomoči v skladu s členom 87(3)(c) Pogodbe ⁽²⁾ lahko veljajo za združljive s skupnim trgov, če so izpolnjeni naslednji pogoji.
56. Prvič, pomoč mora biti namenjena povračilu jasno določenih posameznih dolgov, nastalih pred 15. marcem 2001, tj. datumom začetka veljavnosti Direktive 2001/12/ES. Pomoč nikakor ne sme preseči zneska dolgov. V primeru držav članic, ki so se Skupnosti pridružile po 15. marcu 2001, za ustrezen datum velja datum pristopa k Skupnosti. Namen člena 9 Direktive 91/440/EGS, povzet v poznejših direktivah, je bil odpraviti zadolženost, ki je nastala v času pred odločitvijo o odprtju trga na ravni Skupnosti.
57. Drugič, dolgovi morajo biti neposredno povezani z dejavnostjo železniškega prometa ali z dejavnostmi upravljanja, izgradnje ali uporabe železniške infrastrukture. Dolgovi, nastali zaradi izvedbe naložb, ki niso neposredno povezane z železniškim prometom in/ali infrastrukturami, niso upravičeni.
58. Tretjič, plačilo dolgov mora biti namenjeno podjetjem, ki so pretirano zadolžena, kar ovira njihovo zdravo finančno upravljanje. Pomoč mora biti nujna, da bi se to stanje odpravilo, ker predvidljivi razvoj konkurence na trgu podjetju ne bi omogočil saniranja finančnega položaja v predvidljivem času. Ocena tega merila mora upoštevati povečanje produktivnosti, ki se ga lahko razumno pričakuje od podjetja.
59. Četrtoč, pomoč mora ostati v mejah nujnega za doseg tega namena. Tudi pri tem je treba upoštevati prihodnji razvoj konkurence. Na vsak način pomoč podjetju kratkoročno ne sme zagotoviti ugodnejšega položaja, kot ga ima dobro vodeno povprečno podjetje z isto vrsto dejavnosti.
60. Petič, plačilo dolgov ne sme dati podjetju take konkurenčne prednosti, da bi onemogočila razvoj dejanske konkurence na trgu, npr. da bi z določenih nacionalnih ali regionalnih trgov odvrnila podjetja, ki niso na teh trgih, ali nove udeležence. Zlasti pomoči za plačilo dolgov ni mogoče financirati iz dajatev drugih prevoznikov v železniškem prometu ⁽³⁾.
61. Ko so ti pogoji izpolnjeni, ukrepi za plačilo dolgov prispevajo k doseganju cilja iz člena 9 Direktive 91/440/EGS, ne da bi nesorazmerno izkrivljali konkurenco in trgovino med državami članicami. Torej se lahko štejejo za združljive s skupnim trgov.

5. POMOČI ZA PRESTRUKTURIRANJE PREVOZNIKOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU – PRESTRUKTURIRANJE POSLOVNE ENOTE „TOVORNI PROMET“

5.1 Cilj

62. Če ni posebej drugače določeno, Komisija oceni združljivost državnih pomoči za prestrukturiranje podjetij v težavah v železniškem sektorju na podlagi veljavnih smernic o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004. Te smernice namreč ne predvidevajo odstopanj za prevoznike v železniškem prometu.

⁽¹⁾ Komisija po analogiji uporablja določene pogoje iz Sporočila Komisije o metodologiji za analizo državne pomoči v zvezi z naslednjimi naložbami z dne 26. julija 2001, SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Brez poseganja v uporabo Uredb (EGS) št. 1191/69, (EGS) št. 1107/70 in (EGS) št. 1192/69.

⁽³⁾ Brez poseganja v uporabo zgoraj navedene Direktive 2001/14/ES.

63. Na splošno poslovna enota podjetja, to je gospodarski subjekt, ki ni pravna oseba, ne more prejeti pomoči za prestrukturiranje. Smernice o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004 se namreč uporabljajo samo za „podjetja v težavah“. Poleg tega v odstavku 13 določajo, da podjetje, „ki pripada večji poslovni skupini ali ga je ta skupina prevzela, običajno ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko odpravila skupina sama“. Zato se je treba zlasti izogniti temu, da bi umetna razdelitev omogočila, da deficitarna dejavnost v določenem podjetju koristi javna sredstva.
64. Vendar Komisija meni, da je evropski sektor tovrnega železniškega prevoza trenutno v čisto posebnem položaju, ki pomeni, da se v skupnem interesu in pod določenimi pogoji predvidi, da bi pomoči prevoznikom v železniškem prometu, na podlagi katerih se lahko odpravijo težave za dejavnosti tovrnega prometa teh prevoznikov, lahko veljale za združljive s skupnim trgom.
65. Danes je v železniškem sektorju konkurenčni položaj na področju dejavnosti tovrnega prometa dejansko čisto drugačen kot položaj pri dejavnosti potniškega prometa. Nacionalni trgi tovrnega prometa so namreč odprti konkurenci, nasprotno pa se trgi železniškega potniškega prometa konkurenci ne bodo odprli pred 1. januarjem 2010.
66. Tak položaj ima finančni vpliv, kajti dejavnost „tovrnega prometa“ načeloma oblikujejo poslovni odnosi med pošiljatelji in prevozniki. Nasprotno pa finančno ravnovesje dejavnosti potniškega prometa lahko temelji tudi na posegih organov oblasti v obliki nadomestil za javne storitve.
67. Vendar pa več evropskih prevoznikov v železniškem prometu ni pravno ločilo dejavnosti potniškega prometa od dejavnosti tovrnega prometa ali pa je to ločitev izvedlo pred kratkim. Veljavna zakonodaja Skupnosti poleg tega ne zahteva take pravne ločitve.
68. Poleg tega je oživitev železniškega prevoza tovora že več let med prednostnimi nalogami evropske prometne politike. Razlogi za to so navedeni v poglavju 1 teh smernic.
69. Iz teh posebnosti dejavnosti tovrnega železniškega prevoza izhaja potreba po prilagojenemu pristopu, kot je bilo ugotovljeno v skladu s prakso odločanja Komisije ⁽¹⁾ na podlagi smernic iz leta 1999 o državnih pomočeh za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah državni ⁽²⁾.
70. Namen tega poglavja je z vidika prakse odločanja Komisije ter ob upoštevanju sprememb smernic o državnih pomočeh za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah, iz leta 2004, navesti, na kakšen način namerava Komisija izvajati ta pristop v prihodnosti.
71. Glede na zgoraj navedena tveganja je ta pristop utemeljen in bo veljal le za poslovne enote „tovorni promet“ prevoznikov v železniškem prometu v prehodnem obdobju, tj. za prestrukturiranje, priglášeno pred 1. januarjem 2010 – datumom odprtja trgov železniškega potniškega prometa konkurenci.
72. Poleg tega Komisija želi upoštevati dejstvo, da so v vedno več državah članicah prevozniki v železniškem prometu prilagodili svojo strukturo posebnemu razvoju dejavnosti tovrnega in potniškega prometa s pravno ločitvijo dejavnosti tovrnega prometa. Komisija bo zato v okviru prestrukturiranja kot predpogoj za dodelitev pomoči zahtevala pravno ločitev zadevne poslovne enote „tovorni promet“ s tem, da se slednjo preoblikuje v komercialno družbo splošnega prava. Komisija ugotavlja, da takšna ločitev skupaj z drugimi ustreznimi ukrepi prinaša predstavlja znaten prispevek k uresničevanju dvojnega cilja: izogniti se navzkrižnemu subvencioniranju dejavnosti poslovne enote v prestrukturiranju in preostale dejavnosti podjetja ter zagotoviti, da bodo finančni odnosi med tema dvema dejavnostma trajnostno temeljili na komercialni podlagi.

⁽¹⁾ Glej odločitev Komisije z dne 2. marca 2005, N 386/04, „Pomoč za prestrukturiranje Fret SNCF“, Francija (UL C 172, 12.7.2005, str. 3).

⁽²⁾ UL C 288, 9.10.1999, str. 2.

73. Da bi se izognili kakršnemu koli dvomu, se smernice o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004 še naprej v celoti uporabljajo pri preverjanju pomoči iz tega poglavja, razen za izrecna odstopanja, navedena v nadaljevanju.

5.2 Upravičenost

74. Merilo upravičenosti je treba prilagoditi, da se vključi primer, v katerem se tudi poslovna enota „tovorni promet“ prevoznika v železniškem prometu, ki predstavlja skladen in trajen gospodarski subjekt, ki bo v teku prestrukturiranja in pred dodelitvijo pomoči s pravnega vidika ločen od preostalega podjetja, ter ima enake težave kot če bi bila ločena od prevoznika v železniškem prometu, šteje za „podjetje v težavah“ v smislu smernic o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004.
75. To pomeni zlasti, da se zadevna poslovna enota podjetja sooča s hudimi notranjimi težavami, ki niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v podjetju prevoznika v železniškem prometu.
76. Da bi bila poslovna enota, ki jo je treba prestrukturirati, skladen in trajen gospodarski subjekt, mora združevati vse dejavnosti tovarnega prometa prevoznika v železniškem prometu z industrijskega, komercialnega, računovodskega in finančnega vidika. Treba je zagotoviti, da se ji lahko pripišeta stopnja izgub in stopnja lastnih sredstev ali kapitala, ki v zadostni meri odražata dejansko gospodarsko stanje, s katerim se sooča ta poslovna enota, da se na usklajen način prouči merilo, določeno v odstavku 10 smernic o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004 ⁽¹⁾.
77. Za ugotovitev, ali se poslovna enota sooča z zgoraj navedenimi težavami, bo Komisija upoštevala zmožnost preostalega podjetja prevoznika v železniškem prometu, da zagotovi sanacijo poslovne enote v prestrukturiranju.
78. Komisija meni, da se, čeprav zgoraj naveden primer ni neposredno obravnavan v smernicah o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004, ki v odstavku 12 iz njihovega področja uporabe izključujejo na novo ustanovljena podjetja, v tem okviru pomoči za prestrukturiranje lahko dodeljujejo, da se hčerinskemu podjetju, ustanovljenemu s pravno ločitvijo, omogoči sposobnost preživetja na trgu. Pri tem so upoštevani le primeri, v katerih hčerinsko podjetje, ustanovljeno s pravno ločitvijo, združuje vse dejavnosti poslovne enote „tovorni promet“, kot je opisana z ločenim računovodstvom, določenim v skladu s členom 9 Direktive 91/440/EGS, ter vključi vsa sredstva, obveznosti, kapital, obveze v zvezi s kapitalom, ki niso zajete v računovodskih izkazih, in delovno silo poslovne enote.
79. Komisija ugotavlja, da se iz istih razlogov zadevno hčerinsko podjetje v primeru, da je podjetje prevoznika v železniškem prometu pred kratkim pravno ločilo svojo poslovno enoto „tovorni promet“ in je navedena poslovna enota izpolnjevala zgoraj opredeljene pogoje, ne sme šteti za na novo ustanovljeno podjetje v smislu odstavka 12 smernic o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004 in se ga zato ne izključi iz področja uporabe navedenih smernic.

5.3 Ponovna vzpostavitev dolgoročne sposobnosti preživetja

80. Komisija bo zagotovila, da bodo pogoji za ponovno vzpostavitev dolgoročne sposobnosti preživetja, uvedeni s smernicami o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004, izpolnjeni ⁽²⁾ ter da bo prestrukturiranje omogočilo, da se bo zaščitena dejavnost, ki ima izključne pravice, spremenila v konkurenčno dejavnost na odprtem trgu. To prestrukturiranje bi tako moralo vključevati industrijski,

⁽¹⁾ V odstavku 10 smernic za državne pomoči za prestrukturiranje iz leta 2004 je določeno: „Za namen teh smernic je podjetje v težavah načeloma in ne glede na velikost, zlasti v naslednjih okoliščinah:

- v primeru družbe z omejeno odgovornostjo, pri kateri je izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala, in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala ali
- v primeru podjetja, v katerem nosi vsaj nekaj članov neomejeno odgovornost za dolg podjetja, kjer je izguba dosegla več kot polovico njenega kapitala, prikazanega v računovodski evidenci podjetja, in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala ali
- ne glede na vrsto zadevnega podjetja, če po domači zakonodaji izpolnjuje kriterije za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti“.

⁽²⁾ Glej zlasti odstavke 34 do 37 smernic o državnih pomočeh za prestrukturiranje.

tržni in finančni vidik dejavnosti tovarnega prometa. Načrt za prestrukturiranje mora v skladu s smernicami o pomoči za prestrukturiranje ⁽¹⁾ zlasti zagotavljati tako raven kakovosti, zanesljivosti in storitve, ki je združljiva z zahtevami strank.

5.4 Preprečevanje pretiranega izkrivljanja konkurence

81. Komisija se bo pri analizi preprečevanja pretiranega izkrivljanja konkurence, kot je predvideno v smernicah o pomoči za prestrukturiranje, oprla tudi na naslednje elemente:
- (a) razlike v gospodarskih modelih med prevozom po železnici in drugimi načini prevoza;
 - (b) cilj skupnosti za uravnoteženje načinov prevoza;
 - (c) konkurenčni položaj na trgu v času prestrukturiranja (stopnja vključenosti, potencial rasti, prisotnost konkurentov, možnosti razvoja).

5.5 Pomoč, zmanjšana na minimum

82. Določbe smernic o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004 se uporabljajo za preverjanje tega merila. V ta namen bo lastni prispevek podjetja vključeval prispevek poslovne enote „tovorni promet“, ki bo pravno ločena od podjetja prevoznika v železniškem prometu. Vendar pa Komisija meni, da zgoraj navedene posebne razmere v evropskem sektorju železniškega tovarnega prometa lahko predstavljajo izjemne okoliščine v smislu odstavka 44 iz teh smernic. Zato bo lahko manjše lastne prispevke od tistih, predvidenih s smernicami o državnih pomočeh za prestrukturiranje iz leta 2004, štela za ustrezne pod pogojem, da je lastni prispevek poslovne enote „tovorni promet“ najvišji, ki je še možen, ne da se ogrozi sposobnosti preživetja dejavnosti.

5.6 Načelo enotne pomoči

83. Načelo enotne pomoči se uporablja za pravno ločeno hčerinsko podjetje ob upoštevanju pomoči za prestrukturiranje, priglašene kot prvo pomoč za prestrukturiranje, ki jo bo to podjetje prejelo. Nasprotno pa za pomoč za prestrukturiranje, odobreno pod pogoji iz tega poglavja ni primerno uporabljati načela enotne pomoči za preostalo podjetje prevoznika v železniškem prometu.
84. Da bi se izognili kakršnemu koli dvomu, je načelo enotne pomoči v nasprotju z dodeljevanjem pomoči za prestrukturiranje poslovne enote tovarnega prometa, kot so predvidene v tem poglavju, če je podjetje prevoznika v železniškem prometu kot celota že prejelo pomoči za prestrukturiranje.

6. POMOČI ZA USKLAJEVANJE PREVOZA

6.1 Cilj

85. Kot je bilo že omenjeno, se je člen 73 Pogodbe izvedel z Uredbo (EGS) št. 1107/70 in Uredbo (EGS) št. 1191/69, ki bosta razveljavljeni z Uredbo OJS. Uredba OJS pa bo veljala samo za kopenski potniški promet. Ne bo pokrivala železniškega tovarnega prometa, za katerega bo za pomoči za usklajevanje prevoza veljal samo člen 73 Pogodbe.
86. Poleg tega člen 9 Uredbe OJS o pomoči za usklajevanje prevoza in pomoči za raziskave in razvoj izrecno ne posega v člen 73 Pogodbe, ki se bo lahko neposredno uporabljal zato, da bi upravičili združljivost pomoči za usklajevanje železniškega potniškega prometa.
87. Zato je namen tega oddelka določiti merila, s katerimi bo Komisija na podlagi člena 73 Pogodbe lahko proučila združljivost pomoči za usklajevanje prevoza, in to na splošno (oddelek 6.2) ter v zvezi z določenimi posebnimi oblikami pomoči (oddelek 6.3). Komisija poudarja, da se, čeprav so splošna načela za uporabo člena 73 Pogodbe sama po sebi ustrezna za proučevanje državnih pomoči glede na Uredbo OJS, te smernice ne nanašajo na podrobna pravila za uporabo zadevne uredbe.

⁽¹⁾ Glej zlasti oddelek 3.2 smernic o državni pomoči za prestrukturiranje.

6.2 Splošna presoja

88. Člen 73 Pogodbe določa, da so združljive pomoči, ki so potrebne za usklajevanje prevoza. Sodišče je upravičeno trdilo, da ta člen „dopušča, da so pomoči za prevoz združljive s Pogodbo samo v natančno določenih primerih in če ne škodijo splošnim interesom Skupnosti“ ⁽¹⁾.
89. Pojem „usklajevanje prevoza“, ki je uporabljen v členu 73 Pogodbe ima širši pomen od spodbujanja razvoja gospodarske dejavnosti. Vključuje tudi poseg organov oblasti, s katerim želijo usmeriti razvoj prevoznega sektorja v skupnem interesu.
90. Napredek pri liberalizaciji sektorja kopenskega prometa je v določenih pogledih občutno zmanjšal potrebe po usklajevanju. V učinkovitem liberaliziranem sektorju je usklajenost načeloma lahko posledica delovanja tržnih sil. Vendar pa, kot je navedeno zgoraj, še vedno in v številnih pogledih organi oblasti vlagajo v razvoj infrastrukture. Poleg tega lahko tudi po liberalizaciji sektorja še naprej obstajajo različne tržne nepopolnosti. Ravno te nepopolnosti pa upravičujejo poseg organov oblasti na tem področju.
91. Prvič, prevozni sektor vključuje pomembne negativne zunanje dejavnike, na primer za uporabnike (zastoji) ali za družbo (onesnaženje). Te zunanje dejavnike je težko upoštevati, zlasti ker obstajajo inherentne omejitve za vključevanje zunanjih stroškov ali celo neposrednih stroškov uporabe v cene dostopa do transportne infrastrukture. Iz tega izhajajo možna neskladja med različnimi načini prevoza, ki si zaslužijo popravek s strani organov oblasti s pomočjo za tiste načine prevoza, ki povzročajo najmanj zunanjih stroškov.
92. Drugič, prevozni sektor se lahko sooča s težavami pri „usklajevanju“ v ekonomskem pomenu besede, na primer pri sprejemanju skupnega standarda za interoperabilnost železnic ali pri povezavah med različnimi prometnimi omrežji.
93. Tretjič, prevozniki v železniškem prometu ne morejo vedno polno izkoristiti svojih prizadevanj na področju raziskav, razvoja in inovacij (pozitivni zunanji dejavniki), kar je prav tako nepopolnost trga.
94. Posebna podlaga v Pogodbi, ki omogoča, da seodobrijo pomoči, potrebne za usklajevanje prevoza, kaže, kako velika so tveganja nepopolnosti trga in kakšen negativen vpliv imajo za razvoj Skupnosti.
95. Načeloma je treba pomoči, ki so potrebne za usklajevanje prevoza, šteti za združljive s Pogodbo.
96. Da določena pomoč velja kot „potrebna“ za usklajevanje prevoza, pa mora biti nujna in sorazmerna z zastavljenim ciljem. Poleg tega izkrivljanje konkurence, ki je del te pomoči, ne sme škoditi splošnim interesom Skupnosti. Pomoč, ki bi na primer preusmerila prometne tokove s pomorskega prevoza na kratkih razdaljah na železnico, ne bi izpolnjevala teh meril.
97. In nazadnje, glede na hiter razvoj prevoznega sektorja in z njim povezanih potreb po usklajevanju, mora biti pomoč, priglášena pri Komisiji z odločitvijo, da je združljiva s členom 73 Pogodbe, omejena ⁽²⁾ na največ 5 let, tako da Komisija lahko prouči dosežene rezultate in jo po potrebi ponovno odobri ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Sodba Evropskega sodišča z dne 12. oktobra 1978 v zadevi 156/77, Komisija proti Belgiji, Recueil 1978, str. 1881, glej odstavek 10.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ To obdobje se podaljša na 10 let za ukrepe, ki spadajo v področje uporabe člena 15(1)(e) Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51); Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/75/ES (UL L 157, 30.4.2004, str. 100). Glej zlasti odločitev Komisije z dne 2. aprila 2008, NN 46/B/06 – Slovaška – Izjeme in znižanja trošarin, uvedeni z Direktivo Sveta 2003/96/ES (prometni sektor), še neobjavljena.

98. V železniškem sektorju se pomoči za usklajevanje prevoza lahko pojavljajo v različnih oblikah:
- (a) pomoči za uporabo infrastrukture, to so pomoči za prevoznike v železniškem prometu, ki nosijo stroške za infrastrukturo, ki jo uporabljajo, medtem ko podjetja, ki opravljajo prevozne storitve z drugimi načini prevoza, ne nosijo takih stroškov;
 - (b) pomoči za zmanjšanje zunanjih stroškov, namenjene spodbujanju preusmeritve načina prevoza na železnico, ker ima nižje zunanje stroške kot drugi načini prevoza, na primer cestni prevoz;
 - (c) pomoči za spodbujanje interoperabilnosti, glede na obseg zagotavljanja potreb po usklajevanju prometa pa pomoči za izboljšanje varnosti, odpravljanje tehničnih ovir in zmanjševanje obremenitev s hrupom (v nadaljnjem besedilu „pomoči za interoperabilnost“);
 - (d) pomoči za raziskave in razvoj, potrebne za usklajevanje prevoza.
99. V naslednjih oddelkih bo Komisija podrobno opisala pogoje, ki bodo za te različne vrste pomoči za usklajevanje prevoza in glede na prakso odločanja Komisije zagotavljali, da bodo zadevne pomoči izpolnjevale pogoje za združljivost iz člena 73 Pogodbe. Zaradi posebne narave pomoči za raziskave in razvoj se merila, ki se uporabljajo za to vrsto ukrepov, obravnavajo posebej.

6.3 Merila, ki se uporabljajo za pomoči za uporabo železniške infrastrukture, zmanjšanje zunanjih stroškov in interoperabilnost

100. Ocena združljivosti pomoči za uporabo železniške infrastrukture, zmanjšanje zunanjih stroškov in interoperabilnost glede na člen 73 Pogodbe ustreza praksi odločanja Komisije pri uporabi člena 3(1)(b) Uredbe (EGS) št. 1107/70. S stališča te prakse pogoji, ki so opisani v nadaljevanju, zadoščajo za ugotovitev, da je pomoč združljiva.

6.3.1 Upravičeni stroški

101. Upravičeni stroški so opredeljeni na podlagi naslednjih elementov:
102. V zvezi s **pomočmi za uporabo železniških infrastruktur** so upravičeni stroški dodatni stroški za uporabo infrastruktur, ki jih krije železniški promet in ne konkurenčni način prevoza, ki bolj onesnažuje.
103. V zvezi s **pomočmi za zmanjšanje zunanjih stroškov** so upravičeni stroški del zunanjih stroškov, ki jih železniški promet prihrani v primerjavi s konkurenčnimi načini prevoza.
104. V zvezi s tem je treba opozoriti, da člen 10 Direktive 2001/14/ES državam članicam izrecno omogoča, da uvedejo ureditev nadomestil za okoljske stroške, za stroške, povezane z nesrečami, in za stroške infrastrukture, ki jih konkurenčni načini prevozov očitno ne plačujejo, kolikor ti stroški prese-gajo enakovredne stroške železniškega prometa. Če zakonodaja Skupnosti, ki bi uskladila načine izračunavanja cene dostopa do infrastrukture med različnimi načini kopenskega prevoza, še ne obstaja, bo Komisija pri uporabi teh smernic upoštevala razvoj pravil, ki se uporabljajo pri določanju stroškov infrastrukture in zunanjih stroškov ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ V zvezi s tem tretji pododstavek člena 11 Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42) kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344) določa, da „Komisija po preučitvi vseh alternativ, vključno s stroški, povezanimi z okoljem, hrupom, zastoji in zdravjem, najpozneje do 10. junija 2008 predloži splošno uporaben, pregleden in skladen model za ocenjevanje vseh zunanjih stroškov, ki bo osnova za izračunavanje infrastrukturnih dajatev v prihodnosti. Ta model spremljata analiza učinkov interiorizacije zunanjih stroškov za vse vrste prevoza in strategija za postopno uporabo tega modela za vse vrste prevoza.“ V okviru priprave sporočila o internalizaciji zunanjih stroškov prometa za uresničitev tega cilja je Evropska komisija 16. januarja 2008 objavila priročnik študijami o zunanjih stroških prometnega sektorja, ki so bile do zdaj izvedene (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Ta priročnik, ki ga je skupaj pripravilo več raziskovalnih inštitutov za promet, se lahko poleg drugih elementov uporablja za ugotavljanje upravičenih stroškov. Poleg tega je Komisija v dokumentu COM(1998) 466 objavila Belo knjigo „Pravično plačilo za uporabo infrastrukture – Postopna vzpostavitev skupnega okvira za določitev uporabnin za uporabo transportne infrastrukture v EU“ (Bilten EU – Dodatek 3/98).

105. Za pomoč za uporabo železniške infrastrukture in pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov mora država članica predložiti pregledno, utemeljeno in kvantificirano primerjalno analizo stroškov železniškega prometa in drugih možnih načinov prevoza ⁽¹⁾. Uporabljeni postopki in izračuni morajo biti javno dostopni ⁽²⁾.
106. V zvezi s **pomočmi za interoperabilnost** upravičeni stroški pokrivajo vse naložbe, povezane z namestitvijo varnostnih in interoperabilnih sistemov ⁽³⁾ ali zmanjšanjem obremenitve s hrupom, za železniške infrastrukture in za vozni park, v kolikor ti stroški prispevajo k usklajevanju prometa. Zlasti pa pokrivajo naložbe, povezane s vzpostavitvijo sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System – Evropski sistem za vodenje železniškega prometa) ali drugimi podobnimi ukrepi, ki lahko pripomorejo k odpravi tehničnih ovir na evropskem trgu železniških storitev ⁽⁴⁾.

6.3.2 Nujnost in sorazmernost pomoči

107. Komisija meni, da obstaja domneva o nujnosti in sorazmernosti pomoči, če intenzivnost pomoči ne dosega naslednjih vrednosti:
- (a) za pomoči za uporabo infrastrukture 30 % celotnega stroška železniškega prevoza, do 100 % upravičenih stroškov ⁽⁵⁾;
 - (b) za pomoči za zmanjšanje zunanjih stroškov 30 % ⁽⁶⁾ celotnega stroška železniškega prevoza in do 50 % upravičenih stroškov ⁽⁷⁾;
 - (c) v primeru pomoči za interoperabilnost, 50 % upravičenih stroškov.
108. Za vrednosti pomoči nad temi pragovi morajo države članice dokazati nujnost in sorazmernost zadevnih ukrepov ⁽⁸⁾.
109. V zvezi s pomočmi za uporabo železniške infrastrukture in pomočmi za zmanjšanje zunanjih stroškov mora biti pomoč strogo omejena na nadomestitev oportunitetnih stroškov, povezanih z uporabo železniškega prometa namesto uporabe drugega načina prevoza, ki bolj onesnažuje. Če obstaja več drugih rešitev, ki si konkurirajo in povzročajo višjo raven onesnaženja kot železniški promet, je izbrana meja enaka najvišji razliki v stroških teh rešitev. Če se upoštevajo pragi intenzivnosti iz odstavka 108, je mogoče domnevati, da ni prišlo do prekomernega nadomestila.

⁽¹⁾ Države članice lahko dobijo podatke o različnih metodah ocenjevanja zunanjih stroškov v Prilogi 2 k zeleni knjigi Komisije „Proti pravičnim in učinkovitim uporabninam pri prevozih – Možnosti pri interiorizaciji zunanjih stroškov za prevoze v EU“ (Bilten EU – Dodatek 2/96; dokument COM(1995) 691 konč.) in v študiji, ki jo je Komisija predstavila 16. januarja 2008 (glej člen 11 zgoraj navedene Direktive 1999/62/ES).

⁽²⁾ Člen 10 Direktive 2001/14/ES:

⁽³⁾ Glej zlasti Direktivo Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (UL L 235, 17.9.1996, str. 6) kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/32/ES (UL L 141, 25.6.2007, str. 63) in Direktivo 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 110, 20.4.2001, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/32/ES.

⁽⁴⁾ Izračun upravičenih stroškov bo upošteval morebitne spremembe stroškov za uporabo infrastrukture na podlagi zmogljivosti voznega parka (zlasti zvočne zmogljivosti).

⁽⁵⁾ Za ponazoritev glej Odločbo Komisije z dne 27. decembra 2006, N 574/05, podaljšanje obstoječe sheme pomoči N 335/03 – Italija – Furlanija-Benečija-Juljska krajina – Pomoč za izgradnjo železniških avtocest (UL C 133, 15.6.2007, str. 6) Odločbo Komisije z dne 12. oktobra 2006, N 427/06 – Združeno kraljestvo – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (UL C 283, 21.11.2006, str. 10).

⁽⁶⁾ Uredba (ES) št. 1692/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 2006 o uvedbi drugega programa Marco Polo za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa (Marco Polo II) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1382/2003 (UL L 328, 24.11.2006, str. 1) v Prilogi 1 predvideva, da je finančna pomoč Skupnosti za ukrepe prenosa načina omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. V teh smernicah je merilo za državne pomoči za usklajevanje prevoza 30 % skupnega stroška železniškega prometa.

⁽⁷⁾ Za ponazoritev glej Odločbo Komisije z dne 22. decembra 2006, N 552/06, Danska, Podaljšanje programa okoljske pomoči za železniški tovorni promet (UL C 133, 15.6.2007, str. 5) in Odločbo Komisije z dne 12. oktobra 2006, N 427/06 – Združeno kraljestvo – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), *op.cit.*

⁽⁸⁾ Tak primer bi bil lahko pri ukrepih za interoperabilnost na vseevropskem prometnem omrežju, kot je bil nazadnje opredeljen z Odločbo št. 884/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Odločbe št. 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 167, 30.4.2004, str. 1).

110. Kadar je prejemnik pomoči prevoznik v železniškem prometu, mora biti na vsak način dokazano, da pomoč resnično spodbuja preusmeritev načina prevoza na železnico. To bo načeloma zahtevalo, da se pomoč odraža v ceni, ki jo zahteva potnik ali pošiljatelj, kajti na tej ravni se odvija izbira med železnico in drugimi načini prevoza, ki bolj onesnažujejo, kot na primer cestni prevoz ⁽¹⁾.
111. Nazadnje morajo posebej v zvezi s pomočmi za uporabo infrastrukture in zmanjšanje zunanjih stroškov obstajati realne možnosti za ohranitev prometa, preusmerjenega na železnico, da bi pomoč vodila k trajni preusmeritvi prometa.

6.3.3 Sklepi

112. Pomoči za uporabo železniške infrastrukture, zmanjšanje zunanjih stroškov in interoperabilnost, ki so nujne in sorazmerne in torej ne izkrivljajo konkurence na način, ki bi bil v nasprotju s splošnim interesom, se štejejo za združljive s členom 73 Pogodbe.

6.4 Združljivost pomoči za raziskave in razvoj

113. Na področju kopenskega prometa člen 3(1)(c) Uredbe (EGS) št. 1107/70, sprejete na podlagi člena 73 Pogodbe, predvideva možnost, da se dodelijo pomoči za raziskave in razvoj. Komisija je nedavno razvila prakso pri uporabi te določbe ⁽²⁾.
114. Člen 9(2)(b) Uredbe OJS povzema besedilo člena 3(1)(c) Uredbe (EGS) št. 1107/70. Po tej določbi morajo pomoči, katerih namen je spodbujati raziskovanje in razvoj prevoznih sistemov in tehnologij za železniški potniški promet, ki so na splošno bolj gospodarni za skupnost, ki so omejene na raziskovalno-razvojno raven in ne zajemajo komercialne uporabe teh prevoznih sistemov in tehnologij, veljati kot pomoči, ki so potrebne za usklajevanje prevoza.
115. Člen 9(2)(b) Uredbe OJS se uporablja brez poseganja v člen 87 Pogodbe. Torej pomoči za raziskave, razvoj in inovacije na področju potniškega prometa, če jih ne pokriva člen 9 Uredbe OJS, in pomoči, ki zadevajo le železniški tovor, lahko veljajo za združljive s skupnim trgov na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe.
116. V tem pogledu je Komisija v okviru Skupnosti za splošno uporabo opredelila pogoje, pod katerimi bo na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe pomoči za raziskave in razvoj ter inovacije ⁽³⁾ razglasila za združljive s skupnim trgov (v nadaljevanju „okvir Skupnosti“). Ta okvir se uporablja „za pomoč za podporo raziskavam in razvoju ter inovacijam v vseh sektorjih, ki jih ureja Pogodba. Prav tako se uporablja za tiste sektorje, za katere veljajo posebna pravila Skupnosti o državnih pomočeh, razen če ta pravila določajo drugače“ ⁽⁴⁾. Zadevni okvir Skupnosti se torej uporablja za pomoči za raziskave in razvoj ter inovacije v sektorju železniškega prometa, ki ne spadajo na področje člena 3(1)(c) Uredbe (EGS) št. 1107/70 ali člena 9 Uredbe OJS (po datumu začetka veljavnosti te zadnje uredbe).
117. Združljivost pomoči za raziskave in razvoj se lahko prouči neposredno na podlagi člena 73 Pogodbe, če je pomoč potrebna za usklajevanje prevoza. V tem primeru je treba preveriti zgoraj navedene pogoje, zlasti dejstvo, da mora biti pomoč nujna in sorazmerna z zastavljenim ciljem ter ne sme

⁽¹⁾ Ker gre za ukrepe iz člena 15(1)(e) Direktive 2003/96/ES, se lahko šteje, da učinek na ceno prevoza obstaja, razen če se dokaže nasprotno. Glej zlasti Odločbo Komisije z dne 2. aprila 2008, NN 46/B/06 – Slovaška – Izjeme od trošarin in znižanja določena z Direktivo 2003/96/ES (prometni sektor), še neobjavljena.

⁽²⁾ Odločba Komisije z dne 30. maja 2007, N 780/06, Nizozemska – *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; le projet „CompoCaNord“* (UL C 227, 27.9.2007, str. 5); Odločba Komisije z dne 19. julija 2006, N 556/05 – Nizozemska – Varstvo okolja in inovacije na področju javnega prevoza v deželi Gelderland (UL C 207, 30.8.2006) Odločba Komisije z dne 20. julija 2005, N 63/05 – Češka republika – Program varčevanja energije in uporabe alternativnih goriv v transportnem sektorju (UL C 83, 6.4.2006).

⁽³⁾ UL C 323, 30.12.2006, str. 1.

⁽⁴⁾ Ibidem, v odstavku 2.1.

škoditi splošnim interesom Skupnosti. Komisija meni, da so splošna načela, določena v okviru Skupnosti ustrezna za proučitev teh različnih meril.

7. DRŽAVNA JAMSTVA ZA PREVOZNIKE V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

118. Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe za državno pomoč v obliki poroštev določa pravno ureditev za državna jamstva, vključno s področjem železniškega prometa ⁽¹⁾.
119. Obvestilo v točki 2.1.3 določa, da „pomoč v obliki poroštev obravnava tudi ugodnejše pogoje financiranja, ki jih pridobijo podjetja, katerih pravna narava izključuje stečaj ali druge postopke plačilne nesposobnosti, ali zagotavlja izrecno državno poroštev ali državni prevzem izgube“.
120. Komisija na podlagi stalne prakse meni, da so neomejena jamstva v sektorju, odprtem konkurenci, nezdržljiva s Pogodbo. V skladu z načelom sorazmernosti jih zlasti ni mogoče upravičiti kot naloge splošnega interesa. V primeru neomejenega jamstva je namreč nemogoče preveriti, ali znesek pomoči presega neto stroške opravljanja javne službe ⁽²⁾.
121. Kadar so podjetjem, ki so hkrati prisotna na konkurenčnih in nekonkurenčnih trgih, odobrena državna jamstva, Komisija običajno zahteva popolno ukinitve neomejenega jamstva, dodeljenega celotnemu podjetju ⁽³⁾.
122. Več prevoznikov v železniškem prometu uživa neomejena jamstva. Na splošno so ta jamstva dediščina posebnega monopolnega statusa v preteklosti, ki je bil uveden za podjetja v železniškem prometu, preden je začela veljati Pogodba ali preden se je trg železniških prometnih storitev odprl konkurenci.
123. Glede na podatke, ki jih ima na voljo Komisija, ta jamstva v veliki meri predstavljajo obstoječe pomoči. Zadevne države članice se poziva, da Komisijo v skladu s postopkom, opredeljenim v oddelku 8.3 spodaj, obvestijo o pogojih za uporabo teh shem obstoječih pomoči in ukrepah, predvidenih za njihovo ukinitve.

8. KONČNE DOLOČBE

8.1 Pravila kumulacije pomoči

124. Zgornje meje pomoči iz teh smernic se uporabljajo, ne glede na to, ali se zadevna pomoč v celoti financira iz državnih sredstev ali se v celoti ali delno financira iz sredstev Skupnosti. Pomoči, odobrene v skladu s temi smernicami, ni mogoče kumulirati z drugimi državnimi pomočmi v smislu člena 87(1) Pogodbe ne z drugim financiranjem Skupnosti, če bi taka kumulacija presegla raven pomoči, predvideno v teh smernicah.
125. V primeru različnih pomoči z enakimi upravičenimi stroški se uporabi najugodnejšo zgornjo mejo pomoči.

8.2 Začetek uporabe

126. Te smernice bo Komisija začela uporabljati od datuma njihove objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

Komisija bo uporabila te smernice za vse priglašene ali nepriglašene pomoči, o katerih bo odločala po objavi smernic.

⁽¹⁾ UL C 71, 11.3.2000, str. 14.

⁽²⁾ Odločba Komisije 2005/145/ES z dne 16. decembra 2003 o državnih pomočeh, ki jih je Francija odobrila družbi EDF in sektorju industrije električne energije in plinarn (UL L 49, 22.2.2005, str. 9) odločitev Komisije z dne 24. aprila 2007, E-12/05, Poljska, Neomejeno jamstvo v korist Poczta Polska (UL C 284, 27.11.2007, str. 2) odločitev Komisije z dne 27. marca 2002, E-10/00, Nemčija, Državno jamstvo v korist javnih kreditnih institucij (UL C 150, 22.6.2002, str. 7).

⁽³⁾ Ibidem.

8.3 Ustrezni ukrepi

127. V skladu s členom 88(1) Pogodbe Komisija predlaga, da države članice spremenijo obstoječe sheme pomoči, ki se nanašajo na državne pomoči iz teh smernic, da bodo skladne z njimi najpozneje dve leti po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*, ob upoštevanju posebnih določb iz poglavja o državnih jamstvih. Države članice so pozvane, da pisno potrdijo, da sprejemajo te predloge ustreznih ukrepov, najpozneje v enem letu po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
128. Če država članica tega sprejetja ne bo pisno potrdila do navedenega datuma, bo Komisija uporabila člen 19(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽¹⁾ in po potrebi začela postopek iz navedenega člena.

8.4 Obdobje veljavnosti in poročilo

129. Komisija si pridržuje pravico, da lahko kadar koli spremeni te smernice. Pred kakršno koli spremembo in najpozneje 5 let po objavi teh smernic bo predstavila poročilo o njihovem izvajanju.

⁽¹⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1781/2006.

V

(Objave)

UPRAVNI POSTOPKI

KOMISIJA

RAZPIS ZA ZBIRANJE PREDLOGOV – EACEA 21/08

za izvajanje programa Erasmus Mundus External Cooperation Window azijska regija v akademskem letu 2008/2009

Akcijski program Skupnosti za spodbujanje sodelovanja med ustanovami višješolskega izobraževanja in izmenjave študentov, raziskovalcev in akademskega osebja iz vseh držav članic EU in tretjih držav

(2008/C 184/08)

1. Namen in opis

Cilj programa Erasmus Mundus External Cooperation Window je vzajemno bogatenje odnosov in boljše razumevanje med Evropsko unijo in tretjimi državami. Oblikovan je tako, da utrjuje institucionalno sodelovanje na področju višješolskega izobraževanja med Evropsko unijo in tretjimi državami s programi mobilnosti, ki so namenjeni študentom in akademskim izmenjavam za namene študija, poučevanja, usposabljanja in raziskovanja.

Program pokriva naslednje dejavnosti in stroške:

Vzpostavitev institucionalno podprtih **partnerstev** med ustanovami višješolskega izobraževanja v Evropi in tretjih državah za pokritje obeh vrst dejavnosti:

- **organizacija mobilnosti za posamezne** študente, raziskovalce in akademsko osebje iz višješolskega izobraževanja,
- **izvajanje mobilnosti za posameznika**. Vrste mobilnosti in izobraževanja, ki se financirajo iz tega razpisa, so:
 - *študenti*: mobilnostne priložnosti za dodiplomsko, magistrsko, doktorsko in postdoktorsko delo,
 - *akademsko osebje*: izmenjave za namene poučevanja, praktičnega usposabljanja in raziskovanja.

2. Primerni kandidati in upravičenci

Kandidati morajo biti evropske univerze ali višješolske ustanove, ki predstavljajo partnerstvo, v katerem je do 20 partnerskih ustanov.

Partnerstvo mora biti sestavljeno iz evropskih višješolskih ustanov, ki so imele listino Erasmus pred datumom objave tega razpisa, ter višješolskih ustanov iz tretjih držav, ki so uradno priznane in potrjene s strani pristojnih nacionalnih organov.

3. Primerne države

Primerne države za dejavnosti, ki jih pokriva razpis, so:

- 27 držav članic Evropske unije,
- evropske države kandidatke Hrvaška in Turčija ter države EGP (Islandija, Lihtenštajn in Norveška),
- naslednje azijske države: *Afganistan, Butan, Nepal, Pakistan, Bangladeš, Kambodža, Šrilanka, Indija, Indonezija, Malezija, Filipini, Tajska, Kitajska, Severna Koreja, Mjanmar/Burma in Maldivi.*

4. Razpoložljiva proračunska sredstva

Splošni okvirni znesek, ki je na voljo za azijsko regijo v tem razpisu za zbiranje predlogov, je **11 085 700 EUR**.

Geografsko območje	Število partnerstev, ki bodo verjetno financirana	Predvideni najvišji znesek donacije na partnerstvo
Azijska regija	2	5 542 850 EUR

5. Roki

Prijave je treba poslati najpozneje do **31. oktobra 2008**.

6. Dodatne informacije

Celotno besedilo razpisa za zbiranje predlogov in obrazci za prijavo so na voljo na spletni strani:

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

Prijave morajo ustrezati vsem zahtevam, določenim v celotnem besedilu razpisa, in biti predložene na predvidenih obrazcih.

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM KONKURENČNE POLITIKE

KOMISIJA

DRŽAVNA POMOČ – ITALIJA

Državna pomoč št. C 26/08 (prej NN 31/08) – Posojilo v višini 300 milijonov EUR družbi Alitalia**Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES****(Besedilo velja za EGP)****(2008/C 184/09)**

S pismom z dne 11. junija 2008, objavljenem v izvirnem jeziku na straneh, ki sledijo temu povzetku, je Komisija obvestila Italijo o svoji odločitvi, da bo glede navedenega ukrepa začela postopek v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES.

Zainteresirane strani lahko pošljejo svoje pripombe v roku enega meseca od dneva objave tega povzetka in priloženega pisma na naslednji naslov:

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

Te pripombe se posredujejo Italiji. Zainteresirana stran, ki predloži pripombe, lahko pisno zaprosi za zaupno obravnavo svoje identitete in navede razloge za to.

BESEDILO POVZETKA

DEJSTVA IN POSTOPEK

(1) Na srečanju 23. aprila 2008 so italijanski organi obvestili Komisijo, da je italijanski Svet ministrov 22. aprila 2008 družbi Alitalia z zakonskim odlokom št. 80 z dne 23. aprila 2008 ⁽¹⁾ odobril dodelitev posojila v višini 300 milijonov EUR.

(2) Komisija je s pismom z dne 24. aprila 2008 italijanske organe zlasti zaprosila, da potrdijo obstoj takšnega posojila in v zvezi s tem zagotovijo vse potrebne informacije, ki bi omogočile presojo takšnega ukrepa glede na člena 87 in 88 Pogodbe.

(3) S pismom z dne 30. maja 2008 so italijanski organi potem, ko jim je Komisija odobrila podaljšanje roka,

odgovorili na pismo Komisije z dne 24. aprila 2008. Komisijo so v pismu zlasti obvestili, da je bil 27. maja 2008 sprejet zakonski odlok št. 93 ⁽²⁾, ki določa, da ima Alitalia možnost znesek navedenega posojila uporabiti za kritje svojih izgub. Namen te možnosti je družbi omogočiti ohranitev vrednosti svojega kapitala, da izgube ne bi povzročile zmanjšanja osnovnega kapitala in rezerv pod zakonsko določeno mejo, s čimer bi se sprožil postopek plačilne nesposobnosti („procedura concorsuale“); s tem bi se omogočilo tudi, da ostane možnost privatizacije odprta in verjetna.

(4) Komisija je prejela več različnih pritožb glede dodelitve posojila italijanske vlade v višini 300 milijonov EUR družbi 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 salvare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

OCENA

- (5) Ker zadevni ukrep velja za pomoč, ima Komisija dvome, ali se je Italija z dodelitvijo pomoči Alitalii vedla kot osveščeni delničar, ki vodi strukturno, globalno ali sektorsko politiko ter ki ga usmerjajo možnosti dolgoročneje rentabilnosti vloženega kapitala, kot to velja za navadne vlagatelje.
- (6) V tem okviru Komisija na podlagi informacij, ki jih ima na voljo, meni zlasti, da navedeni ukrep ne glede na način uporabe zadevnih sredstev pomeni gospodarsko prednost za Alitalio, do katere ob normalnih tržnih pogojih ne bi imela dostopa. Ta ocena temelji na finančnem položaju družbe ter na pogojih in okoliščinah dodelitve obravnavane pomoči.
- (7) Komisija ima tudi dvome glede skladnosti ukrepa s skupnim trgov. V zvezi s tem na podlagi informacij, ki jih ima trenutno na voljo, meni zlasti, da ukrep zadevne pomoči ne bi mogel veljati za skladnega s skupnim trgov ob uporabi Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah⁽³⁾. Opozarja tudi, da je Alitalia že prejela pomoči za prestrukturiranje in reševanje.

BESEDILO DOPISA

„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⁾ ULC 244, 1.10.2004, str. 2.

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

⁽⁵⁾ GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

⁽⁸⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

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

⁽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.

Predhodna priglasitev koncentracije
(Zadeva št. COMP/M.5141 – KLM/Martinair)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 184/10)

1. Komisija je 17. julija 2008, prejela priglasitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽¹⁾, s katero podjetje KLM Royal Dutch Airlines N.V. („KLM“, Nizozemska) pod nadzorom Air France – KLM Holding S.A. („Air France-KLM“, Francija) z nakupom delnic pridobi izključni nadzor nad celotnim podjetjem Martinair Holland N.V. („Martinair“, Nizozemska) v smislu člena 3(1)(b) Uredbe Sveta.

2. Poslovne dejavnosti zadevnih podjetij so:

- za KLM: mednarodni mrežni letalski prevoznik, ki deluje v tovornem in potniškem letalskem prometu po celem svetu,
- za Martinair: letalska družba, ki opravlja čarterske in redne lete v tovornem in potniškem prometu samo med medcelinskimi destinacijami.

3. Po predhodnem pregledu Komisija ugotavlja, da bi priglašena transakcija lahko spadala v področje uporabe Uredbe (ES) št. 139/2004. Vendar končna odločitev o tej točki še ni sprejeta.

4. Komisija zainteresirane tretje osebe poziva, naj ji predložijo svoje morebitne pripombe glede predlagane transakcije.

Komisija mora prejeti pripombe najpozneje v 10 dneh po datumu te objave. Pripombe lahko pošljete Komisiji po telefaksu (št. telefaksa: (32-2) 296 43 01 ali 296 72 44) ali po pošti z navedbo sklicne številke COMP/M.5141 – KLM/Martinair na naslov:

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

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

DRUGI AKTI

KOMISIJA

Objava vloge na podlagi člena 6(2) Uredbe Sveta (ES) št. 510/2006 o zaščiti geografskih označb in označb porekla za kmetijske proizvode in živila

(2008/C 184/11)

Ta objava daje pravico do ugovora zoper vlogo na podlagi člena 7 Uredbe Sveta (ES) št. 510/2006 ⁽¹⁾. Izjavo o ugovoru mora Komisija prejeti v šestih mesecih po dnevu te objave.

POVZETEK

UREDBA SVETA (ES) št. 510/2006**„OVOS MOLES DE AVEIRO“****ES št.: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****ZOP () ZGO (X)**

Ta povzetek zajema glavne elemente specifikacije proizvoda za informativne namene.

1. Pristojna služba v državi članici:

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

2. Vlagatelj:

Naziv: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Naslov: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Tel.: (351) 234 42 88 29
Faks: (351) 234 42 30 76
E-mail: apoma@sapo.pt
Sestava: Proizvajalci/predelovalci (X) drugo ()

3. Vrsta proizvoda:

Skupina 2.4 – Pekovski izdelki, fino pecivo, slaščice ali piškoti

⁽¹⁾ ULL 93, 31.3.2006, str. 12.

4. Specifikacija proizvoda:

(Povzetek zahtev v skladu s členom 4(2) Uredbe (ES) št. 510/2006)

4.1 Naziv: „Ovos Moles de Aveiro“

4.2 Opis: Slaščice „Ovos Moles de Aveiro“ so proizvodi iz zmesi surovih rumenjakov in sladkorne raztopine. Predstavijo se lahko v osnovni obliki, zaviti v oblat ali pakirani v lesenih ali porcelanastih posodah. So homogene barve z različnimi odtenki med rumeno in oranžno, enotno in ne preveč izrazito se svetleči, bogatega okusa, značilnega za jajčni rumenjak in ki se spreminja v značilen okus, ki ga zaznamujejo različne arome, kot so karamel, cimet ali suho sadje, ki izvirajo iz kemijskih reakcij, do katerih pride med kuhanjem mešanice iz sladkorja in elementov, ki sestavljajo jajčni rumenjak. Njihov okus je sladek, so kremaste konsistence, vendar gosti. Struktura je enotna, brez gruč jajčnega rumenjaka ali sladkorja (čeprav so gručice po nekaj dnevih dopustne, ker so posledica kristalizacije proizvoda). Oblat, v katerem se včasih prodajajo, je enotne barve med belo in krem, neprosojen, brez leska in arome, razen rahlega vonja po moki. Ima lasten okus, je upogljiv in hrustljiv, suhe in gladke ter enotne teksture.

4.3 Geografsko območje: Ob upoštevanju posebnih pogojev, ki se zahtevajo za jajčne rumenjake, zlasti kar zadeva barvo in svežost, je geografsko območje za proizvodnjo jajc omejeno na obmejne občine ob ustju reke Aveiro (Ria de Aveiro) in sosednja območja lagun kot tudi na občine srednjega porečja Vouge. Z upravnega vidika to območje zajema občine Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos in Vouzela

Ob upoštevanju pogojev in podnebnih razmer, ki se zahtevajo za pripravo oblatov in „ovos moles“, zlasti kar zadeva okoljsko vlažnost in temperaturo ter tudi potrebno posebno spretnost, je geografsko območje za pripravo in pakiranje omejeno na sosednje občine ustja reke Aveiro in sosednja območja lagun. Z upravnega vidika to območje zajema občine Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Ovar, Sever do Vouga in Vagos.

4.4 Dokazilo o poreklu: Značilnosti proizvoda, zlasti fizične in senzorične lastnosti, posebna kakovost surovin, ki izvirajo iz regije, spretnost proizvajalcev, ki se tej dejavnosti posvečajo že stoletja v skladu z zgodovinsko tradicijo, ki se prenaša iz generacije v generacijo, različne oblike trženja proizvoda v lesenih in porcelanastih posodah, ki so poslikane z motivi regije Aveiro, ali oblati v obliki značilnih motivov lagun (ribe, plavajoče rakovice, klapavice, školjke, blatarice, leseni sodčki, morske boje, srčanke, sodčki z nakazanimi dogami in kočice) ali suhega sadja (oreh in kostanj) so prav tako dejavniki, ki potrjujejo povezavo proizvoda z regijo porekla. Prav tako obstoj sistema nadzora celotne verige proizvodnje, vključno s kmetijskimi gospodarstvi, kjer se proizvajajo jajca, proizvajalci oblatov in proizvajalci „ovos moles“, zagotavlja, da lahko samo proizvajalci, ki spoštujejo specifikacije in predpise, na svojih končnih proizvodih uporabljajo oznako ZGO. Certifikacijska oznaka, ki je prisotna na vsakem pakiranju ali navedena v prodajni dokumentaciji proizvajalcev/prodajalcev, je oštevilčena, kar omogoča popolno sledljivost do proizvajalcev jajc. Dokaz o poreklu se lahko ugotovi v katerem koli trenutku in v vsej proizvodni verigi.

4.5 Metoda pridobivanja: V skladu z zanesljivimi in tradicionalnimi metodami lokalne proizvodnje, ki so zakonsko urejene, se rumenjaki ročno ali z ustrezno pripravo skrbno ločijo od beljakov. Istočasno se ločeno pripravi sladkorna raztopina, in sicer se sladkor ob mešanju segreva do točke, ko se začne zgoščevati in tvoriti debele niti. Po ohlaiditvi se rumenjaki vmešajo v sladkorno raztopino. Ta mešanica se kuha pri temperaturi 110 °C. Spretnost, povezana s tem postopkom, je odločilna. Maso nato pustimo, da se ohladi in počiva 24 ur v sušilnicah ali v ustreznih slaščičarskih obratih, kajti v tej fazi je masa „ovos moles de Aveiro“ zelo občutljiva na hitre spremembe temperature in zlahka vsrka zunanje vonjave.

Od te faze dalje in glede na želeno končno predstavitev se ohlajena masa lahko uporablja za:

— polnitev v posode, ki se nato pokrijejo s pokrovom in z elastično folijo za izoliranje in zaščito proizvoda,

- izoblikovanje oblatov, ki se nato po lepljenju ročno stiskajo. Lepljenje z nepasteriziranim jajčnim beljakom ni dovoljeno. S škarjami se oblata ločijo in izrežejo v različne motive. Naložijo se na pladnje in dajo (po potrebi) sušiti v sušilnice. Nato se lahko prevlečejo ali pa tudi ne s sladkorno raztopino, kar da dodatno zaščito pred pokvarljivostjo izdelka,
- prodaja v posodah brez embalaže.

Da se prepreči vsaka okužba in pokvarljivost mase ali oblatov, se ob upoštevanju značilnosti proizvoda „Ovos Moles de Aveiro“ pakirajo v regiji porekla za trženje v posodah, z upoštevanjem dovoljene oblike, snovi in motivov, v embalaži iz kartona ali v nadzorovanem okolju, katerih standarde odobri združenje ponudnikov. Trženje „Ovos Moles de Aveiro“ brez embalaže, z oblatom ali brez njega, je dovoljeno samo v slaščičarskih obratih vedno ob spremljajočih dokumentih o poreklu, seriji in datumu izdelave.

„Ovos Moles de Aveiro“ je treba prevažati, hraniti in predstaviti na temperaturi med 8 in 25 °C. V teh pogojih je običajni rok trajanja proizvoda 15 dni.

4.6 Povezava:

Zgodovinska povezava:

Izdelava „Ovos Moles de Aveiro“ sega nazaj več stoletij. Tradicija izdelave, ki je samostanskega porekla, se je ohranila zaradi žena, ki so bile vzgajane v samostanih in ki so skrivnost izdelave prenašale iz generacije v generacijo. Nekateri dokumenti pričajo, da je kralj Manuel I. leta 1502 samostanu Jezus v Aveiru dodelil vsako leto 10 arrob sladkorja z otoka Madeira za izdelavo samostanskih slaščic, ki so se v tistem času uporabljale kot zdravilo za bolnike rekonvalescente. Poročajo tudi, da so leta 1908 „Ovos Moles de Aveiro“ servirali za poobedek na kraljevskih večerjih. Izrecno jih omenja tudi veliki portugalski pisatelj Eça de Queiroz v delu *Os Maias* in *A Capital* iz leta 1888 in veliki brazilski pisatelj Erico Veríssimo v delu *Solo de Clarineta-Memórias* leta 1973. Tipične posode za „Ovos Moles de Aveiro“ in oblike oblatov, ki skoraj vedno predstavljajo morske motive, kot tudi njihove prodajalke, so tema stalnica na glaziranih keramičnih ploščicah, litografijah, v ljudskih pesmih, gledaliških igrh in regionalnih pesmih. Že leta 1856 so obstajali registrirani in znani izdelovalci.

Naravna povezava:

S fitoklimatskega stališča v regiji prevladuje hidrografska kotlina reke Vouga, ki je povzročila nastanek pomembne geografske tvorbe, ustja reke Aveiro. To stanje ustvarja posebne pogoje za kmetijstvo, zlasti pridelavo koruze in perutninarstvo, ki se je razvilo in zelo razširilo na bregovih ustja reke.

Področje srednjega porečja Vouge in lagun spodnje Vouge je bila vedno rodovitna regija, kjer se prideluje odlična koruza po količini in kakovosti. V preteklih stoletjih je šlo za gojitev za preživetje, vendar je proti koncu 19. stoletja in začetku 20. stoletja dobila večjo veljavo v trgovini z ustanovitvijo gospodarstev, zmožnih za proizvodnjo večjih količin koruze, znane po svoji kvaliteti, v občinah, ki jih napaja Vouga.

Brez dvoma odlična tradicionalna koruza za prehrano perutnine prispeva k priznani kakovosti proizvodov iz koruze.

Prav tako so temperatura in vlažnost ustja reke ugodni za izdelavo „Ovos Moles de Aveiro“ in oblatov, katerim dajejo ustrezno trajno upogljivost in ki jih ni mogoče proizvesti zunaj te regije.

Kulturna povezava:

Uporaba lesenih ali porcelanastih posod, kot tudi modeli za izdelavo oblatov neizpodbitno pričajo o povezavi ustja reke Aveiro in njegovih značilnih motivov lagun, zlasti svetilnika ustja ali tradicionalnega čolna „molicero“ kot ekslibris, prav tako oblata v obliki rib, školjčnih lupin mehkužcev, sodčkov in boj, enakih kot se uporabljajo za opozarjanje o prisotnosti ribiških mrež, ribištva kot druge tipične dejavnosti regije. Poleg tega so posode iz topolovega lesa in fajanse proizvodi tipične ter tradicionalne obrti regije, narejeni iz materialov regije.

4.7 Nadzorni organ:

Naziv: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Tel.: (351) 223 39 01 62

Faks: (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Le Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda je bil priznan kot usklajen s specifikacijami standarda 45011:2001.

4.8 Označevanje: Nalepka mora obvezno imeti navedbo „Ovos Moles de Aveiro – Indicação Geográfica Protegida“, certifikacijsko oznako, logotip Skupnosti (po registraciji) in logotip jajc iz Aveira, kot je navedeno spodaj:



Certifikacijska oznaka (opremljena z vtisnjenim hologramom) mora obvezno vsebovati ime proizvoda, ime zasebnega organa nadzora in certificiranja ter številko serije, ki omogoča sledljivost proizvoda.
