

# Az Európai Unió Hivatalos Lapja

# C 184

51. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

## Tájékoztatások és közlemények

2008. július 22.

| <u>Közleményszám</u>   | Tartalom  | Oldal |
|--|---|-------|
| II <i>Közlemények</i>  |   |       |
| AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK    |   |       |
| <b>Bizottság</b>   |   |       |
| 2008/C 184/01  | Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást <sup>(1)</sup> .....  | 1     |
| 2008/C 184/02  | Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást <sup>(1)</sup> .....  | 3     |
| IV <i>Tájékoztatások</i>   |   |       |
| AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK |   |       |
| <b>Bizottság</b>   |   |       |
| 2008/C 184/03  | Euro-átváltási árfolyamok .....   | 7     |
| 2008/C 184/04  | Vélemény az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság 2008. február 28-i ülésén a COMP/M.4731 – Google/DoubleClick ügygel kapcsolatos határozattervezetre vonatkozóan megfogalmazott véleménye – Előadó: Belgium .....   | 8     |
| 2008/C 184/05  | A meghallgató tisztviselő zárójelentése a COMP/M.4731 – Google/DoubleClick ügyben (az egyes versenyjogi eljárásokban a meghallgatási tisztviselők megbízásáról szóló, 2001. május 23-i 2001/462/EK, ESZAK bizottsági határozat 15. és 16. cikkével összhangban – HL L 162., 2001.6.19., 21. o.) ..... | 9     |



| <u>Közleményszám</u> | Tartalom (folytatás)   | Oldal |
|----------------------|--|-------|
| 2008/C 184/06        | A Bizottság határozatának összefoglalója (2008. március 11.) egy vállalati összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (COMP/M.4731 – Google/DoubleClick ügy) <sup>(1)</sup> ..... | 10    |
| 2008/C 184/07        | A Bizottság közleménye – Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról .....   | 13    |

V *Vélemények*

KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

**Bizottság**

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| 2008/C 184/08 | Ajánlattételi felhívás – EACEA/21/08 – Az Erasmus Mundus külső együttműködési keretprogram megvalósítására ázsiai térség a 2008/2009-es tanévben – Közösségi program a felsőoktatási intézmények közötti együttműködés népszerűsítésére és az EU-tagállamok és harmadik országok diákjainak, kutatóinak, oktatóinak csereprogramban való részvételének támogatása ..... | 32 |
|---------------|---|----|

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

**Bizottság**

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| 2008/C 184/09 | Állami támogatás – Olaszország – Állami támogatás C 26/08 (ex NN 31/08) – 300 millió EUR kölcsön az Alitalia társaságnak – Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján <sup>(1)</sup> ..... | 34 |
| 2008/C 184/10 | Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám COMP/M.5141 – KLM/Martinair) <sup>(1)</sup> .....  | 41 |

EGYÉB JOGI AKTUSOK

**Bizottság**

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| 2008/C 184/11 | Módosítás iránti kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és élelmiszerek földrajzi jelzéseinek és eredetmegjelöléseinek oltalmáról szóló 510/2006/EK tanácsi rendelet 6. cikkének (2) bekezdése alapján | 42 |
|---------------|--|----|



<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

## II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL SZÁRMAZÓ  
KÖZLEMÉNYEK

## BIZOTTSÁG

**Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése**

**Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 184/01)

|   |  |
|---|--|
| A határozat elfogadásának időpontja         | 2008.6.10.   |
| Támogatás száma                             | N 61/08  |
| Tagállam                                    | Spanyolország  |
| Régió                                       | —  |
| Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve) | Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC   |
| Jogalap                                     | 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 |
| Az intézkedés típusa                        | Támogatási program   |
| Célkitűzés                                  | Kutatás és fejlesztés  |
| Támogatás formája                           | Vissza nem térítendő támogatás, Kedvezményes kamatozású kölcsön  |
| Költségvetés                                | Tervezett éves kiadás: 356 millió EUR<br>Tervezett támogatás teljes összege: 1 600 millió EUR  |
| Támogatás intenzitása                       | 80 %   |
| Időtartam                                   | 2011.12.31-ig  |
| Gazdasági ágazat                            | Az összes ágazat   |
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe    | —  |
| Egyéb információ                            | —  |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

|   |  |
|---|--|
| A határozat elfogadásának időpontja         | 2008.7.1.  |
| Támogatás száma                             | N 101/08   |
| Tagállam                                    | Olaszország  |
| Régió                                       | —  |
| Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve) | R&D aid in the aeronautic sector   |
| Jogalap                                     | Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico                               |
| Az intézkedés típusa                        | Támogatási program   |
| Célkitűzés                                  | Kutatás és fejlesztés  |
| Támogatás formája                           | Kedvezményes kamatozású kölcsön, Visszatérítendő támogatás   |
| Költségvetés                                | Tervezett támogatás teljes összege: 720 millió EUR   |
| Támogatás intenzitása                       | 80 %   |
| Időtartam                                   | 2013.12.31-ig  |
| Gazdasági ágazat                            | Feldolgozóipar   |
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe    | Ministero dello Sviluppo economico<br>Direzione generale Politica industriale<br>Via Molise, 2<br>I-00187 Roma |
| Egyéb információ                            | —  |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

\_\_\_\_\_

**Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése**

**Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 184/02)

|  |   |
|--|---|
| A határozat elfogadásának időpontja      | 2008.4.30.  |
| A támogatás száma                        | N 251/07  |
| Tagállam                                 | Németország   |
| Régió                                    | Országos program  |
| Megnevezés                               | Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements   |
| Jogalap                                  | Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung   |
| Az intézkedés típusa                     | Támogatási program  |
| Célkitűzés                               | Kutatás és fejlesztés   |
| A támogatás formája                      | Támogatás   |
| Költségvetés                             | 9 750 000 EUR   |
| A támogatás intenzitása                  | Ipari kutatás: 50 %; kísérleti fejlesztés: 25 %; középvállalkozásoknak plusz 10 %; kisvállalkozásoknak plusz 20 %; vállalkozások és kutatási szervezetek közötti együttműködéssel végzett projekteknek plusz 15 %; az összes támogatás minden esetben max. 80 % |
| Időtartam                                | 2008–2009   |
| Érintett gazdasági ágazatok              | Főként a közlekedési ágazat   |
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung   |
| Egyéb információ                         | —   |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

|  |  |
|--|--|
| A határozat elfogadásának időpontja        | 2008.7.1.                              |
| Támogatás száma                            | N 304/07                               |
| Tagállam                                   | Olaszország                            |
| Régió                                      | —                                      |
| Megnaezés (és/vagy a kedvezményezett neve) | Aiuti al capitale di rischio delle PMI |

|  |  |
|--|--|
| Jogalap                                  | 1) Bozza di decreto del ministro concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione di aiuti per il capitale di rischio<br>2) Articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 |
| Az intézkedés típusa                     | Támogatási program   |
| Célkitűzés                               | Kockázati tőkebefektetés, Kis- és középvállalkozások   |
| Támogatás formája                        | Tőkejuttatás   |
| Költségvetés                             | Tervezett éves kiadás: 400 millió EUR<br>Tervezett támogatás teljes összege: 2 000 millió EUR  |
| Támogatás intenzitása                    | 100 %  |
| Időtartam                                | 2007.9.1.-2013.12.31.  |
| Gazdasági ágazat                         | —  |
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe | Ministero dello Sviluppo economico   |
| Egyéb információ                         | —  |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

|   |   |
|---|---|
| A határozat elfogadásának időpontja         | 2008.6.5.   |
| Támogatás száma                             | N 670/07  |
| Tagállam                                    | Cseh Köztársaság  |
| Régió                                       | —   |
| Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve) | OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů |
| Jogalap                                     | Programový dokument OP ZP   |
| Az intézkedés típusa                        | Támogatási program  |
| Célkitűzés                                  | Környezetvédelem  |
| Támogatás formája                           | Vissza nem térítendő támogatás  |
| Költségvetés                                | Tervezett éves kiadás: 188 millió CZK<br>Tervezett támogatás teljes összege: 1 130 millió CZK                                   |
| Támogatás intenzitása                       | 50 %  |
| Időtartam                                   | 2007.10.1.-2013.12.31.  |
| Gazdasági ágazat                            | Feldolgozóipar  |

|  |  |
|--|--|
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe | Ministerstvo životního prostředí<br>Vršovická 65<br>CZ-100 10 Praha 10 |
| Egyéb információ                         | —  |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

|   |  |
|---|--|
| A határozat elfogadásának időpontja         | 2008.4.22.   |
| Támogatás száma                             | N 726b/07  |
| Tagállam                                    | Hollandia  |
| Régió                                       | —  |
| Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve) | Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB   |
| Jogalap                                     | Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht  |
| Az intézkedés típusa                        | Támogatási program   |
| Célkitűzés                                  | Kockázati tőkebefektetés   |
| Támogatás formája                           | Tőkejuttatás   |
| Költségvetés                                | Tervezett éves kiadás: 468 millió EUR<br>Tervezett támogatás teljes összege: 3 745 millió EUR  |
| Támogatás intenzitása                       | —  |
| Időtartam                                   | 2015.12.31-ig  |
| Gazdasági ágazat                            | Az összes ágazat   |
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe    | Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties<br>Bezuidenhoutseweg 67<br>2500 EB Den Haag<br>Nederland |
| Egyéb információ                            | —  |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| A határozat elfogadásának időpontja | 2008.5.13. |
| A támogatás száma                   | N 22/08    |
| Tagállam                            | Svédország |
| Régió                               | —          |

|  |   |
|--|---|
| A támogatás megnevezése (és/vagy a kedvezményezett neve) | Reduktion av CO <sub>2</sub> -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS  |
| Jogalap  | Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)  |
| Az intézkedés típusa                                     | Támogatási program  |
| Célkitűzés   | Környezetvédelem  |
| A támogatás formája                                      | —   |
| Költségvetés   | Teljes költségvetés: 170 millió EUR   |
| A támogatás intenzitása                                  | Körülbelül 70 %   |
| Időtartam  | 2008.7.1.-2017.12.31.   |
| Érintett gazdasági ágazatok                              | Élelmiszertermék- és italgyártás, textilgyártás, ffeldolgozás valamint fából és parafából készült termékek gyártása (kivéve bútor), szalmából készült árucikkek gyártása, papírmassza, papír és papírtermékek gyártása, vegyi anyagok és vegyipari termékek gyártása, gumi-, műanyagtermékek gyártása, gépjárműgyártás, villamosenergia-, gáz- és vízszolgáltatás |
| A támogatást nyújtó hatóság neve és címe                 | Skatteverket  |
| Egyéb információ   | —   |

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

---



## IV

(Tájékoztatók)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL  
SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

## BIZOTTSÁG

Euro-átváltási árfolyamok <sup>(1)</sup>

2008. július 21.

(2008/C 184/03)

1 euro =

| Pénznem                | Átváltási árfolyam | Pénznem                  | Átváltási árfolyam |
|------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| USD USA dollár         | 1,5858             | TRY Török líra           | 1,8907             |
| JPY Japán yen          | 169,65             | AUD Ausztrál dollár      | 1,6260             |
| DKK Dán korona         | 7,4614             | CAD Kanadai dollár       | 1,5921             |
| GBP Angol font         | 0,79460            | HKD Hongkongi dollár     | 12,3665            |
| SEK Svéd korona        | 9,4539             | NZD Új-zélandi dollár    | 2,0830             |
| CHF Svájci frank       | 1,6220             | SGD Szingapúri dollár    | 2,1441             |
| ISK Izlandi korona     | 124,27             | KRW Dél-Koreai won       | 1 603,64           |
| NOK Norvég korona      | 8,0585             | ZAR Dél-Afrikai rand     | 12,0414            |
| BGN Bulgár leva        | 1,9558             | CNY Kínai renminbi       | 10,8310            |
| CZK Cseh korona        | 22,968             | HRK Horvát kuna          | 7,2178             |
| EEK Észt korona        | 15,6466            | IDR Indonéz rúpia        | 14 513,24          |
| HUF Magyar forint      | 229,36             | MYR Maláj ringgit        | 5,1348             |
| LTL Litván litász/lita | 3,4528             | PHP Fülöp-szigeteki peso | 70,140             |
| LVL Lett lats          | 0,7032             | RUB Orosz rubel          | 36,8495            |
| PLN Lengyel zloty      | 3,2212             | THB Thaiföldi baht       | 52,863             |
| RON Román lej          | 3,5480             | BRL Brazil real          | 2,5122             |
| SKK Szlovák korona     | 30,330             | MXN Mexikói peso         | 16,1220            |

<sup>(1)</sup> Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

**Vélemény az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság 2008. február 28-i ülésén a COMP/M.4731 – Google/DoubleClick ügyvel kapcsolatos határozattervezetre vonatkozóan megfogalmazott véleménye**

**Előadó: Belgium**

(2008/C 184/04)

1. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett művelet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében összefonódásnak minősül.
  2. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett művelet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 4. cikkének (5) bekezdése szerinti betérészt követően közösségi léptékűnek tekinthető.
  3. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a figyelembe veendő piacok az alábbiak:
    - az online hirdetőfelület biztosításának piaca, amely további két piacra osztható: a keresőhirdetések piacára és a nem keresőhirdetések piacára,
    - az online hirdetőfelület közvetítésének piaca, amely további két piacra osztható: a keresőhirdetések közvetítésének piacára és a nem keresőhirdetések közvetítésének piacára,
    - az online hirdetés-kiszolgálási technológia biztosításának piaca, amely további két piacra osztható: ilyen szolgáltatások biztosítása egyrészt a hirdetőknél, másrészt azoknak, akik e hirdetéseket közléstetik.
  4. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy:
    - az online hirdetőfelület biztosításának piacát – a keresőhirdetések és a nem keresőhirdetések esetében egyaránt – az EGT nemzeti vagy nyelvi határaival együtt kell megvizsgálni,
    - az online hirdetőfelület közvetítésének piaca – a keresőhirdetések és a nem keresőhirdetések esetében egyaránt – legalább az EGT-re kiterjed,
    - az online hirdetés-kiszolgálási technológia biztosításának piaca – amely további két piacra osztható: ilyen szolgáltatások biztosítása egyrészt a hirdetőknél, másrészt a hirdetéseket megjelenítőknél – legalább az EGT-re kiterjed.
  5. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett művelet – a tranzakcióban részt vevő felek közötti tényleges verseny felszámolása tekintetében – a hatékony versenyt nem akadályozná jelentős mértékben.
  6. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett művelet – az egymásnak potenciális versenytársakat jelentő felek kiiktatása tekintetében – a hatékony versenyt nem akadályozná jelentős mértékben.
  7. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett művelet – annak nem horizontális hatásai tekintetében – a hatékony versenyt nem akadályozná jelentős mértékben.
  8. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett összefonódást – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével, valamint az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – összeegyeztethetőnek kell tekinteni a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével.
-

**A meghallgató tisztviselő zárójelentése a COMP/M.4731 – Google/DoubleClick ügyben**

(az egyes versenyjogi eljárásokban a meghallgatási tisztviselők megbízásáról szóló, 2001. május 23-i 2001/462/EK, ESZAK bizottsági határozat 15. és 16. cikkével összhangban – HL L 162., 2001.6.19., 21. o.)

(2008/C 184/05)

2007. szeptember 21-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> (a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) 4. cikke szerint és a 4. cikk (5) bekezdése alapján tett betérjesztést követően bejelentést kapott a Google Inc. (a továbbiakban: Google, Amerikai Egyesült Államok) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozás részesedés vásárlása útján teljes irányítást szerez az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint a DoubleClick Inc. (a továbbiakban: DoubleClick, Amerikai Egyesült Államok) vállalkozás felett.

A bejelentés vizsgálatát követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az online hirdetések piaca tekintetében a bejelentett összefonódás komoly kétségeket támasztott a közös piaccal való összeegyeztethetőségre és az EGT-megállapodás működésére nézve. A Bizottság megállapította továbbá, hogy a bejelentő fél által 2007. október 19-én tett kötelezettségvállalások nem voltak elegendőek a Bizottság által a vizsgálat első szakaszában beazonosított súlyos kétségek egyértelmű eloszlításához. Ennek megfelelően a Bizottság 2007. november 13-án úgy határozott, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint eljárást indít.

A Versenypolitikai Főigazgatóság „EK összefonódás-ellenőrzési eljárások lefolytatására alkalmazott bevált gyakorlata” című dokumentumának (45) bekezdésével összhangban a kulcsfontosságú dokumentumokat 2007. november 16-án, 19-én és 20-án a bejelentő fél rendelkezése bocsátották.

A vizsgálatok második szakasza során szerzett további bizonyítékok fényében a Bizottság megállapította, hogy a tervezett ügylet a közös piacon vagy annak jelentős részén végbemenő hatékony versenyt jelentősen nem akadályozná, így összeegyeztethető a közös piaccal és az EGT-megállapodással. Ennek megfelelően nem küldtek kifogásközlést a bejelentést tevő félnek.

Sem a felek, sem harmadik fél nem nyújtott be hozzám kérdést vagy észrevételt. Az ügy kapcsán a meghallgatási joggal kapcsolatban nincs szükség különleges észrevételek megtételére.

Brüsszel, 2008. március 3.

Karen WILLIAMS

---

<sup>(1)</sup> HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

**A Bizottság határozatának összefoglalója****(2008. március 11.)****egy vállalati összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőségének nyilvánításáról****(COMP/M.4731 – Google/DoubleClick ügy)****(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2008/C 184/06)

A Bizottság 2008. március 11-én a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) – és különösen annak 8. cikke (1) bekezdése – értelmében összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének nem bizalmas változata az ügy hiteles nyelvén megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen:

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

**I. BEVEZETÉS**

2007. szeptember 21-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) 4. cikke szerint és a 4. cikk (5) bekezdése alapján tett bejelentést követően bejelentést kapott a Google Inc. (a továbbiakban: Google, Amerikai Egyesült Államok) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozás részesedés vásárlása útján teljes irányítást szerez az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint a DoubleClick Inc. (a továbbiakban: DoubleClick, Amerikai Egyesült Államok) vállalkozás felett.

**II. A FELEK**

- A Google internetes keresőprogramot üzemeltet és online hirdetőfelületet biztosít saját, valamint (a Google „AdSense”-hez társult) partnerei weboldalain. Újabban, főként a YouTube megvásárlása révén, a Google internetes tartalmat is biztosít. A Google bevételei szinte teljes mértékben az online hirdetési tevékenységből származnak.
- A DoubleClick főleg hirdetés-kiszolgáló, -kezelő és jelentéstételei technológiát értékesít világszerte a webes megjelenítőknek, hirdetőknél és reklámügynökségeknek. Emellett szolgáltatásai körét jelenleg (hirdetécserélő) közvetítő-felülettel bővíti.

**III. ÁTTÉTEL A 4. CIKK (5) BEKEZDÉSE ALAPJÁN**

- A javasolt ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (2) és (3) bekezdése értelmében nem közösségi léptékű. Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 4. cikkének (5) bekezdése szerinti áttételi kérelmet követően azonban az összefonódás közösségi léptékűnek bizonyult.

**IV. AZ ÉRINTETT TERMÉKPIACOK**

- A Google fő tevékenysége online hirdetőfelület biztosítása. A határozatban megvizsgált lehető legszélesebb érintett termékpiac az általánosságban tekintett online hirdetések piaca. A Bizottság – az online hirdetés különféle formái (szöveges vagy nem szöveges (grafikus) hirdetések és/vagy kereső- vagy nem keresőhirdetések), illetve a különböző értékesítési csatornák (közvetlen vagy közvetett értékesítés, hirdetőhálózatokon vagy hirdetéscserén keresztül történő értékesítés) alapján – megvizsgálta, hogy e piacot további alpiacokra kell-e osztani. A határozat azonban nem ad pontos meghatározást az érintett termékpiacról, mivel az ügylet a piac semmilyen lehetséges meghatározása tekintetében sem kelt versennyel kapcsolatos aggályokat.

- A DoubleClick grafikushirdetés-kiszolgálással (display ad serving) foglalkozik. A piaci vizsgálat rávilágít arra, hogy a grafikushirdetés-kiszolgáló technológia piaca és a szöveges-hirdetés-kiszolgáló technológia piaca nem ugyanaz. A grafikushirdetés-kiszolgáló technológiák piacát további alpiacokra lehet osztani, azaz ilyen szolgáltatások nyújtása hirdetőknél, illetve ilyen szolgáltatások nyújtása megjelenítőknél.

**V. AZ ÉRINTETT FÖLDRAJZI PIACOK**

- A határozat az EGT nemzeti vagy nyelvi határai szerinti földrajzi tagolódás alapján határozza meg az online hirdetések átfogó piacát. A közvetítést illetően a határozat megállapítja, hogy e feltételezett piac legalább az EGT-re kiterjed.
- Végül pedig a határozat meghatározza, hogy a grafikushirdetés-kiszolgáló technológiák egyrészt hirdetői, másrészt megjelenítők számára történő biztosításának piaca legalább az EGT-re kiterjed.

<sup>(1)</sup> HLL 24., 2004.1.29., 1. o.

## VI. VERSENYJOGI ÉRTÉKELÉS

## 6.2. Horizontális hatások

## 6.1. A felek helyzete az érintett piacokon

9. A Google jelenleg egyrészt i. megjelenítőként: saját keresőoldalon, a Google.com-on (valamint annak nemzeti oldalain, pl. google.fr, google.it, stb.) keresztül; másrészt ii. hirdetési hálózatával (AdSense) közvetítőként tevékenykedik az online hirdetések piacán. E közvetlen és közvetett csatornákon keresztül a Google az EGT-ben vezető pozíciót tölt be az online hirdetések, és különösen a keresőhirdetési felületek piacán, piaci részesedése – a pontos piacmeghatározástól függően – mintegy (25–35 %) és (60–70) %.
10. A keresőhirdetések piacán a Google fő versenytársa a Yahoo! és a Microsoft, melyek piaci részesedése a Yahoo esetében világszinten mintegy (10–20) %, az EGT-ben pedig (0–10) %, a Microsoft esetében pedig világszinten és az EGT szintjén egyaránt mintegy (0–10) %. Az EGT-n belüli nem keresőhirdetésekre vonatkozó online hirdetési felület-közvetítés piacának további szereplői többek között a TradeDoubler, a Zanox (az Axel Springer csoport tagja), az AdLink, Interactive Media (a Deutsche Telekom csoport tagja), az Advertising.com és a Lightningcast (mindkettő az AOL/TimeWarner csoport tagja) és a Tomorrow Focus (a TradeDoubler esetében mintegy (10–20) %, a Zanox esetében mintegy (0–10) % és valamennyi többi szereplő esetében mintegy (0–10) % piaci részesedéssel).
11. A DoubleClick hirdetéskiszolgáló technológiát kínálja. A hirdető oldaláról tekintve a DoubleClick – (a Microsoft nemrégiben megvásárolt) aQuantive/Atlas mellett – vezető szerepet tölt be az EGT hirdetéskiszolgáló piacán. Mindkettő mintegy (30–40) % piaci részesedéssel rendelkezik az EGT-ben. A megjelenítők oldaláról tekintve a piacvizsgálat adatai alapján a DoubleClick, mintegy (40–50) %-os piaci részesedésével vezető szerepet tölt be az EGT-ben, utána következik a (WPP reklámügynökség által nemrégiben megvásárolt) 24/7 Real Media/OpenAdStream kevesebb, mint (20–30) %-os, valamint az AdTech/AOL kevesebb, mint (10–20) %-os piaci részesedéssel.
12. E viszonylag magas piaci részesedések ellenére a DoubleClick piaci ereje korlátozott, hiszen a hirdetéskiszolgáló eszközök terén jelentős versenybe kerül a rivális szolgáltatókkal, amelyekhez az ügyfelek áremelkedés esetén átállhatnak. Míg a piac vizsgálata különféle válaszokat eredményezett az átállási költségek feltételezett szintje tekintetében, bizonyított, hogy az elmúlt években megjelenítők és hirdető nagy száma ténylegesen átállt a DoubleClick-ről más szolgáltatókra (és fordítva). A hirdetéskiszolgáló piac jelenlegi versenyképességét bizonyítja továbbá az is, hogy egy növekvő igénnyel jellemzett időszakban jelentősen csökkent a DoubleClick hirdetői és megjelenítői részére értékesített termékeinek ára.
13. A DoubleClick emellett új hirdetéscsere tevékenységgel is kezd foglalkozni. E hirdetéscsere 2007. júniusában lépett a béta tesztelési fázisba. Az eddig végrehajtott ügyletek száma elhanyagolható, és teljes mértékű értékesítése egyébként sem valósult még meg.

14. A DoubleClick jelenleg nincs jelen az online felület biztosításának piacán, a Google pedig nem biztosít önálló hirdetéskiszolgáló eszközöket. Ezért a két társaság között nincs tényleges verseny.
15. A határozat megállapítja továbbá, hogy a javasolt ügylet nem kelt versennyel kapcsolatos aggályokat a Google és DoubleClick közötti potenciális verseny esetleges kiküszöbölése kapcsán. A DoubleClick's hirdetéscsere tevékenységéből még nem alakult ki jelentős piaci helyzet, de nem zárható ki, hogy amennyiben a DoubleClick független marad, fontos piaci szereplővé válhat a közvetítés piacán. Valószínű azonban, hogy kellő verseny nyomást fenntartó, megfelelő számú egyéb versenytárs maradna a piacon az összefonódás után is, így a verseny nem ütközne jelentős akadályokba. E piac más szereplőivel összevetve úgy tűnik, hogy a DoubleClick-nek nem származik jelentős előnye abból, hogy a hirdetésközvetítés piacán a Google versenytársa.
16. A Google hirdetéskiszolgáló piacon történő jelenlétéből fakadó potenciális verseny tekintetében a határozat megvizsgálja azt a tényt, hogy a Google jelenleg fejleszt ki egy új hirdetéskiszolgáló terméket mind a hirdetőoldali, mind a megjelenítőoldali grafikus hirdetés-kiszolgálás céljából, ugyanakkor a határozat a potenciális verseny megszűnése körüli valamennyi kétséget eloszlat, mivel semmi jel sem mutat arra, hogy a Google új termékei – a piacon már jelenlevő számos egyéb szereplő termékeihez képest – jobb helyzetben lennének ahhoz, hogy a DoubleClick kapcsolódó termékeivel keljenek versenyre.

## 6.3. Nem horizontális hatások

## 6.3.1. Kizárás a DoubleClick hirdetéskiszolgálás piacán betöltött helyzete alapján

17. A Bizottság számos, az összefonódással létrejött társaság által esetlegesen alkalmazott kizárási stratégiát vizsgált meg a DoubleClick hirdetéskiszolgálás terén betöltött piaci helyzete alapján. E stratégiák között szerepel a) a DoubleClick termékek árának emelése a rivális hirdetőhálózatok megjelenítői és hirdetői számára vagy a DoubleClick termékek árának szelektív emelése azon ügyfelek számára, akik valószínűleg nem állnak át a hirdetéskiszolgáló eszközök más szolgáltatóira; b) gyengébb minőségű DoubleClick eszközök biztosítása a rivális hirdetőhálózatokban történő alkalmazás céljából; c) a DoubleClick eszközeinek összekapcsolása (tisztá vagy vegyes árukapcsolás révén) a Google közvetítő szolgáltatásaival; d) a hirdetéskiválasztási mechanizmus oly módon történő „finomhangolása”, hogy a hirdetéskiszolgálás az AdSense-t részesítse előnyben, és e) inputkizárás (azaz az értékesítés megtagadása vagy a versenytársak költségeinek emelése) a hirdetéskiszolgáló eszközök rivális hirdetőhálózatoknak történő értékesítése tekintetében.

18. A határozat mindezeket a kétségeket eloszlatja. Először is, a piacvizsgálat feltárta, hogy az összefonódással létrehozott társaság nem lesz képes sikeresen kizárni a hirdetéskiszolgálás piacán jelenlevő versenytársait, mivel a DoubleClick számos versenykorlátozással találja magát szemben és nem valószínű, hogy jelentős piaci erőt lesz képes gyakorolni.
19. Másodszor, ugyancsak korlátozottnak tűnik az összefonódással létrejött társaság ösztönöztsége az említett stratégiák alkalmazására. A hirdetéskiszolgáló eszközök áringadozása – bár nagy mértékű – nem valószínű, hogy jelentős hirdetőhálózatok közötti átállást von maga után, mivel a hirdetéskiszolgálás költsége csupán az online hirdetési költségek/hirdetői és megjelenítői bevételek csekély részét teszi ki. Ez valószínűleg csökkent bármilyen ösztönzést arra, hogy a DoubleClick alacsonyabb áron (sőt ingyen) kínáljon hirdetéskiszolgáló technológiát akkor, amikor azt az AdSense-szel közösen (azaz vegyes árukapcsolással) használják. Az egyszerű árukapcsolás (azaz a DoubleClick grafikus hirdetés-kiszolgáló technológiájának összekötése az AdSense általi közvetítéssel) nem valószínű, hogy profitáló, tekintettel az átállásra, amelyet maga után vonhat. A „finomhangolási” stratégia az összefonódással létrejött társaság szerződéses kötelezettségeinek megszegését jelentené ügyfeleivel szemben, amire valószínűleg fény derülne, ha azt jelentős mértékben alkalmazzák.
20. Végül pedig még ha e stratégiák összességét vagy bármelyikét sikeresen végre is hajtánák, továbbra sem valószínű, hogy az ügylet negatívan befolyásolja a versenyt, mivel az összefonódással létrejött társaság továbbra is számos, erős pénzügyi helyzetben lévő, vertikálisan integrált, azonos termékcsomagot kínáló versenytársal (ideértve a Microsoft-ot, Yahoo!-t, AOL-t és WPP-t) találja magát szemben.

#### 6.3.2. Kizárás a Google keresőhirdetési és hirdetésközvetítési szolgáltatásokban betöltött piaci helyzete alapján

21. A keresőhirdetések biztosítása terén betöltött erős helyzetre tekintettel a Google megpróbálhatja e helyzetét a grafikus hirdetés-kiszolgálás piacára is kiterjeszteni azáltal, hogy keresőhirdetési (közvetítés) szolgáltatásainak felhasználóinak előírja, hogy készleteik összességéhez vagy egy részéhez a DoubleClick termékeit használják. A határozat e kétségeket is eloszlatja.
22. Már annak képessége is korlátozottnak látszik, hogy ilyen stratégia alkalmazásával ki lehet zárni a versenytársakat, mivel nagyon kevés olyan közös ügyfél van, amely keresőhirdető és keresőhirdetés-közvetítő szolgáltatásokat, valamint grafikus hirdetés-kiszolgáló technológiát egyaránt alkalmaz. Ezen túlmenően, a hirdetői oldalon gyakorlati ne-

hézségek is felmerülhetnek, mivel a termékcsomag két fontos részét nem értékesítik és nem árazzák egy időben.

23. Ezen felül, a piacvizsgálat megmutatta, hogy az összefonódással létrejött társaságot semmi nem ösztönözné arra, hogy ilyen stratégiát fogadjon el, mivel e stratégia valószínűleg nem eredményezne profitot.
24. Még ha azonban e stratégiák összességét vagy bármelyikét sikeresen végre is hajtánák, továbbra sem valószínű, hogy az ügylet negatívan befolyásolja a versenyt, mivel az összefonódással létrejött társaság továbbra is számos, erős pénzügyi helyzetben lévő, vertikálisan integrált versenytársakkal (ideértve a Microsoft-ot, Yahoo!-t, AOL-t és WPP-t) találja magát szemben, akiket nem valószínű, hogy ki lehet zárni.

#### 6.3.3. Kizárás a Google és a DoubleClick eszközeinek összekapcsolása alapján

25. Végül pedig a DoubleClick és a Google eszközeinek egyszerű összekapcsolásával – különös tekintettel a két társaságnak az ügyfelek online viselkedéséről összeállított adatbázisaira és a jövőben létrehozható adatbázisokra – az összefonódással létrejött társaság esetleg olyan helyzetbe kerülhet, amelyet a versenytársak képtelenek létrehozni. Ezen összekapcsolódás eredményeként a Google versenytársai fokozatosan a küszöbre szorulnának, ami végül lehetővé tenné, hogy a Google emelje közvetítő szolgáltatásainak árát.
26. A piaci vizsgálat azonban feltárta, hogy e kétségek megalapozatlanok. A DoubleClick hirdetőkkel és megjelenítőkkel kötött szerződéseiből kifolyólag a DoubleClick a hirdetéskiszolgáló technológiái révén létrehozott adatokat csak az adott ügyfél javára használhatja fel. Nincs jele annak, hogy az összefonódással létrejött társaság olyan szerződéses módosításokat kötelezhetne ügyfeleire, amelyek ez utóbbiak adatainak jövőbeni kölcsönös felhasználását tennék lehetővé. Emellett a keresésekkel kapcsolatos adatok és a felhasználók webes böngészésével kapcsolatos adatok kombinációja ma már a Google számos versenytársa (pl. Microsoft és Yahoo) számára hozzáférhető.

## VII. KÖVETKEZTETÉS

27. A határozat ezért megállapítja, hogy a tervezett összefonódás nem támaszt versennyel kapcsolatos aggályokat, amelyek következményeként a közös piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony verseny jelentősen korlátozódna. Következésképpen a Bizottság az ügyletet – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével, valamint az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánította.

**A Bizottság közleménye****Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról**

(2008/C 184/07)

**1. BEVEZETÉS****1.1. Háttér: a vasúti ágazat**

1. A vasút egyedülálló előnyökkel rendelkezik: megbízható szállítási mód, és nem szennyezi a környezetet. A vasúti közlekedés így nagymértékben hozzájárulhat a fenntartható közlekedés kialakításához Európában.
2. „Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyv <sup>(1)</sup>, és annak félidei felülvizsgálata <sup>(2)</sup> hangsúlyozza, hogy milyen nagy szükség van egy dinamikus vasúti ágazatra az olyan megbízható és tiszta személyszállítási és árufuvarozási rendszer kialakításához, amely hozzájárul a tartósan virágzó egységes európai piac megvalósításához. A városokban és az Európai Közösség egyes térségeiben tapasztalható közúti torlódások, az éghajlatváltozás kihívásaira adandó válasz szükségessége, a szénhidrogének árának drágulása mutatják azt, hogy milyen fontos a vasúti közlekedés fejlesztésének ösztönzése. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Szerződésben rögzített környezetvédelmi célkitűzéseket a közös közlekedéspolitikának is követnie kell <sup>(3)</sup>.
3. A vasúti közlekedési ágazat Európában mégsem elég vonzó. Az 1960-as évektől a XX. század végéig folyamatos hanyatlás volt tapasztalható az ágazatban. Mind a vasúti árufuvarozás, mind a személyszállítás aránya csökkent más szállítási módokhoz viszonyítva. A vasúti árufuvarozás még abszolút értelemben is visszaesett: a vasúton fuvarozott áru mennyisége 1970-ben nagyobb volt, mint 2000-ben. A hagyományos vasúti vállalkozások ugyanis nem tudták az ügyfelek által megkövetelt megbízhatóságot és a határidők betartását biztosítani, ami egyéb szállítási módokra, főként a közúti szállításra való átváltáshoz vezetett <sup>(4)</sup>. Bár a vasúti személyszállítás ugyanakkor abszolút értelemben továbbra is növekedett, e növekedés igen csekélynek tűnik a közúti és légi közlekedés növekedéséhez viszonyítva <sup>(5)</sup>.
4. Még ha ez a tendencia az utóbbi időben visszafordulni látszik <sup>(6)</sup> is, azért hosszú utat kell még bejárni a vasúti közlekedés stabillá és versenyképessé tételéhez. A vasúti árufuvarozási ágazatban továbbra is súlyos nehézségek tapasztalhatók, amelyek leküzdéséhez állami cselekvés szükséges <sup>(7)</sup>.
5. Az európai vasúti ágazat relatív hanyatlása nagymértékben a szállítási kínálat történeti szervezéséből ered, amely lényegében nemzeti és monopolisztikus jelleget öltött.
6. Először is, az országos hálózatokon való verseny hiányában a vasúti vállalkozásokat semmi nem ösztönözte arra, hogy működési költségeiket csökkentsék, és új szolgáltatásokat alakítsanak ki. Tevékenységeik nem hoztak elegendő bevételt a költségek összességének és a szükséges beruházásoknak a fedezéséhez. Néhány esetben a szükséges beruházások nem valósultak meg. Volt rá példa, hogy egyes tagállamok e beruházások végrehajtására kényszerítették a nemzeti vasúti vállalkozásokat, jöllehet a

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370, 2001. szeptember 12., 18. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság közleménye „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – A közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálata” (COM(2006) 314, 2006. június 22., 21. o.).

<sup>(3)</sup> Az EK-Szerződés 2. cikke a Közösség fő feladatai között sorolja fel a környezetet tiszteltben tartó, „fenntartható és inflációt nem gerjesztő növekedés” előmozdítását. E rendelkezéseket a 174. cikkben meghatározott különös célkitűzések egészítik ki, amely cikk kimondja, hogy a Közösség környezetpolitikája hozzájárul többek között a környezet minőségének megőrzéséhez, védelméhez és javításához. Az EK-Szerződés 6. cikke kimondja, hogy: „(a) környezetvédelmi követelményeket – különösen a fenntartható fejlődés előmozdítására tekintettel – be kell illeszteni a 3. cikkben említett közösségi politikák és tevékenységek meghatározásába és végrehajtásába”.

<sup>(4)</sup> 1995-től 2005-ig a vasúti árufuvarozás (t/km-ben kifejezve) átlagosan évi 0,9 %-kal növekedett, szemben az ugyanabban az időszakban a közúton tapasztalható évi átlagos + 3,3 %-os növekedéssel (forrás: Eurostat).

<sup>(5)</sup> 1995-től 2004-ig a vasúti személyszállítás (személy/km-ben kifejezve) átlagosan évi 0,9 %-kal növekedett, szemben a személygépkocsik esetében az ugyanabban az időszakban tapasztalható évi átlagos + 1,8 %-os növekedéssel (forrás: Eurostat).

<sup>(6)</sup> 2002 óta és különösen azokban az országokban, amelyek megnyitották piacukat a verseny előtt. 2006-ban a vasúti árufuvarozási teljesítmény évente 3,7 %-kal, a személyszállítási teljesítmény 3 %-kal növekedett. Ez a javulás várhatóan 2007-ben is folytatódik.

<sup>(7)</sup> A Bizottság közleménye „Az árufuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 és SEC(2007) 1325, 2007. október 18.).

vállalkozások azokat nem voltak képesek kellő mértékben saját forrásaikból finanszírozni. Mindez e vállalkozások jelentős eladósodásához vezetett, amely önmagában is negatív hatást gyakorolt a fejlődésükre.

7. Ezenfelül a vasúti közlekedés fejlődése Európában korlátozott volt a hálózatok szabványosításának és kölcsönös átjárhatóságának hiánya miatt, míg a közúti és légi fuvarozók nemzetközi szolgáltatások egész sorát alakították ki. Az Európai Közösség a nemzeti vasúti hálózatok olyan mozaikját örökölte, amelyek különböző nyomtávú vágányokkal, összeegyeztethetetlen jelző- és biztonsági rendszerekkel jellemezhetőek, és amelyek nem teszik lehetővé a vasúti vállalkozások számára, hogy hasznot húzzanak azon méretgazdaságosságból, amely 25 <sup>(1)</sup> nemzeti piac helyett egyetlen nagy piac számára tervezett infrastruktúra és járműállomány koncepciójából eredne.
8. Az Európai Közösség által a vasúti ágazat újradinamizálása érdekében folytatott politika három fő irány köré szerveződik:
  - a) a versenynek a vasúti szállítási szolgáltatások piacán történő megjelenését lehetővé tevő feltételek fokozatos bevezetése;
  - b) a teljes mértékű kölcsönös átjárhatóság európai szintű megvalósítására irányuló szabványosítás és műszaki harmonizáció ösztönzése az európai vasúti hálózatokban;
  - c) pénzügyi támogatások nyújtása közösségi szinten (a TEN-T program és a strukturális alapok keretében).
9. Az Európai Közösség így fokozatosan megnyitotta a vasúti közlekedési piacokat a verseny előtt. A 2001-ben elfogadott 1. liberalizációs csomag tartalmazza a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet <sup>(2)</sup>, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet <sup>(3)</sup>, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup>. E csomagot 2004-ben egy második követte, amelynek fő intézkedései az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(5)</sup>; a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(6)</sup>; a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(7)</sup>; valamint a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(8)</sup> volt. Végül a 2007-ben elfogadott harmadik csomag a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletből <sup>(9)</sup>; a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletből <sup>(10)</sup>; a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből <sup>(11)</sup>; valamint a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből <sup>(12)</sup> áll. Ebből következően a vasúti árufuvarozási piac 2003. március 15-én megnyílt a verseny előtt a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózatban, majd 2006. január 1-jén a nemzetközi árufuvarozás tekintetében, végül 2007. január 1-jén a vasúti kabortázis tekintetében. A harmadik vasúti csomag 2010. január 1-jén rögzíti a

<sup>(1)</sup> Máltán és Cipruson nincs vasúti közlekedési hálózat.

<sup>(2)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

<sup>(4)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2007/58/EK irányelvvél (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.) módosított irányelv.

<sup>(5)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

<sup>(6)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

<sup>(7)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 114. o.

<sup>(8)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 164. o.

<sup>(9)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

<sup>(10)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 14. o.

<sup>(11)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 44. o.

<sup>(12)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 51. o.



nemzetközi személyszállítás verseny előtti megnyitásának időpontját. Egyes tagállamok, mint az Egyesült Királyság, Németország, Hollandia és Olaszország már (részlegesen) megnyitották belföldi személyszállítási piacukat.

10. A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> a vasúti ágazat szereplőinek új intézményi és szervezeti keretét hozta létre, amely kiterjed:
  - a) a vasúti vállalkozások <sup>(2)</sup> és az infrastruktúra-üzemeltetők <sup>(3)</sup> elkülönítésére szervezeti és könyvelési szinten;
  - b) a vasúti vállalkozások igazgatásának függetlenségére;
  - c) a vasúti vállalkozásoknak a gazdasági társaságokra alkalmazandó elvek szerinti igazgatására;
  - d) a vasúti vállalkozások pénzügyi egyensúlyára egy életképes üzleti tervnek megfelelően;
  - e) a tagállamok pénzügyi intézkedéseinek az állami támogatási szabályokkal való összeegyeztethetőségére <sup>(4)</sup>.
11. E liberalizációs folyamattal párhuzamosan a Bizottság egy második szinten megkezdte az európai vasúti hálózatok kölcsönös átjárhatóságának elősegítését. E lépést a vasúti közlekedés biztonságának növelése érdekében közösségi kezdeményezések kísérték <sup>(5)</sup>.
12. A vasúti ágazat érdekében megvalósuló állami beavatkozás harmadik szintje a pénzügyi támogatások területe. A Bizottság úgy véli, hogy e támogatások a vasúti ágazat jelentős átállási költségei miatt egyes esetekben indokoltak lehetnek.
13. A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy közforrásoknak a vasúti közlekedési ágazatba történő injektálása mindig jelentős volt. 2004 óta a 25 tagú Európai Unió valamennyi tagállama (EU 25) összesen körülbelül 17 milliárd EUR-t szentelt a vasúti infrastruktúrák kiépítésére és fenntartására <sup>(6)</sup>. A nem jövedelmező személyszállítási szolgáltatások biztosításának ellentételezéseként a tagállamok 15 milliárd EUR-t folyósítanak évente a vasúti vállalkozások számára <sup>(6)</sup>.
14. A vasúti ágazatot érintő állami támogatás nyújtása csak abban az esetben engedélyezhető, ha az hozzájárul az integrált, a verseny előtt nyitott és átjárható európai piac, valamint a fenntartható mobilitás európai célkitűzésének megvalósításához. Ebben az összefüggésben a Bizottságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a közforrásból nyújtott pénzügyi támogatás nem von-e maga után a közös érdekekkel ellentétes mértékű versenytorzulást. A Bizottság egyes esetekben felkérheti a tagállamokat, hogy a támogatás nyújtása mellett vállaljanak a közösségi célkitűzések megvalósítását célzó kötelezettségeket is.

## 1.2. Ezen iránymutatás célja és alkalmazási köre

15. Ezen iránymutatás célja, hogy a fent bemutatott körülmények között útmutatást adjon a 91/440/EGK irányelvben meghatározott, a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségéről. A 3. fejezetben foglaltak a városi, elővárosi illetve regionális személyszállítással foglalkozó vállalkozásokra is alkalmazandók. Ez az iránymutatás különösen a közösségi jogalkotó által a három egymást követő vasúti csomagban megállapított elveken alapul. Ezek célja a piacok

<sup>(1)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2007/58/EK irányelvvel módosított irányelv.

<sup>(2)</sup> A 91/440/EGK irányelv 3. cikke a következőképpen határozza meg a vasúti vállalkozásokat: „a Közösség vonatkozó jogszabályainak megfelelő engedéllyel rendelkező bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania; ideértendők a csak vontatást biztosító vállalkozások is”.

<sup>(3)</sup> A 91/440/EGK irányelv 3. cikke a következőképpen határozza meg az infrastruktúra-üzemeltetőt: „olyan szervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. Ebbe beletartozhat a forgalomirányító és biztonsági rendszerek működtetése is. Az infrastruktúra-üzemeltető feladatai a hálózaton vagy annak egy részén különböző szervezetekre vagy társaságokra ruházhatók”.

<sup>(4)</sup> A 91/440/EGK irányelv 9. cikkének (3) bekezdése: „(a) tagállamok által az e cikkben említett adósságok törlesztéséhez megítélt támogatás nyújtása a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával történik”.

<sup>(5)</sup> Többek között a 2004/49/EK irányelv.

<sup>(6)</sup> Forrás: Európai Bizottság, a tagállamok által évente közölt adatok alapján. Ezek az értékek valószínűleg ennél is magasabbak, mivel nem a tagállamok jelentenek be minden pénzügyi támogatást, nevezetesen a strukturális alapok vagy a Kohéziós Alap keretében nyújtott társfinanszírozásokat.

megnyitásával összefüggésben az állami finanszírozások átláthatóságának és a jogbiztonságnak a Szerződés szabályai szempontjából történő javítása. Ezen iránymutatás nem vonatkozik az infrastruktúra-üzemeltető vállalkozások állami finanszírozására.

16. A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy fő szabályként a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Mindazonáltal ezek az állami támogatások meghatározott esetekben igazolhatók lehetnek a Közösség közös érdekére tekintettel. Néhány ilyen esetet említ a Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése, amelyek ugyanúgy vonatkoznak a közlekedési ágazatra, mint a gazdaság bármely más ágazatára.
17. Ezenfelül a Szerződés 73. cikke előírja, hogy a közös piaccal összeegyeztethetők „azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”. Ez a cikk a Szerződés általános keretein belül különös szabályt állapít meg. E cikk alapján a közösségi jogalkotó a közlekedési ágazatra vonatkozóan két jogszabályt fogadott el: ezek a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> és a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet <sup>(2)</sup>. Ugyanígy a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> előírja, hogy a tagállamok nyújthatnak a vasúti vállalkozások részére bizonyos ellentételezéseket.
18. Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke előírja, hogy az 1191/69/EGK és az 1192/69/EGK rendelet sérelme nélkül a tagállamok csak az 1107/70/EGK rendeletben előírt esetekben és feltételek mellett hoznak koordináló intézkedéseket és írnak elő a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő egyes olyan kötelezettségeket, amelyek magukban foglalják a Szerződés 73. cikke szerinti támogatások nyújtását. Az Európai Közösségek Bíróságának az Altmark-ügyben hozott ítéletben <sup>(4)</sup> kifejtett ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy az 1107/70/EGK, az 1191/69/EGK, illetve az 1192/69/EGK rendelet alapján nem engedélyezhető állami támogatások nem tekinthetők a Szerződéssel összeegyeztethetőnek a Szerződés 73. cikke <sup>(5)</sup> alapján. Ezenfelül helyénvaló emlékeztetni arra, hogy a Szerződés 73. cikkéből származó rendelkezéseket tiszteletben nem tartó közszolgáltatásért járó ellentételezés a 86. cikk (2) bekezdése vagy a Szerződés bármely más rendelkezése alapján nem tekinthető a közös piaccal összeegyeztethetőnek <sup>(6)</sup>.
19. A 2009. december 3-án hatályba lépő és az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK rendeletet hatályon kívül helyező 1370/2007/EK rendelet (a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet) új jogszabályi keretet hoz létre. Következésképpen a közszolgáltatásért járó ellentételezéshez kapcsolódó szempontok nem tartoznak ezen iránymutatás alkalmazási körébe.
20. Az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követően a Szerződés 73. cikke jogalként közvetlenül alkalmazható a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet hatálya alá nem tartozó – különösen az árufuvarozás összehangolására nyújtott – támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségének megállapításához. Ezért a támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatához olyan általános értelmezési keretet kell kidolgozni, amely megfelel a Szerződés 73. cikkével való összehangolás szükségességének. Ezen iránymutatás közelebbi célja, hogy e vizsgálatához megfelelő kritériumokat, valamint intenzitási küszöbököt alakítson ki. Tekintettel a 73. cikk szövegére, a Bizottságnak ugyanakkor biztosítania kell a tagállamok részére, hogy adott esetben bizonyíthassák a megállapított küszöbök túllépő támogatások szükségességét és arányosságát.
21. Ez az iránymutatás a Szerződés 73. és 87. cikkének alkalmazására és azoknak a 91/440/EGK irányelv szerinti vasúti vállalkozások javára szánt állami finanszírozások tekintetében történő végrehajtására vonatkozik. Az iránymutatás a következő területekkel foglalkozik: a vasúti vállalkozások részére az infrastruktúrák finanszírozásával nyújtott állami támogatás (2. fejezet), a járművek vásárlásához és

<sup>(1)</sup> HL L 156., 1969.6.28., 1. o. Az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

<sup>(2)</sup> HL L 130., 1970.6.15., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 156., 1969.6.28., 8. o. Az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

<sup>(4)</sup> A Bíróságnak a C-280/00. sz., Altmark Trans GmbH és a Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ún. „Altmark”-ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete (EBHT 2003., I-7747. o.).

<sup>(5)</sup> A fent említett, Altmark-ügyben hozott ítélet 107. pontja.

<sup>(6)</sup> Lásd e tekintetben az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i bizottsági határozat (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.) 17. pontját.

megújításához nyújtott támogatások (3. fejezet), az adósságoknak a vasúti vállalkozások reorganizációja céljából történő állam általi elengedése (4. fejezet), a vasúti vállalkozások szerkezetátalakításához nyújtott támogatások (5. fejezet), a közlekedés összehangolására nyújtott támogatások (6. fejezet) és a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami kezességvállalások (7. fejezet). Ezzel szemben ez az iránymutatás nem tér ki a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet részletes alkalmazási szabályaira, mert ennek tekintetében a Bizottság még nem alakított ki döntéshozatali gyakorlatot <sup>(1)</sup>.

## 2. A VASÚTI VÁLLALKOZÁSOK RÉSZÉRE A VASÚTI INFRASTRUKTÚRÁK FINANSZÍROZÁSÁVAL NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁS

22. A vasúti infrastruktúrák nagy jelentőséggel bírnak az európai vasúti ágazat fejlesztése tekintetében. Legyen szó bár a kölcsönös átjárhatóságról, biztonságról vagy a nagysebességű vasút fejlesztéséről, a jelentős beruházások elengedhetetlenek ezekben az infrastruktúrákban <sup>(2)</sup>.
23. Ezen iránymutatás kizárólag a vasúti vállalkozásokra vonatkozik. Nem célja tehát az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések tekintetében az infrastruktúrák állami finanszírozására alkalmazandó jogi keretek meghatározása. Ez a fejezet kizárólag az infrastruktúrák állami finanszírozásának a vasúti vállalkozásokra gyakorolt hatását vizsgálja meg.
24. Az infrastruktúrafejlesztés állami finanszírozásai valójában közvetett előnyhöz juttathatják a vasúti vállalkozásokat, és így támogatásnak minősülhetnek. A Bíróság ítélkezési gyakorlatával összhangban azt kell megvizsgálni, hogy az infrastruktúra javára hozott intézkedés azzal a gazdasági hatással jár-e, hogy könnyíti a vasúti vállalkozások költségvetésére nehezedő terheket <sup>(3)</sup>. Ennek megállapításához különösen az szükséges, hogy az érintett vállalkozás szelektív előnyhöz jusson, és ez az előny az érintett infrastruktúra finanszírozásából eredjen <sup>(4)</sup>.
25. Amennyiben egy infrastruktúra használata egyenlő mértékben és hátrányos megkülönböztetés nélkül nyitva áll minden potenciális használó előtt, és ha az említett infrastruktúrához való hozzáférés díja a közösségi jogszabályoknak (a 2001/14/EK irányelv) megfelelően kerül kiszámlázásra, a Bizottság általában úgy ítéli meg, hogy az infrastruktúrák állami finanszírozása nem minősül a vasúti vállalkozások részére nyújtott állami támogatásnak <sup>(5)</sup>.
26. A Bizottság egyébként emlékeztet rá, hogy ha a vasúti infrastruktúrák állami finanszírozása egy vagy több vasúti vállalkozásnak nyújtott támogatásnak minősül, az engedélyezhető például a Szerződés 73. cikke alapján abban az esetben, ha az infrastruktúra megfelel a közlekedés összehangolása iránti igényeknek. Ebben a vonatkozásban ezen iránymutatás 6. fejezete megfelelő referenciapont az összeegyeztethetőség vizsgálatához.

## 3. JÁRMŰVEK VÁSÁRLÁSÁHOZ ÉS MEGÚJÍTÁSÁHOZ NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK

### 3.1. Célkitűzés

27. A személyszállításra használt mozdonyok és vasúti kocsik előregedtek és egyes esetekben elhasználódtak, különösen az új tagállamokban. 2005-ben az EU 25-ben a mozdonyok (dízel- és villanymozdonyok) 70 %-a és a vasúti kocsik 65 %-a több mint 20 éves volt <sup>(6)</sup>. Ha csak az Unióhoz 2004-ben

<sup>(1)</sup> Az iránymutatás az 1192/69/EGK rendelet alkalmazásával sem foglalkozik.

<sup>(2)</sup> A Bizottság fent említett „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – A közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálata” című közleménye.

<sup>(3)</sup> A Bíróság a C-382/99. sz., Hollandia kontra Bizottság ügyben 2002. június 13-án hozott ítélete, (EBHT 2002., I-5163. o.).

<sup>(4)</sup> A Bíróság a C-156/98. sz., Németország kontra Bizottság ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélete (EBHT 2000., I-6857. o.).

<sup>(5)</sup> Az állami garancia a Coràs Iompair Eirann (Írország) által infrastruktúra-beruházásra felvett tőkekölcsönről szóló, 2006. június 7-i, N 478/04. sz. bizottsági határozat (HL C 209., 2006.8.31., 8. o.); a 2006. március 8-i N 284/05. sz. Írország – Regional Broadband Programme (regionális szélessávú program) bizottsági határozat (HL C 207., 2006.8.30., 3. o.) 34. pontja; és a következő bizottsági határozatok: a 2002. augusztus 2-i, a Spanyolország által végrehajtott Terra Mítica (Benidorm, Alicante) parkról szóló 2003/227/EK határozat (HL L 91., 2003.4.8., 23. o.) 64. pontja; a 2005. április 20-i, N 355/04. sz. – Köz- és magánpartnerség a Krijgsban alagútért Deurnenél; ipari ingatlanok fejlesztésére, valamint az antwerpeni repülőtér működéséről szóló határozat (HL C 176., 2005.7.16., 11. o.) 34. pontja; a 2001. december 11-i, N 550/01. sz. – Köz- és magánpartnerség a be- és kirakodási létesítmények megépítéséről szóló határozat (HL C 24., 2002.1.26., 2. o.), 24. pontja; a 2001. december 20-i, N 649/01 sz., Egyesült Királyság, Freight Facilities Grant határozat (HL C 45., 2002.2.19., 2. o.) 45. pontja; a 2002. július 17-i, N 356/02. sz. Network Rail – Egyesült Királyság határozat (HL C 232., 2002.9.28., 2. o.) 70. pontja; az N 511/95. sz., Jaguar Cars Ltd határozat. Lásd még az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és az EGT-Szerződés 61. cikkének a légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 1994. évi iránymutatás (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.) 12. pontját; az infrastruktúrák használatáért járó méltányos díjakról szóló, 1998. évi fehér könyv (COM(1998) 466 végleges) 43. pontját és a Bizottságnak az Európai Parlament és az Európai Tanács részére intézett közleményét: „az európai kikötők minőségének javítása, az európai közlekedési rendszereket döntően meghatározó tényező” (COM(2001) 35 végleges, 11. pont).

<sup>(6)</sup> Forrás: UIC Rolling stock fleet in EU25 + Norway (2005).

csatlakozott tagállamokat vesszük figyelembe, 2005-ben a mozdonyok 82 %-a és a vasúti kocsik 62 %-a volt 20 évnél öregebb <sup>(1)</sup>. A Bizottság tehát a rendelkezésére álló információk alapján úgy véli, hogy e járműparknak hozzávetőleg 1 %-a újul meg évente.

28. Ez a tendencia természetesen a vasúti ágazat általános nehézségeit tükrözi, amelynek folytán a vasúti vállalkozások egyre gyengébb ösztönzéssel és kisebb kapacitással rendelkeznek ahhoz, hogy beruházzanak a járművek korszerűsítésével és/vagy megújításával kapcsolatos erőfeszítésekbe. Márpedig az ilyen beruházás elengedhetetlen a vasúti közlekedés más, környezetszennyezőbb vagy több externális költséget előidéző szállítási módhoz viszonyított versenyképességének fenntartásához. E beruházások ugyanígy szükségesek a vasúti közlekedés környezetre gyakorolt hatásainak – különösen az általa okozott zajártalom csökkentésével és a biztonság javításával történő – korlátozásához is. Végül a nemzeti hálózatok közötti kölcsönös átjárhatóság javítása a meglévő járműállományt érintő – a rendszer koherenciájának megőrzése érdekében történő – kiigazításokat is jelent.
29. A fentiekre tekintettel úgy tűnik, hogy a járművek beszerzéséhez és megújításához nyújtott támogatás bizonyos feltételek mellett a közös érdeknek megfelelő célok több típusát is szolgálja, és így a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.
30. E fejezet célja, hogy pontosan meghatározza azokat a körülményeket, amelyek között a Bizottság elvégzi az összeegyeztethetőség e vizsgálatát.

### 3.2. Összeegyeztethetőség

31. Az összeegyeztethetőség vizsgálatát azon közös érdeknek megfelelő célkitűzés függvényében kell elvégezni, amelyhez a támogatás hozzájárul.
32. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy fő szabályként a járművek korszerűsítésének a szükségessége kellőképpen figyelembe vehető vagy az állami támogatásokra alkalmazandó általános szabályok végrehajtása során, vagy a Szerződés 73. cikkének alkalmazása során abban az esetben, ha ezek a támogatások a közlekedés összehangolására nyújtott támogatásoknak (lásd a 6. fejezetet) minősülnek.
33. A járművekhez nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálata során a Bizottság tehát fő szabályként a következő támogatástípusok mindegyikére alkalmazza az ebben az iránymutatásban vagy más vonatkozó dokumentumban meghatározott kritériumokat:
- a közlekedés összehangolására nyújtott támogatás <sup>(2)</sup>;
  - a vasúti vállalkozások szerkezetátalakításához nyújtott támogatás <sup>(3)</sup>;
  - a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott támogatás <sup>(4)</sup>;
  - a környezetvédelmi támogatások <sup>(5)</sup>;
  - közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó költségek ellentételezésére és a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott támogatások <sup>(6)</sup>;
  - regionális támogatások <sup>(7)</sup>.
34. Az induló beruházásokhoz nyújtott regionális támogatásokat illetően a nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás előírja, hogy „a szállítási ágazatban a szállítási eszközök (ingóságok) vásárlása nem jogosult az induló beruházásokhoz nyújtott támogatásra” (50. pont, 48. lábjegyzet). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy e szabálytól el kell térni a vasúti személyszállítás tekintetében. Ez e szállítási mód sajátosságainak köszönhető, különösen annak a ténynek, hogy ezen ágazat járműállománya

<sup>(1)</sup> Forrás: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Lásd a 6. fejezetet.

<sup>(3)</sup> A nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.) és az 5. fejezet.

<sup>(4)</sup> Az EK-szerződés 87. és 88. cikkének a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 70/2001/EK bizottsági rendelet (HL L 10., 2001.1.13., 33. o.). A legutóbb az 1976/2006/EK rendelettel (HL L 368., 2006.12.23., 85. o.) módosított rendelet.

<sup>(5)</sup> A környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás (HL C 82., 2008.4.1., 1. o.).

<sup>(6)</sup> Az 1191/69/EGK rendelet. A közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet; helyénvaló emlékeztetni a 3. cikkének (1) bekezdésére: „(a)menyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie”.

<sup>(7)</sup> A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális célú állami támogatásokról szóló iránymutatás (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.) 8. pontja.

tartósan kötődhet konkrét vonalakhoz és szolgáltatásokhoz. Ily módon bizonyos, az alábbiakban meghatározott feltételek mellett a vasúti személyszállítási ágazatban (vagy más szállítási módok esetén, mint a helyi érdekű vasút, a metró vagy a villamos) a járműbeszerzés költségeit a kérdéses iránymutatás szerinti támogatható költségnek kell tekinteni <sup>(1)</sup>. Ezzel szemben a kizárólag áruszállítási célú járművek beszerzési költsége nem tartozik a támogatható költségek közé.

35. Tekintettel a 28. és 29. pontban leírt helyzetre, ez az eltérés alkalmazandó továbbá a járművekbe történő beruházás minden – induló vagy állományfelújító – típusára, amennyiben az érintett állományt rendszeresen üzemeltetik a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja alapján támogatásra jogosult régiókat, a Közösség legkülső régióit, vagy a regionális támogatásra vonatkozó iránymutatás 80. illetve 81. pontja szerinti alacsony népsűrűségű régiókat <sup>(2)</sup> kiszolgáló vonalakon. Az egyéb régiók esetében az eltérés kizárólag az induló beruházásokra alkalmazható. Az eltérés az állományfelújításra irányuló beruházásokra kizárólag akkor alkalmazható, ha a teljes korszerűsítendő járműállomány 15 évnél régebbi.
36. Mindazonáltal a Bizottság úgy véli, hogy a közös érdekekkel ellentétes versenytorzulások elkerülése érdekében ezen eltérést négy feltétel együttes teljesüléséhez kell kötni:
- az érintett járműveknek a városi, elővárosi vagy regionális személyszállítási szolgáltatásban egy meghatározott régióban vagy egy meghatározott, több régiót kiszolgáló vonalon kell működnie; ezen iránymutatás alkalmazásában a „városi és elővárosi közlekedési szolgáltatások”: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek kielégítik egy városközpont vagy agglomeráció igényeit, valamint e városközpont vagy agglomeráció és a környező területek között fölmerülő szállítási igényeket; a „regionális közlekedési szolgáltatások” pedig egy vagy több régió közlekedési szükségleteinek kielégítését szolgáló közlekedési szolgáltatások. E pont alkalmazási köre kiterjedhet egy vagy több tagállam több régióját kiszolgáló közlekedési szolgáltatásokra is, amennyiben a kiszolgált régiókban a regionális fejlődésre gyakorolt hatása különösen a szolgáltatás rendszeres jellege folytán kimutatható. Ebben az esetben a Bizottság ellenőrzi, hogy a támogatás nem veszélyezteti-e a nemzetközi személyszállítási, illetve kabotázspiacnak a harmadik vasúti intézkedéscsomag hatálybalépését követő tényleges megnyitását;
  - az érintett járműveknek legalább 10 éven keresztül abban a konkrét régióban, vagy több régiót kiszolgáló, konkrét vonalon kell működnie, amelyen a támogatás odaítélésekor működött;
  - a helyettesítő járműveknek meg kell felelniük a kölcsönös átjárhatóság, a biztonság és a környezetvédelem <sup>(3)</sup> tekintetében az adott vonalon érvényes előírásoknak;
  - az érintett tagállamnak bizonyítania kell, hogy a projekt hozzájárul valamely, koherens regionális fejlesztési stratégiához.
37. A Bizottság ügyel arra, hogy elkerülje a verseny indokolatlan torzulásait, különös figyelemmel az érintett vonalon lecserélt járművekből a támogatott vasúti vállalkozás részére – az állomány harmadik személyeknek történő értékesítéséből vagy más piacokon történő használatából – származó esetleges kiegészítő bevételekre. Ezért a Bizottság a támogatás odaítélését azon feltételtől teheti függővé, hogy a támogatásban részesülő vállalkozásnak rendes piaci feltételek mellett értékesítenie kell a már használaton kívüli állomány egy részét vagy egészét annak érdekében, hogy azt más üzemeltetők használhassák; ebben az esetben a támogatható költségeket a régi állomány értékesítéséből származó bevétel összegével csökkenteni kell.

<sup>(1)</sup> A Bizottság megjegyzi, hogy ez az érvelés a jelen eset sajátos körülményei szerint megfelelően alkalmazható a közúti tömegközlekedésben használt járművekre, különösen, ha az megfelel az új járművekre alkalmazandó legutóbbi közösségi szabályoknak. Amennyiben ez az eset áll fenn, az egyenlő bánásmód tiszteletben tartásával a Bizottság a vasúti gördülőállomány tekintetében itt bemutatott megközelítést alkalmazza ezekre e helyzetekre. A Bizottság arra bátorítja a tagállamokat, hogy a hasonló típusú támogatások nyújtásakor a kevésbé környezetszennyező technológiákat támogassák, és tanulmányozni fogja, hogy mennyiben megfelelő az e technológiák magasabb támogatási intenzitását eredményező konkrét pénzügyi támogatások.

<sup>(2)</sup> A legkisebb népsűrűségű régiók a NUTS-II szintű régiók, vagy azok részei, ahol a népsűrűség négyzetkilométerenként nem haladja meg a 8 főt, és kiterjednek a hasonló népsűrűségi kritériumoknak megfelelő kisebb méretű szomszédos övezetekre is.

<sup>(3)</sup> A környezetvédelmi állami támogatásokról szóló iránymutatás lehetővé teszi támogatások nyújtását olyan új személyszállító járművek beszerzéséhez, amelyek szigorúbbak a közösségi előírásoknál, vagy ezen előírások hiányában növelik a környezetvédelem szintjét.

38. Általánosabb vonatkozásban pedig a Bizottság a gyakorlatban ügyel arra, hogy ne kerüljön sor a támogatás visszaélészerű alkalmazására. A regionális támogatásokról szóló iránymutatásban előírt egyéb feltételeket, különösen a támogatási intenzitás felső határára, a regionális támogatási térképekre, valamint a támogatások halmozására vonatkozó feltételeket, alkalmazni kell. A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó vonalak néhány esetben olyan régiókon haladhatnak keresztül, amelyekre a regionális támogatási térképek szerint különböző támogatási intenzitási értékhatár vonatkozik. Ebben az esetben a Bizottság az érintett vonalon a rendszeresen kiszolgált régiók legmagasabb támogatási intenzitását alkalmazza, a szolgáltatás rendszerességével arányosan <sup>(1)</sup>.
39. Ami azokat a beruházási projekteket illeti, amelyek támogatható költségei meghaladják az 50 millió EUR-t, a Bizottság szerint ebben az esetben – a vasúti személyszállítási szektor sajátosságai következtében – el kell térni a regionális támogatásokra vonatkozó iránymutatás 60–70. pontjától. Ugyanakkor a regionális támogatásokra vonatkozó iránymutatás 64. illetve 67. pontját továbbra is alkalmazni kell, amennyiben a beruházási projekt egy adott, több régiót kiszolgáló vonalon használt járművekre vonatkozik.
40. Ha a kedvezményezett vállalkozás általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátására szóló megbízatást kapott, amely járműbeszerzést és/vagy járműmegújítást ír elő, és e vállalkozás már részben kompenzációban ezen a címen, a túlkompensáció elkerülése érdekében ezt a kompenzációt tekintetbe kell venni az érintett vállalkozás részére megítélhető regionális támogatási összeg megállapításakor.

#### 4. AZ ADÓSSÁGOK ELENEDÉSE

##### 4.1. Célkitűzés

41. Amint az az 1.1. fejezetben kifejtésre került, a vasúti vállalkozások bevételei és költségei, különösen a beruházási költségei történetileg kiegyensúlyozatlanok voltak. Ez jelentős eladósodáshoz vezetett, amelyből az adósságszolgálat igen nagy terhet tesz ki a vasúti vállalkozások számára, ami kapacitásukat a szükséges beruházásokra korlátozza, mind az infrastruktúrák, mind a járművek szintjén.
42. A 91/440/EKG irányelv kifejezetten figyelembe vette ezt a helyzetet. Ez az irányelv ugyanis a hetedik preambulumbekzdésében rögzíti, hogy a tagállamoknak „biztosítaniuk kell, hogy a meglévő köztulajdonú vagy irányítású vasúti vállalkozások szilárd pénzügyi háttérrel rendelkezzenek”, és jelzi, hogy e tekintetben szükség lehet „pénzügyi átszervezésre”. A fenti irányelv 9. cikke előírja, hogy a tagállamok „a meglévő, köztulajdonú vagy irányítású vasúti vállalkozásokkal együtt (...) megfelelő mechanizmusokat dolgoznak ki az ilyen vállalkozások eladósodottsága csökkentésének segítésére olyan szintig, amely nem akadályozza a szilárd pénzügyi igazgatást, továbbá pénzügyi helyzetük javítására”. Ugyanezen cikk (3) bekezdése előírja állami támogatások nyújtását az adott cikkben említett „adósságok elengedéséhez”, és kimondja, hogy e támogatást a Szerződés 73., 87. és 88. cikke tiszteletben tartásával kell odaítélni.
43. Az 1990-es évek elején a 91/440/EKG irányelv hatálybalépését követően a tagállamok jelentősen csökkentették a vasúti vállalkozások adósságait. A vasúti vállalkozások adósságainak átalakítása akkor különböző formákat öltött:
- a) az adósságok részben vagy egészben történő átruházása az infrastruktúra üzemeltetéséért felelős szervezetre, lehetővé téve így, hogy a vasúti vállalkozás rendezettebb pénzügyi helyzetben működjön. Erre az átruházásra a szállítási szolgáltatások üzemeltetésével és az infrastruktúra üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységek szétválasztása során kerülhetett sor;
  - b) önálló jogi személyek létrehozása infrastruktúraprojektek (például nagysebességű vonalak) finanszírozására, lehetővé téve a vasúti vállalkozások azon jövőbeni pénzügyi terheinek enyhítését, amelyek ezen új infrastruktúrák finanszírozásával keletkeznének;
  - c) a vasúti vállalkozások pénzügyi szerkezetátalakítása, különösen az adósságok teljes vagy részbeni elengedésével.

<sup>(1)</sup> Amennyiben a konkrét vonal vagy szolgáltatás rendszeres jelleggel (azaz minden egyes járat esetében) a legmagasabb értékhatárral rendelkező régiót szolgálja ki, ezen értékhatárt kell alkalmazni valamennyi támogatható költségre. Amennyiben a vonal a legmagasabb értékhatárral rendelkező régiót csak alkalmi jelleggel szolgálja ki, ezen értékhatárt a költségeknek csak az érintett régió kiszolgálásához kapcsolódó részére kell alkalmazni.

44. E három intézkedéstípus hozzájárult a vasúti vállalkozások pénzügyi helyzetének rövid távú javulásához. Az eladósodottság az összes forráshoz viszonyítva csökkent, mint ahogy a működési költségek kamattörlesztésnek megfelelő része is. Általában az adósságcsökkentés a tőke és a kamattörlesztés mértékének csökkenése folytán lehetővé tette a vasúti vállalkozás számára pénzügyi helyzetének javítását. Ezenfelül, az adósságcsökkentés hozzájárult a kamatlábak csökkenéséhez is, ami jelentős hatást gyakorolt az adósságszolgálatra is.
45. Mindazonáltal a Bizottság megállapítja, hogy számos vasúti vállalkozás eladósodottságának szintje még mindig aggasztó. E vállalkozások közül többnek az eladósodottsági szintje meghaladja a gazdasági társaságok tekintetében elfogadható szintet, és e vállalkozások még mindig nem képesek önfinanszírozásra és/vagy beruházási igényeiknek a jelenlegi és jövőbeni szállítási műveletek által termelt bevételekből történő finanszírozására. Ezenkívül megállapítható, hogy azokban a tagállamokban, amelyek 2004. május 1-je után csatlakoztak a Közösséghez, az ágazat vállalkozásainak eladósodottsági szintje jóval magasabb, mint a Közösség többi részén.
46. E tények tükröződnek a közösségi jogalkotónak abban a döntésében, hogy a 2001/12/EK és a 2004/51/EK irányelv elfogadásakor nem módosította a 91/440/EGK rendelkezéseit. Ezek a rendelkezések így beleilleszkednek az egymást követő vasúti csomagok által létrehozott keretbe.
47. E fejezet célja annak meghatározása, hogy a Bizottság a másodlagos jog által előírt e követelmény fényében miként kívánja alkalmazni a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályait a vasúti vállalkozások eladósodottságának csökkentési mechanizmusaira.

#### 4.2. Az állami támogatás fennállása

48. Bevezetésként a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében szereplő elvi összeegyeztethetlenség csak az olyan támogatásra vonatkozik, „amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget”, és kizárólag „amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, ha az állami forrásokból nyújtott pénzügyi támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más versenyző vállalkozásokéhoz képest a közösségen belüli kereskedelemben, az utóbbiakat a támogatás által érintett vállalkozásoknak kell tekinteni <sup>(1)</sup>.
49. Így minden olyan, az államnak betudható és állami forrásból megvalósított intézkedés, amely kifejezetten egy vagy több vasúti vállalkozás javát szolgáló teljes vagy részleges adósságelengedéssel jár, a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alkalmazási körébe tartozik, amennyiben a szóban forgó vasúti vállalkozás a verseny előtt nyitott piacokon tevékenykedik, és amennyiben az adósság elengedése az említett piacoknak legalább egyikén megerősíti annak pozícióját.
50. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2001/12/EK irányelv 2003. március 15-től a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózat egészében megnyitotta a nemzetközi vasúti árufuvarozási piacot a verseny előtt. Ennek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piacnak a verseny előtti általános megnyitása legkésőbb 2003. március 15-én megtörtént.

#### 4.3. Összeegyeztethetőség

51. Ha egy vasúti vállalkozás adósságának elengedése a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül, akkor azt a Szerződés 88. cikkével összhangban be kell jelenteni a Bizottságnak.
52. Fő szabály szerint az ilyen támogatást a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott támogatásokról szóló, 2004. évi közösségi iránymutatás alapján kell megvizsgálni (a továbbiakban: a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás), ezen iránymutatás 5. fejezetére is figyelemmel.
53. Az olyan egyedi esetekben, amikor az elengedett adósság kizárólag a közlekedés összehangolásával, a közszolgáltatásért járó ellentételezésekkel vagy az elszámolások normalizálásával kapcsolatos, a támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatát a Szerződés 73. cikke, az annak végrehajtására elfogadott rendeletek és az elszámolások normalizálásáról rendelkező rendelet <sup>(2)</sup> alapján kell elvégezni.

<sup>(1)</sup> A Bíróság a 730/79. sz., ún. „Philip Morris” ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéletének (EBHT 1980., 2671. o.) 11. pontja.

<sup>(2)</sup> Az 1192/69/EGK rendelet.

54. A 91/440/EGK irányelv 9. cikkének fényében a Bizottság ezen túlmenően úgy ítéli meg, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén az ilyen támogatásokat a pénzügyi szerkezetátalakítás hiányában engedélyezni lehet abban az esetben, ha az adósság elengedése korábbi, az ágazat verseny előtti megnyitására vonatkozó feltételeket meghatározó 2001/12/EK irányelv hatálybalépése előtt keletkezett adósságokat érint.
55. A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy az ilyen típusú támogatások összeegyeztethetők lehetnek, amennyiben ezek célja a nyitott vasúti piaccá való átalakulás megkönnyítése, ahogy azt a 91/440/EGK irányelv <sup>(1)</sup> 9. cikke is előírja. Ennek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ilyen támogatások a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja <sup>(2)</sup> alapján a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők, feltéve hogy a következő feltételek teljesülnek.
56. Először is a támogatásnak egyértelműen és egyedileg meghatározott adósságokat kell ellentételeznie, amelyek 2001. március 15-ét, azaz a 2001/12/EK irányelv hatálybalépését megelőzően keletkeztek. A támogatás semmilyen esetben sem haladhatja meg ezen adósságok összegét. A Közösséghez 2001. március 15-e után csatlakozott tagállamok esetében a Közösséghez való csatlakozás időpontját kell figyelembe venni. Ugyanis a 91/440/EGK irányelv 9. cikkének logikája szerint, amelyet a későbbi irányelvek is követnek, olyan időpontban keletkezett adósság elengedéséről van szó, amikor a piac közösségi szinten történő megnyitásáról még nem született döntés.
57. Másodszor, az érintett adósságoknak közvetlenül a vasúti szállítási tevékenységhez vagy az infrastruktúraüzemeltetési, -kiépítési vagy -használati tevékenységekhez kell kapcsolódnuk. Nem támogathatók azok az adósságok, amelyek olyan beruházások megvalósítása érdekében keletkeztek, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a vasúti közlekedéshez és/vagy infrastruktúrához.
58. Harmadszor, az adósságok elengedésének olyan magas szintű eladósodottsággal bíró vállalkozások javát kell szolgálnia, amely meggátolja eredményes pénzügyi igazgatásukat. A támogatásnak szükségesnek kell lennie e helyzet orvoslásához annyiban, hogy a piaci verseny várható alakulása nem tenné lehetővé a vállalkozás pénzügyi helyzetének rendezését belátható időn belül. E kritérium értékelésekor figyelembe kell venni a vállalkozástól ésszerűen elvárható termelékenységnövekedést.
59. Negyedszer, a támogatás nem haladhatja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket. E kérdés tekintetében szintén figyelembe kell venni a verseny jövőbeni alakulását. Mindenesetre a támogatás rövid távon nem hozhatja kedvezőbb helyzetbe a vállalkozást egy ugyanolyan tevékenységi körű, átlagos, megfelelően irányított vállalkozásnál.
60. Ötödször, az adósságok elengedése nem juttathatja olyan versenylőnyhöz a vállalkozást, amely meggátolja a hatékony verseny kialakulását a piacon, és nem járhat például azzal a hatással, hogy az e piacokon kívüli vállalkozásokat vagy az új piaci szereplőket egyes nemzeti vagy regionális piacokon visszatartsa a piacra lépéstől. Konkrétabban fogalmazva, az adósságok elengedéséhez nyújtott támogatást nem lehet más vasúti fuvarozóra kiszabott díjakból finanszírozni <sup>(3)</sup>.
61. Amennyiben e feltételek teljesülnek, az adósságok elengedése körében hozott intézkedések hozzájárulnak a 91/440/EGK irányelv 9. cikkében előírt célkitűzéshez, a verseny és a tagállamok közötti kereskedelem aránytalan torzítása nélkül. Így azokat összeegyeztethetőnek lehet tekinteni a közös piaccal.

## 5. A VASÚTI VÁLLALKOZÁSOK SZERKEZETÁTALAKÍTÁSÁHOZ NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK – AZ „ÁRUSZÁLLÍTÁSI” RÉSZLEG SZERKEZETÁTALAKÍTÁSA

### 5.1. Célkitűzés

62. Különös rendelkezés hiányában a Bizottság a vasúti ágazat nehéz helyzetben lévő vállalkozásai szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatások összeegyeztethetőségét a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás alapján vizsgálja. Ez utóbbi iránymutatás ugyanis nem ír elő eltérést a vasúti vállalkozások tekintetében.

<sup>(1)</sup> A Bizottság megfelelően alkalmaz egyes, az átállási költségekhez kapcsolódó állami támogatások vizsgálati módszertanáról szóló, 2001. július 26-i bizottsági közleményben (SEC(2001) 1238) szereplő kritériumokat.

<sup>(2)</sup> Az 1191/69/EGK, 1107/70/EGK és 1192/69/EGK rendelet alkalmazásának sérelme nélkül.

<sup>(3)</sup> A 2001/14/EK irányelv alkalmazásának sérelme nélkül.



63. Általában, egy vállalkozás részlege, azaz egy saját jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági egység nem részesülhet szerkezetátalakítási támogatásban. A szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás ugyanis kizárólag a „nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra” alkalmazható. Ezenfelül a 13. pontjában meghatározza, hogy „egy vállalatcsoporthoz tartozó vagy az által átvett vállalat rendszerint nem jogosult ... szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve ha bizonyítható, hogy a nehézségei a saját működésére, és nem a költségeknek a csoporton belüli önkényes felosztására vezethető vissza, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek”. Azt pedig még inkább el kell kerülni, hogy a költségek önkényes felosztása lehetővé tegye egy adott társaságon belüli veszteséges tevékenység számára, hogy állami pénzeszközökben részesüljön.
64. Azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az európai vasúti árufuvarozási piac jelenleg egészen sajátos helyzetben van, amelynek következtében – a közös érdekre tekintettel – felmerül, hogy bizonyos feltételek mellett a vasúti vállalkozások „árufuvarozási” tevékenységével kapcsolatos nehézségek ellensúlyozását lehetővé tevő állami támogatások összegeztethetőnek minősülhessenek a közös piaccal.
65. A vasúti ágazatban az árufuvarozási tevékenységekre jellemző versenyhelyzet napjainkban jelentősen különbözik a személyszállításra jellemző versenyhelyzettől. Míg ugyanis a nemzeti árufuvarozási piacok nyitottak a verseny előtt, a vasúti személyszállítási piacoknak a verseny előtt történő megnyitása 2010. január 1-je előtt nem következik be.
66. E helyzetnek pénzügyi kihatásai vannak, hiszen az árufuvarozási tevékenységet fő szabályként egyedül a fuvaroztatók és a fuvarozók közötti kereskedelmi kapcsolatok irányítják. A személyszállítási tevékenység pénzügyi egyensúlya ezzel szemben a hatóságok által a közszolgáltatásért járó ellentételezés formájában nyújtott támogatásoktól is függhet.
67. Márpedig az európai vasúti vállalkozások közül több nem különítette még el jogilag a vasúti árufuvarozási és személyszállítási tevékenységeket, vagy elkülönítésükre csak a közelmúltban kerített sort. A jelenleg hatályos közösségi jogszabályok nem is írnak elő ilyen jogi elkülönítésre vonatkozó kötelezettséget.
68. A vasúti árufuvarozás feléléstése már több éve az európai közlekedéspolitikai kulcskérdései között szerepel. Ennek okait ezen iránymutatás 1. fejezete is felidézte.
69. A vasúti árufuvarozási tevékenységek említett sajátossága ehhez igazodó megközelítést igényel, amint azt a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott támogatásokról szóló, 1999. évi közösségi iránymutatás<sup>(1)</sup> alapján a Bizottság döntéshozatali gyakorlata<sup>(2)</sup> is elismerte.
70. E fejezet célja annak bemutatása, hogy a fent említett bizottsági döntéshozatali gyakorlat fényében, és figyelembe véve a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló 2004. évi iránymutatásban a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló 1999. évi iránymutatáshoz képest elfogadott módosításokat, a Bizottság a jövőben miként kívánja ez a megközelítést a gyakorlatban alkalmazni.
71. A fent kiemelt kockázatokra tekintettel ez a megközelítés igazolható, és az kizárólag a vasúti vállalkozások árufuvarozási részlegeire egy átmeneti időszakra, azaz a 2010. január 1-je – vagyis a vasúti személyszállítási piacoknak a verseny előtti megnyitása – előtt bejelentett szerkezetátalakításokra alkalmazandó.
72. Ezenkívül a Bizottság figyelembe kívánja venni, hogy a vasúti vállalkozások egyre több tagállamban igazították hozzá szervezeti felépítésüket az árufuvarozási és személyszállítási tevékenységek terén bekövetkezett sajátos változásokhoz, elkülönítve a vasúti árufuvarozási és személyszállítási tevékenységeiket. A Bizottság tehát a szerkezetátalakítás keretében a támogatás odaítélésének előfeltételeként meg fogja követelni, hogy az érintett áruszállítási részleg az általános kereskedelmi jog alá tartozó gazdasági társaságá alakítás útján jogilag elkülönítsék. A Bizottság megállapítja, hogy az efféle elkülönítés más megfelelő intézkedésekhez társulva jelentősen hozzájárul azon kettős cél eléréséhez, hogy az átalakított részleg és a vállalkozás többi része között ne lehessen semmiféle kereszttámogatás, és hogy a két tevékenység közötti pénzügyi kapcsolatok tartósan kereskedelmi alapokon nyugodjanak.

(1) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

(2) Lásd az N 386/04. sz., 2005. március 2-i, „a Fret SNCF részére nyújtott szerkezetátalakítási támogatás – Franciaország” bizottsági határozatot (HL C 172., 2005.7.12., 3. o.).

73. Az egyértelműség kedvéért a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás az e fejezetben tárgyalt támogatások vizsgálatára is alkalmazandó, kivéve az alábbiakban kifejezetten említett eltérések esetében.

### 5.2. Támogathatóság

74. A támogathatósági kritériumokat ki kell igazítani annak érdekében, hogy magukban foglalják azt a helyzetet is, amikor egy vasúti vállalkozás áru fuvarozási részlege olyan, összefüggő és tartós gazdasági egységet képez, amelyet a szerkezetátalakítás során és a támogatás odaítélése előtt jogilag leválasztanak a vállalkozásról, és amely olyan nehézségekkel küzd, hogy amennyiben a vasúti vállalkozásról már leválasztották volna, a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás értelmében „nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak” minősülne.
75. Ez különösen azt feltételezi, hogy a vállalkozás érintett részlege olyan, súlyos belső nehézségekkel küzd, amelyek nem a vasúti vállalkozáson belüli önkényes költségfelosztásnak tudhatók be.
76. Ahhoz, hogy a szerkezetátalakítást igénylő részleg összefüggő és tartós gazdasági egységet képezzen, ipari, kereskedelmi, könyvviteli és pénzügyi szempontból magában kell foglalnia a vasúti vállalkozás áru fuvarozási tevékenységeinek egészét. Annak érdekében, hogy a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás 10. pontjában <sup>(1)</sup> rögzített kritériumokat koherens módon lehessen értékelni, megállapíthatónak kell lennie a veszteségnek, a saját forrásoknak vagy tőkének e részlegnek betudható része, amely megfelelően tükrözi azt a valós gazdasági helyzetet, amelyben a részleg található.
77. Annak értékelése során, hogy egy részleg a fenti értelemben nehéz helyzetben van-e, a Bizottság figyelembe veszi a vasúti vállalkozás többi részének arra való képességét, hogy az átalakítandó részleg fizetőképességét helyreállítsa.
78. A Bizottság álláspontja szerint, noha a fenti leírt helyzetre közvetlenül nem terjed ki a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás, amely 12. pontjában alkalmazási köréből kizárja az újonnan alapított vállalkozásokat, az ilyen helyzetben mégis adható szerkezetátalakítási támogatás annak érdekében, hogy a jogi elkülönítés során létrehozott leányvállalat a piacon életképes körülmények között tevékenykedhessen. Itt csak azon helyzetek jöhetnek szóba, amelyekben a jogi elkülönítés során létrehozott leányvállalat a 91/440/EGK irányelv 9. cikkével összhangban vezetett elkülönített könyvelés szerint teljes egészében magában foglalja a szerinti áru fuvarozási részleget, és tartalmazza a részleghez tartozó eszközök, források, tőke, mérlegen kívüli kötelezettségvállalások és munkaerő összességét.
79. A Bizottság rámutat arra, hogy ugyanezen okokból, ha egy vasúti vállalkozás az áruszállítási részlegének jogi elkülönítését nemrégiben hajtotta végre, miközben a részleg a fent meghatározott feltételeknek megfelelt, akkor a leányvállalat nem tekintendő a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás 12. pontja szerinti újonnan alapított vállalkozásnak, így nincs kizárva ezen iránymutatás alkalmazási köréből.

### 5.3. Visszatérés a hosszú távú életképességhez

80. A Bizottság nemcsak arról fog megbizonyosodni, hogy a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatásban a hosszú távú életképességhez való visszatérés feltételei teljesülnek-e <sup>(2)</sup>, hanem arról is, hogy a szerkezetátalakítás biztosíthatja-e, hogy az áru fuvarozási tevékenység a kizárólagos jogokkal rendelkező, védett tevékenységből a nyitott piacon versenyképes tevékenységgé

<sup>(1)</sup> A szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 10. pontja a következőképpen rendelkezik: „(e)nek az iránymutatásnak az alkalmazásában valamely vállalkozás, fő szabályként a méretétől függetlenül akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha a következő körülmények állnak fent:

- korlátolt felelősségű társaság esetén törzstőkéjének több mint a felét elvesztette, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el,
- olyan társaság esetén, ahol egyes tagok korlátlan felelősséggel bírnak a társaság tartozásáért, a társaság a könyveiben kimutatott tőkének több mint a felét elvesztette, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el, vagy
- bármely vállalkozási forma esetén abban az esetben, ha a rá alkalmazandó nemzeti jog szerint a vállalkozás teljesíti a kollektív fizetési képtelenségi eljárás alá vonás feltételeit”.

<sup>(2)</sup> Lásd különösen a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló, 2004. évi iránymutatás 34–37. pontját.

alakuljon át. Ennek a szerkezetátalakításnak tehát az áru fuvarozási tevékenység minden vetületére ki kell terjednie, ipari, kereskedelmi és pénzügyi szempontból egyaránt. A szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatásban <sup>(1)</sup> előírt szerkezetátalakítási tervnek lehetővé kell tennie az ügyfelek igényeivel összeegyeztethető minőségi, megbízhatósági, és szolgáltatási színvonal biztosítását.

#### 5.4. A verseny túlzott torzulásának elkerülése

81. A túlzott versenytorzulás megakadályozásának elemzése során, amint azt a szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás előírja, a Bizottság a következő szempontokra is támaszkodik:
- a vasúti szállítás és más szállítási módok közötti gazdasági modellbeli különbségek;
  - a szállítási módok kiegyenlítésének közösségi célja;
  - a piaci versenyhelyzet a szerkezetátalakításkor (az integráció foka, növekedési potenciál, versenytársak jelenléte, fejlődési perspektíva).

#### 5.5. Minimálisra csökkentett támogatás

82. A szerkezetátalakítási támogatásról szóló, 2004. évi iránymutatás rendelkezéseit kell alkalmazni e feltétel teljesülésének ellenőrzése során. Ennek alkalmazásában a vállalkozás saját hozzájárulásába beletartozik a vasúti vállalkozástól jogilag majd elkülönülő áruszállítási részleg hozzájárulása. A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy az európai vasúti áru fuvarozási ágazat fent említett sajátos helyzete a szerkezetátalakítási támogatásról szóló, 2004. évi iránymutatás 44. pontja szerinti kivételes körülménynek minősülhet. A Bizottság elfogadhat tehát a 2004-es iránymutatásban előírtnál kisebb mértékű saját hozzájárulást is, azzal a feltétellel, hogy az áruszállítási részleg saját hozzájárulásának a lehető legmagasabbnak kell lennie anélkül, hogy az veszélyeztetné a tevékenység életképességét.

#### 5.6. Az egyszeri támogatás elve

83. Ami az egyszeri („elsőszőr és utoljára” nyújtott) támogatás elvét illeti, ezt az elvet a jogilag elkülönített leányvállalatra kell alkalmazni, figyelembe véve a szóban forgó vállalkozás első szerkezetátalakítási támogatásaként bejelentett szerkezetátalakítási támogatást. Ezzel szemben a jelen fejezetben rögzített feltételekkel engedélyezett szerkezetátalakítási támogatás nem jön számításba az egyszeri támogatás elvének a vasúti vállalkozás többi részére történő alkalmazásakor.
84. Az egyértelműség kedvéért, amennyiben a vasúti vállalkozás egésze már részesült szerkezetátalakítási támogatásban, az egyszeri támogatás elvével ellentétes, hogy a vállalkozás áruszállítási részlege szerkezetátalakításának céljára is az e fejezet szerinti támogatást ítélnék oda.

### 6. A KÖZLEKEDÉS ÖSSZEHANGOLÁSÁRA NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK

#### 6.1. Célkitűzés

85. Amint az korábban említésre került, a Szerződés 73. cikkét az 1107/70/EGK és az 1191/69/EGK rendeletek hajtják végre, amelyeket a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet majd hatályon kívül helyez. A közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendeletet mindazonáltal csak a szárazföldi személyszállításra lehet majd alkalmazni. Alkalmazási köre nem terjed ki a vasúti áru fuvarozásra, amely tekintetében a közlekedés összehangolására nyújtott támogatások továbbra is egyedül a Szerződés 73. cikkének alkalmazási körébe tartoznak majd.
86. Ezenfelül, a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendeletnek a közlekedés összehangolásához, és a kutatáshoz és fejlesztéshez nyújtott támogatásokról szóló 9. cikke kifejezetten a Szerződés 73. cikkének sérelme nélkül alkalmazandó, amelyet tehát közvetlenül lehet alkalmazni a vasúti személyszállítás összehangolására nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének igazolására.
87. E fejezet célja így azoknak a kritériumoknak a meghatározása, amelyek lehetővé teszik a Bizottság számára a közlekedés összehangolására nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatát a Szerződés 73. cikke alapján általában (6.2. fejezet) és az egyes sajátos támogatási formákat illetően (6.3. fejezet). A Bizottság emlékeztet arra, hogy annak ellenére, hogy a Szerződés 73. cikkének alkalmazására vonatkozó általános elvek természetesen helytállóak az állami támogatásoknak a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet alapján történő megítélésakor is, ez az iránymutatás nem tér ki a szóban forgó rendelet alkalmazásának részletes szabályaira.

<sup>(1)</sup> Lásd különösen a szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás 3.2. fejezetét.

## 6.2. Általános megfontolások

88. A Szerződés 73. cikke előírja, hogy a Szerződéssel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek. A Bíróság kimondta, hogy e cikk „a közlekedési támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségét csak olyan, jól körülhatárolt esetekben ismeri el, amikor nem sérülnek a Közösség általános érdekei” <sup>(1)</sup>.
89. A Szerződés 73. cikkében használt „közlekedés összehangolása” fogalom jelentése túlmutat egy gazdasági tevékenység fejlesztésének pusztán megkönnyítésén. Az a hatóságok olyan beavatkozására terjed ki, amelynek célja a közlekedési ágazat közös érdekből történő fejlesztésének irányítása.
90. A szárazföldi közlekedési ágazat liberalizációs folyamata bizonyos tekintetben jelentősen mérsékelte az összehangolás iránti igényeket. Egy hatékony liberalizált ágazatban ugyanis az összehangolás elvben létrejöhet a piaci erők tevékenysége révén is. Mindazonáltal, a fent megállapítottak szerint, még mindig igaz, hogy az infrastruktúrafejlesztésekre irányuló beruházásokat továbbra is a hatóságok végzik. Ezen túlmenően az ágazat liberalizációját követően is fennmaradhatnak különböző piaci zavarok. Éppen ezek a zavarok igazolják az állami hatóságok fellépését az érintett területen.
91. Először is, a közlekedési ágazat jelentős negatív externáliákkal rendelkezik, például a használók körében (torlódás), vagy a társaság egésze tekintetében (környezetszennyezés). Ezeket az externáliákat nehéz figyelembe venni, különösen annak folytán, hogy az externális költségek, vagy pusztán a használat közvetlen költségei korlátozottan foglalhatók bele a közlekedési infrastruktúra használati díjába. Ez eltéréseket idézhet elő a különböző szállítási módok között, amely eltéréseket az azon szállítási módnak nyújtott hatósági támogatással érdemes korrigálni, amelyik a legkevesebb externális költséget termeli.
92. Másodszor, a közlekedési ágazat a szó gazdasági értelmében véve „összehangolási” nehézségekkel találkozhat szemben magát, például a vasutak tekintetében a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó közös előírás elfogadása során, vagy a különböző közlekedési hálózatok közötti csatlakozásokban.
93. Harmadszor, a vasúti vállalkozások lehet, hogy nem képesek valamennyi kutatási, fejlesztési és innovációs ráfordítást (pozitív externáliák) hasznosítani, ami szintén piaci zavarnak minősül.
94. Az tanúsítja e piaci zavarok kockázatának jelentőségét, és azoknak a Közösség fejlődésére gyakorolt negatív hatását, hogy a Szerződés külön rendelkezést tartalmaz a közlekedés összehangolása iránti igényeknek megfelelő támogatások engedélyezésére.
95. Fő szabályként a közlekedés összehangolása iránti igényeknek megfelelő támogatásokat összeegyeztethetőnek kell tekinteni a Szerződéssel.
96. Mindazonáltal ahhoz, hogy egy adott támogatás megfeleljen a „közlekedés összehangolására irányuló igényeknek”, annak szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak kell lennie. Ezen túlmenően a támogatással szükségképpen együtt járó versenytorzulás nem sértheti a Közösség általános érdekeit. Például, a rövid távú tengeri közlekedés forgalomáramlásainak a vasúti felé történő átirányítását szolgáló támogatás nem felel meg ezeknek a kritériumoknak.
97. Végül, a közlekedési ágazat gyors fejlődésére, és így az ezen ágazat összehangolása iránti igényre figyelemmel, legfeljebb 5 évre kell korlátozni a Bizottsághoz arra vonatkozó határozat meghozatala céljából bejelentett minden támogatást, hogy az összeegyeztethető a Szerződéssel annak 73. cikke alapján <sup>(2)</sup>, annak érdekében, hogy a Bizottság az elért eredményekre figyelemmel a támogatást újra megvizsgálhassa és adott esetben meghosszabbítását engedélyezze <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> A Bíróság 156/77. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 1978. október 12-én hozott ítéletének, (EBHT 1978., 1881. o.) 10. pontja.

<sup>(2)</sup> Ugyanott.

<sup>(3)</sup> A fenti időszak 10 évre meghosszabbításra került az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.) 15. cikke (1) bekezdésének e) pontja alá eső intézkedések esetében. A legutóbb a 2004/75/EK irányelvvél (HL L 157., 2004.4.30., 100. o.) módosított irányelv. Lásd különösen a Bizottság 2008. április 2-i NN 46/B/2006. sz. határozatát – Szlovákia – A 2003/96/EK (közlekedési szektor) tanácsi irányelv alapján nyújtható jövedékiadó-mentességek, illetve jövedékiadó-csökkentések; (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

98. Ami közelebbről a vasúti ágazatot érinti, a közlekedés összehangolása iránti igényeknek megfelelő támogatás különböző formákat ölthet:
- a) az infrastruktúra használatához nyújtott támogatások, azaz az azon vasúti vállalkozásoknak nyújtott támogatások, amelyek viselik az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költségeket, míg a szállítási szolgáltatásokat nyújtó, más szállítási módokat használó vállalkozásokat nem terhelik ilyen költségek;
  - b) az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatások, amelyek célja a vasúti szállításra való áttérés ösztönzése, mivel az kevesebb externális költséget termel, mint más módok, például, a közúti szállítás;
  - c) a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások, valamint amennyiben a támogatások megfelelnek a közlekedés összehangolása iránti igényeknek, a biztonság megerősítését, a műszaki akadályok elhárítását, és a zajártalom csökkentését elősegítő támogatások, (a továbbiakban a „kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások”;
  - d) a közlekedés összehangolása iránti igényeknek megfelelő kutatáshoz és fejlesztéshez nyújtott támogatások.
99. A következő fejezetekben a Bizottság részletesen bemutatja azon feltételeket, amelyek a döntéshozatali gyakorlatára figyelemmel lehetővé teszik annak ellenőrzését a közlekedés összehangolására nyújtott különböző támogatástípusok tekintetében, hogy az érintett támogatások megfelelnek-e a Szerződés 73. cikkében rögzített összeegyeztethetőségi feltételeknek. Tekintettel a kutatásnak és fejlesztésnek nyújtott támogatások egyedi jellegére, az ezen intézkedéstípusokra alkalmazandó kritériumokat a Bizottság külön tárgyalja.

### 6.3. A vasúti infrastruktúra használatához, az externális költségek csökkentéséhez és a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatásokra vonatkozó kritériumok

100. A vasúti infrastruktúra használatához, az externális költségek csökkentéséhez és a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások összeegyeztethetőségének a 73. cikk szempontjából történő értékelése megfelel az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdése b) pontjának alkalmazására vonatkozó bizottsági döntéshozatali gyakorlatnak. E gyakorlatra figyelemmel az alábbiakban részletesen meghatározott feltételek elegendőnek tűnnek a támogatás összeegyeztethetőségének megállapításához.

#### 6.3.1. Támogatható költségek

101. A támogatható költségeket a következő tényezők alapján kell meghatározni.
102. A **vasúti infrastruktúra használatához nyújtott támogatásokat** illetően a támogatható költségek az infrastruktúra használatával járó, a vasúti vállalkozás által viselt olyan többletköltségek, amelyek nem terhelnek egy környezetszennyezőbb versengő szállítási módot.
103. Az **externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásokat** illetően a támogatható költségek az externális költségek azon része, amely a vasúti szállítás folytán más versengő szállítási módokhoz viszonyítva elkerülhető.
104. E tekintetben helyénvaló emlékeztetni arra, hogy a 2001/14/EK irányelv 10. cikke kifejezetten megengedi a tagállamoknak, hogy kiegyenlítési rendszert vezessenek be, amely kiegyenlíti a versengő szállítási módok bizonyíthatóan kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeit, amennyiben e költségek meghaladják az ezzel egyenértékű vasúti költségeket. Ha még nincs olyan közösségi jogszabály, amely harmonizálja az infrastruktúrahaználási díjak kiszámításának módszereit a különböző szárazföldi szállítási módok között a Bizottság ezen iránymutatás alkalmazása során tekintetbe fogja venni az infrastruktúrahaználási díjak és az externális költségek számítására vonatkozó szabályok változásait<sup>(1)</sup>.

(<sup>1</sup>) Ebben a tekintetben a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.) 11. cikkének harmadik bekezdése megállapítja, hogy „(a) Bizottság a vonatkozó költségek valamennyi összetevőjének – ideértve a környezetvédelmet, a zajártalmat, a közlekedési torlódásokat és az egészséget – vizsgálatát követően, de legkésőbb 2008. június 10-ig előterjeszt egy általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt valamennyi külső költségre vonatkozóan, amely a jövőbeli infrastrukturális díjak kiszámításának alapjául szolgál. Ezt a modellt valamennyi közlekedési mód külső költségeinek internalizálására vonatkozó hatásvizsgálattal egészíti ki, amely egyúttal stratégiát tartalmaz a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos alkalmazásáról”. A külső (externális) költségek internalizálásáról szóló, a fenti célkitűzést szolgáló közlemény előkészületeinek keretében az Európai Bizottság 2008. január 16-án kézikönyvet tett közzé, amely a közlekedési ágazat externális költségeiről a mai napig elvégzett tanulmányokat foglalja össze ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). A fenti kézikönyvet – amelyet több közlekedéstudományi kutatóintézet közösen készített el – egyebek között az elszámolható költségek meghatározásához is használható. A Bizottság ezen túlmenően a COM(1998) 466 sz. alatt közzétett fehér könyvet tett közzé „Az infrastruktúrahaználási díjak – Az EU-ban a közlekedési infrastruktúrák díjszabása közös keretnek megállapítására vonatkozó szakaszonkénti megközelítés” címen (EU-értesítő – 3/98. kiegészítés).

105. Mind a vasúti infrastruktúra használatához, mind az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatások tekintetében a tagállamnak be kell nyújtania egy összehasonlító, átlátható, indoklással ellátott és számszerűsített költségelemzést, amely összeveti a vasúti szállítást és az egyéb szállítási módokra alapuló alternatív lehetőségeket<sup>(1)</sup>. A használt módszerek és az elvégzett számításoknak nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lenniük<sup>(2)</sup>.
106. Ami a **kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatásokat** illeti, a támogatható költségek, amennyiben hozzájárulnak közlekedés összehangolásának céljához, magukban foglalják a biztonsági és kölcsönös átjárhatósági rendszerek kiépítésével<sup>(3)</sup>, vagy a zajártalom csökkentésével kapcsolatos beruházásokat, mind a vasúti infrastruktúra, mind a járműállomány területén. Különösen az ERTMS (European Rail Traffic Management System – európai vasúti forgalomirányítási rendszer) és minden más, a vasúti szolgáltatások európai piacon a műszaki akadályok megszüntetésére képes hasonló intézkedés alkalmazásához kapcsolódó beruházások támogathatók<sup>(4)</sup>.

### 6.3.2. A támogatás szükségessége és arányossága

107. A Bizottság úgy véli, hogy vélelmezhető a támogatás szükségessége és arányossága, ha a támogatási intenzitás nem éri el a következő értékeket:
- a) az infrastruktúrahaználathoz nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30 %-a, és a támogatható költségek 100 %-a<sup>(5)</sup>;
  - b) az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30 %-a<sup>(6)</sup>, és a támogatható költségek 50 %-a<sup>(7)</sup>;
  - c) a támogatható költségek 50 %-a a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások esetén.
108. E küszöbök felett a tagállamoknak kell bizonyítaniuk az érintett intézkedések szükségességét és arányosságát<sup>(8)</sup>.
109. Ami mind a vasúti infrastruktúra használatához, mind az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásokat illeti, a támogatásnak szigorúan korlátozódnia kell azon alternatív költségek ellentételezésére, amelyek a vasúti szállításnak egy másik, környezetszennyezőbb szállítási mód helyett történő igénybevételéhez kapcsolódnak. Mivel több alternatív, egymással versengő megoldás létezik, amelyek a vasúti közlekedésnél nagyobb mértékű környezetszennyezést okoznak, a választott határérték az e különböző megoldások közül a legnagyobb költségkülönbségnek felel meg. Amennyiben a 108. pontban említett intenzitási határértékeket tiszteletben tartják, vélelmezhető hogy a túlkompenzáció hiányára vonatkozó kritérium teljesül.

<sup>(1)</sup> A tagállamok a következő dokumentumokban találhatnak utalást a külső költségek értékelésére vonatkozó különböző módszerekre: a Bizottság „A méltányos és hatékony közlekedési díjszabás felé – A közlekedési külső költségek internalizálásának lehetőségei az EU-ban” című zöld könyvének 2. melléklete (EU-értesítő – 2/96 kiegészítés; COM(1995) 691 végleges); valamint a Bizottság által 2008. január 16-án közzétett tanulmány (Lásd az 1999/62/EK irányelv 11. cikkét).

<sup>(2)</sup> A 2001/14/EK irányelv 10. cikke.

<sup>(3)</sup> Lásd a 2007/32/EK irányelvvvel (HL L 141., 2007.6.25., 63. o.) különösen a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelvet (HL L 235., 1996.9.17., 6. o.), valamint a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 110., 2001.4.20., 1. o.). A legutóbb 2007/32/EK irányelvvvel módosított irányelv.

<sup>(4)</sup> A támogatható költségek kiszámítása során tekintetbe kell venni az infrastruktúra használatáért a járművek teljesítményének (elsősorban zajteljesítményének) arányában fizetendő esetleges díjakat is.

<sup>(5)</sup> Szemléltetésként lásd 2006. december 27-i, N 574/05. sz. bizottsági határozatot – A meglévő N 335/03 támogatási program meghosszabbítása – Olaszország – Friuli Venezia Giulia – Vasútvonalak létrehozásához nyújtott támogatás (HL C 133., 2007.6.15., 6. o.); és a 2006. október 12-i N 427/06. sz. bizottsági határozatot – Egyesült Királyság – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (HL C 283., 2006.11.21., 10. o.).

<sup>(6)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1692/2006/EK rendelete (2006. október 24.) az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második Marco Polo program létrehozásáról (Marco Polo II) és az 1382/2003/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2006.11.24., 1. o.) az 1. mellékletében előírja, hogy a forgalmi elterelési akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeként felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet. Ebben az irányelvet tartalmazó közlekedés összehangolására nyújtott állami támogatások tekintetében a kritérium a vasúti közlekedés összes kiadásának 30 %-a.

<sup>(7)</sup> Szemléltetésként lásd a 2006. december 22-i N 552/06. sz. bizottsági határozatot – Dánia – A környezetvédelmi támogatási program meghosszabbítása a vasúti áru fuvarozás tekintetében (HL C 133., 2007.6.15., 5. o.); és a 2006. október 12-i N 427/06. sz. fent hivatkozott bizottsági határozatot – Egyesült Királyság – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS).

<sup>(8)</sup> Ez lehet a helyzet a legutóbb a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról szóló, 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) meghatározott a transzeurópai közlekedési hálózatok kölcsönös átjárhatóságát szolgáló intézkedések esetén.

110. Mindenesetre, ha a támogatás kedvezményezettje vasúti vállalkozás, igazolni kell, hogy a támogatás valóban ösztönzőleg hat a vasúti szállításra való áttérésre. Ehhez fő szabályként arra lesz szükség, hogy a támogatás tükröződjék az utastól vagy a feladótól megkövetelt árban, mivel az utasok, illetve a feladók ez alapján választanak a vasút és az egyéb, környezetszennyezőbb szállítási módok, mint például a közút között <sup>(1)</sup>.
111. Végül, ami közelebről az infrastruktúra használatához és az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásokat illeti, annak valós távlatokat kell nyújtania a vasútra áttért forgalom fenntartása számára annak érdekében, hogy a támogatás a forgalom tartós átterelését eredményezhesse.

### 6.3.3. Következtetés

112. Az olyan, a vasúti infrastruktúra használatához, az externális költségek csökkentéséhez és a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatásokat, amelyek szükségesek, arányosak és ennek következtében nem torzítják a versenyt a közös érdekekkel ellentétes mértékben, összegegyeztetetőknek kell tekinteni a Szerződés 73. cikke alapján.

### 6.4. A kutatáshoz és fejlesztéshez nyújtott támogatások összegegyeztetetősége

113. A szárazföldi közlekedés területén az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének c) pontja, amelyet a Szerződés 73. cikkének alapján fogadtak el, lehetővé teszi a kutatáshoz és fejlesztéshez nyújtott támogatások odaítélését. A Bizottság nemrégiben alakította ki az e rendelkezés alkalmazására vonatkozó gyakorlatát <sup>(2)</sup>.
114. A közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet 9. cikke (2) bekezdésének b) pontja átveszi az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének c) pontját. E rendelkezés alapján a közlekedés összehangolása iránti igényeknek megfelelő támogatásnak kell tekinteni azokat a támogatásokat, amelyek célja a közösség számára gazdaságosabb vasúti személyszállítási formák és eszközök kifejlesztésének vagy kutatásának megkönnyítése, a kísérleti szakaszra korlátozódnak, és nem vonatkoznak e formák és eszközök kereskedelmi célú hasznosításának szakaszára.
115. A 9. cikk (2) bekezdésének b) pontja egyébként a Szerződés 87. cikkének sérelme nélkül alkalmazandó. Következésképpen a személyszállítás területén nyújtott kutatási, fejlesztési és innovációs támogatásokat, amennyiben azok nem tartoznak a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet 9. cikkének alkalmazási körébe, és a kizárólag az árufuvarozásra vonatkozó támogatásokat, a Szerződés 87. cikke (3) bekezdése c) pontjának értelmében összegegyeztetetőknek lehet tekinteni.
116. E tekintetben a Bizottság a kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások közösségi keretrendszerében (a továbbiakban: közösségi keretrendszer) <sup>(3)</sup> meghatározta azokat a feltételeket, amelyek mellett az ilyen támogatástípusokat összegegyeztetetőknek nyilvánítja a közös piaccal a Szerződés 87. cikke (3) bekezdése c) pontjának alapján. E keretrendszer az „EK-Szerződés által szabályozott valamennyi ágazaton belül a kutatás-fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott támogatásra vonatkozik. Azokra az ágazatokra is alkalmazandó, amelyekre az állami támogatás tekintetében külön közösségi szabályok vonatkoznak, hacsak e szabályok másként nem rendelkeznek” <sup>(4)</sup>. A közösségi keretrendszert tehát alkalmazni kell a vasúti közlekedési ágazatban a kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott azon támogatásokra, amelyek nem tartoznak az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdése c) pontjának vagy a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet 9. cikkének alkalmazási körébe (ez utóbbi rendelet hatálybalépését követően).
117. Nincs kizárva, hogy a kutatáshoz és fejlesztéshez nyújtott támogatások összegegyeztetetősége közvetlenül a Szerződés 73. cikke alapján legyen vizsgálható abban az esetben, amikor a támogatás célja megfelel a közlekedés összehangolása iránti igényeknek. Ebben az esetben meg kell vizsgálni, hogy teljesülnek-e a fent említett feltételek – különösen a támogatás szükségességére és a kitűzött cél

<sup>(1)</sup> Ami a 2003/96/EK irányelv 15. cikke (1) bekezdésének e) pontja alá tartozó intézkedéseket illeti, a közlekedési árakra kifejtett hatás – ellenkező bizonyítás hiányában – elfogadottnak tekinthető. Lásd különösen a 2008. április 2-i NN 46/B/2006. sz. bizottsági határozatot – Szlovákia – A 2003/96/EK irányelvben rögzített jövedékiadó-mentességek, illetve jövedékiadó-csökkentések (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(2)</sup> A 2007. május 30-i N 780/06. sz. bizottsági határozat, Hollandia – Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; le projet „CompoCaNord” (HL C 227., 2007.9.27., 5. o.); a 2006. július 19-i N 556/05. sz. bizottsági határozat, Hollandia – A tömegközlekedési ágazatban a környezetvédelemre és az innovációra nyújtott támogatás Gelderland tartományban (HL C 207., 2006.8.30.); a 2005. július 20-i N 63/05. sz., bizottsági határozat – Cseh Köztársaság – Energia-megtakarítási és a közlekedési szektorban az alternatív üzemanyagok használatát szolgáló program (HL C 83., 2006.4.6.).

<sup>(3)</sup> HL C 323., 2006.12.30., 1. o.

<sup>(4)</sup> Ugyanott, 2.1. pont.

arányosságára vonatkozó feltétel –, és a támogatás nem sértheti a Közösség általános érdekeit. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kutatási, fejlesztési és innovációs célú támogatások esetében általánosan alkalmazott közösségi keretrendszerben meghatározott általános elvek helytállóak lehetnek a fenti különféle kritériumok elemzése során.

## 7. A VASÚTI VÁLLALKOZÁSOKNAK NYÚJTOTT ÁLLAMI KEZESSÉGVÁLLALÁSOK

118. A Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény meghatározza az állami kezességvállalásra, beleértve a vasúti közlekedés területén nyújtott kezességvállalást is, vonatkozó jogi rendszert <sup>(1)</sup>.
119. A fenti közlemény 2.1.3. pontja kifejti, hogy „(a Bizottság) kezességvállalás formájában nyújtott támogatásnak tekinti az azon vállalkozások által szerzett kedvezőbb finanszírozási feltételeket (...), amely(ek) jogi formája kizárja a csőd vagy egyéb fizetési képtelenségi eljárás lehetőségét, vagy kifejezetten biztosítja az állami kezességvállalást vagy a veszteségeknek az állam általi fedezését”.
120. A Bizottság az állandó gyakorlata alapján úgy véli, hogy a verseny előtt nyitva álló ágazatban nyújtott korlátlan kezességvállalások összeegyeztethetetlenek a Szerződéssel. Az arányosság elve alapján e támogatások az általános érdekre való hivatkozással nem igazolhatók. A korlátlan kezességvállalások esetében ugyanis lehetetlen annak ellenőrzése, hogy a támogatás összege meghaladja-e a közszolgáltatás nyújtásának nettó költségeit <sup>(2)</sup>.
121. Mivel az állami kezességvállalásokat olyan vállalkozásoknak nyújtják, amelyek egyszerre vannak jelen a versenypiacokon és a verseny előtt nem nyitott piacokon, a Bizottság a gyakorlata szerint a vállalkozás egészének nyújtott korlátlan kezességvállalás teljes felszámolását kéri <sup>(3)</sup>.
122. Több vasúti vállalkozásnak nyújtottak korlátlan kezességvállalást. E kezességvállalások általában a vasúti vállalkozások számára a Szerződés hatálybalépése előtt vagy a vasúti szolgáltatások piacának a verseny előtt történő megnyitása előtt történetileg biztosított monopolhelyzet örökségei.
123. A Bizottság birtokában lévő információk szerint ezek a kezességvállalások legnagyobb részt létező támogatások. Az érintett tagállamokat a Bizottság felkéri arra, hogy tájékoztassák a Bizottságot e létező támogatási programok alkalmazási feltételeiről, valamint az azok felszámolásával kapcsolatban tervezett intézkedésekről, a 8.3. szakaszban meghatározott eljárásnak megfelelően.

## 8. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

### 8.1. A támogatások halmozásának szabályai

124. A támogatásoknak az ebben az iránymutatásban meghatározott felső határértékeit kell alkalmazni, függetlenül attól, hogy az adott támogatást részlegesen vagy teljesen állami forrásból vagy közösségi forrásból finanszírozzák-e. Az ezen iránymutatás szerint engedélyezett támogatások nem halmozhatók a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatással vagy más közösségi finanszírozási formákkal, ha az ilyen halmozódás az ebben az iránymutatásban meghatározottnál magasabb támogatási szintet eredményez.
125. Az ugyanazon támogatható költségekre vonatkozó, különböző célokat szolgáló támogatás esetében a legkedvezőbb felső határértéket kell alkalmazni.

### 8.2. Időbeli hatály

126. Ezt az iránymutatást a Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételétől alkalmazza.

A Bizottság ezen iránymutatást valamennyi olyan bejelentett vagy be nem jelentett támogatásra alkalmazza, amelyekről az iránymutatás közzétételének időpontját követően határoz.

<sup>(1)</sup> HL C 71., 2000.3.11., 14. o.

<sup>(2)</sup> A Franciaország részéről az EDF-nek és a villamosenergia- és gázipari szektornak nyújtott állami támogatásokról szóló, 2003. december 16-i 2005/145/EK bizottsági határozat (HL L 49., 2005.2.22., 9. o.); a 2007. április 24-i E-12/05. sz. bizottsági határozat – Lengyelország – a Poczta Polska részére nyújtott korlátlan garancia (HL C 284., 2007.11.27., 2. o.); a 2002. március 27-i E-10/00. sz. bizottsági határozat – Németország – Állami hitelintézeteknek nyújtott állami garancia, (HL C 150., 2002.6.22., 7. o.).

<sup>(3)</sup> Ugyanott.



### 8.3. Megfelelő intézkedések

127. A Szerződés 88. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság javasolja, hogy a tagállamok módosítsák az ezen iránymutatásban említett állami támogatásokra vonatkozó meglévő támogatási programjaikat annak érdekében, hogy azok legkésőbb az iránymutatásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételétől számított két éven belül megfeleljenek annak, az állami támogatásokra vonatkozó fejezetben előírt külön rendelkezésekre is figyelemmel. A Bizottság felhívja a tagállamokat, hogy legkésőbb az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzététel időpontját követő egy éven belül írásban erősítsék meg, hogy elfogadják a megfelelő intézkedésekre irányuló e javaslatokat.
128. Amennyiben egy tagállam elmulasztja az elfogadás írásbeli megerősítését az említett időpontot megelőzően, a Bizottság alkalmazza az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 19. cikkének (2) bekezdését, és szükség esetén megindítja az ott előírt eljárást.

### 8.4. Érvényességi idő és jelentéstétel

129. A Bizottság fenntartja arra vonatkozó jogát, hogy az iránymutatást bármikor módosíthassa. Minden módosítás előtt, és legkésőbb az iránymutatás közzétételétől számított öt éven belül jelentést tesz ezen iránymutatás alkalmazásáról.

---

<sup>(1)</sup> HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel módosított rendelet.

## V

(Vélemények)

## KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

## BIZOTTSÁG

## AJÁNLATTÉTELI FELHÍVÁS – EACEA/21/08

Az Erasmus Mundus külső együttműködési keretprogram megvalósítására ázsiai térség a 2008/2009-es tanévben

Közösségi program a felsőoktatási intézmények közötti együttműködés népszerűsítésére és az EU-tagállamok és harmadik országok diákjainak, kutatóinak, oktatóinak csereprogramban való részvételének támogatása

(2008/C 184/08)

### 1. Célkitűzések és a program bemutatása

Az Erasmus Mundus külső együttműködés keretprogram célja az Európai Unió és a harmadik országok kultúrájának kölcsönös gazdagítása és jobb megértése. A programot az Európai Unió és a harmadik országok felsőoktatási intézményei közötti együttműködés ösztönzésére alakították ki, diákok és oktatók számára szóló mobilitási keretterv segítségével, tanulási, oktatási, szakképzési és kutatási célokra.

A program az alábbi tevékenységeket és finanszírozásokat foglalja magában:

Az intézményi alapú **partnerségi kapcsolatok** kialakítása európai és harmadik országbeli felsőoktatási intézmények közt kétféle tevékenységet fed le:

- a felsőoktatásban résztvevő diákok, kutatók és oktatók **mobilitásának megszervezése egyéni alapon**,
- az **egyéni mobilitás megvalósítása**. A felhívás által támogatott mobilitási és oktatási típusok:
  - *Diákok*: hallgatók, mesterképzésen résztvevők, doktoranduszok és doktori programban már részt vett személyek mobilitási lehetőségei.
  - *Oktatók*: oktatási, szakképzési és kutatási célokból történő csereprogramok.

### 2. Támogatásra jogosultak és kedvezményezettek

A pályázók olyan európai egyetemek vagy felsőoktatási intézmények lehetnek, akik maximum 20 partner intézménnyel folytatott kapcsolatrendszerrel rendelkeznek.

A partnerségi kapcsolat tagjai lehetnek: olyan európai felsőoktatási intézmények, amelyek a jelen felhívás közzététele előtt már rendelkeztek az Erasmus-kartával, és a nemzeti hatóságok által elismert és akkreditált harmadik országbeli felsőoktatási intézmények.

### 3. Támogatható országok

A pályázati felhívás értelmében támogatásra jogosult országok:

- Az Európai Unió 27 tagállama.
- Az európai uniós tagjelölt országok Horvátország és Törökország és az EGT-tagállamok (Izland, Liechtenstein és Norvégia).
- Az alábbi ázsiai országok: Afganisztán, Bhután, Nepál, Pakisztán, Banglades, Kambodzsa, Srí Lanka, India, Indonézia, Malajzia, a Fülöp-szigetek, Thaiföld, Kína, Észak-Korea, Mianmar/Burma és a Maldív-szigetek.

### 4. Rendelkezésre álló költségvetés

A pályázati felhívásra elkülönített teljes költségvetés **11 085 700 EUR** az Ázsiai térség tekintetében:

| Földrajzi meghatározás | A támogatott partnerségek várható száma | Az egy partnerségre jutó támogatás becsült maximuma |
|------------------------|---|---|
| Ázsia régió            | 2                                       | 5 542 850 EUR                                       |

### 5. Határidő

A pályázatok benyújtásának határideje: **2008. október 31.**

### 6. További információ

Az ajánlattételi felhívás teljes szövege és a pályázati űrlapok a következő weboldalon találhatóak:

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

A pályázatoknak meg kell felelniük a felhívás teljes szövegében meghatározott körülményeknek és azokat a rendelkezésre bocsátott űrlapokon kell benyújtani.

## A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

## BIZOTTSÁG

## ÁLLAMI TÁMOGATÁS – OLASZORSZÁG

Állami támogatás C 26/08 (ex NN 31/08) – 300 millió EUR kölcsön az Alitalia társaságnak

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 184/09)

2008. június 11-i levelében, amelynek hiteles nyelvi változata megtalálható ennek az összefoglalónak a végén, a Bizottság arról értesítette Olaszországot, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást indított a fent említett intézkedéssel kapcsolatban.

Az érdekelt felek ezen összefoglaló és az utána következő levél közzétételétől számítva egy hónapon belül nyújthatják be észrevételeiket, az alábbi címen:

Commission européenne (Európai Bizottság)  
Direction générale de l'Énergie et des Transports (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság)  
Direction A – Unité 2 (A. Igazgatóság, 2. Csoport)  
B-1049 Bruxelles  
Fax: (32-2) 296 41 04

Ezeket az észrevételeket a Bizottság megküldi Olaszországnak. Az észrevételeket benyújtó érdekelt fél írásban, indokai megjelölésével kérheti adatai nyilvánosságra hozatalának mellőzését.

## AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

## TÉNYÁLLÁS ÉS ELJÁRÁS

1. Egy 2008. április 23-i megbeszélés alkalmával az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az olasz minisztertanács 2008. április 22-én a 2008. április 23-i 80. törvényerejű rendelettel<sup>(1)</sup> jóváhagyta az Alitalia társaság 300 millió EUR kölcsönhöz való juttatását.
2. 2008. április 24-i levelében a Bizottság többek között azt kérte az olasz hatóságoktól, hogy erősítsék meg a kölcsön odaítélésének tényét, és erre vonatkozóan adjanak át minden olyan információt, amely hasznos lehet az említett intézkedésnek a Szerződés 87. és 88. cikkére tekintettel való megítéléséhez.
3. Az olasz hatóságok, miután a Bizottság póthatáridőt biztosított nekik, 2008. május 30-án kelt levélben válaszoltak a Bizottság 2008. április 24-i levelére. Ebben a

levélben az olasz hatóságok többek között tájékoztatták a Bizottságot a 2008. május 27-én elfogadott a 93. törvényerejű rendeletről<sup>(2)</sup>, amely lehetőséget ad az Alitaliának, hogy veszteségeinek fedezésére az említett kölcsönt beszámítsa saját vagyonába. Ennek célja, hogy a társaság megóvhassa tőkéje értékét, nehogy a veszteségek miatt a társasági tőke és a tartalékok a jogszabályban előírt szint alá csökkenjenek, s így csődeljárás („procedura concorsuale”) induljon, hanem reális lehetőség maradjon a privatizálás.

4. Az olasz kormány által az Alitalia társaságnak nyújtott 300 millió EUR kölcsönrel kapcsolatban egyszerre több panaszt is benyújtottak a Bizottsághoz.

<sup>(1)</sup> Decreto-legge 23 aprile 2008 n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24 aprile 2008).

<sup>(2)</sup> Decreto-legge 27 maggio 2008 n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28 maggio 2008).

## ÉRTÉKELÉS

5. A szóban forgó intézkedés támogatásnak való minősítését illetően a Bizottság kételkedik abban, hogy az olasz állam az említett kölcsön odaítélésekor olyan, körültekintő részvényesként járt volna el, akit szerkezeti, átfogó vagy ágazati politika vezérel, és aki az átlagos befektetőnél jobban szem előtt tartja a befektetett tőke hosszabb távú megtérülését.
6. Ezzel összefüggésben a Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján többek között úgy véli, hogy az említett intézkedés – a vele járó források felhasználásától függetlenül – olyan gazdasági előnyben részesíti az Alitaliát, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá. Ez az álláspont a társaság pénzügyi helyzetén, valamint a vizsgálat tárgyát képező kölcsön nyújtásának feltételein és körülményein alapul.
7. A Bizottság az intézkedésnek a közös piaccal való összeegyeztethetőségében is kételkedik. Ezzel összefüggésben a jelenleg rendelkezésre álló információkra való tekintettel többek között úgy véli, hogy a szóban forgó támogatás a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás<sup>(3)</sup> alapján ellentétesnek bizonyulhat a közös piaccal. A Bizottság emlékeztet arra, hogy az Alitalia már részesült szerkezetátalakítási és megmentési támogatásokban.

## A LEVÉL SZÖVEGE

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

## 1. PROCEDURA

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

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

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

## 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.

<sup>(3)</sup> HLC 244., 2004.10.1., 2. o.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.4. Conclusione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. DECISIONE

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

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

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

**Összefonódás előzetes bejelentése**  
**(Ügyszám COMP/M.5141 – KLM/Martinair)**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 184/10)

1. 2008. július 17-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 4. cikke szerint bejelentést kapott az Air France – KLM Holding SA (a továbbiakban: Air France-KLM, Franciaország) irányítása alá tartozó KLM Royal Dutch Airlines NV (a továbbiakban: KLM, Hollandia) által tervezett összefonódásról, amely szerint az utóbbi részesedés vásárlása útján a tanácsi rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében teljes irányítást szerez a Martinair Holland NV (a továbbiakban: Martinair, Hollandia) felett.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- a KLM esetében: világszerte a személy- és áruszállítás terén tevékenykedő nemzetközi légitársaság,
- a Martinair esetében: kizárólag interkontinentális célállomások tekintetében charter- és menetrendszerinti szolgáltatásokat nyújtó, személy- és áruszállítás terén egyaránt tevékenykedő légitársaság.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett ügylet a 139/2004/EK rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az ügylet kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő 10 napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket a COMP/M.5141 – KLM/Martinair hivatkozási szám feltüntetésével lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (fax: (32-2) 296 43 01 vagy 296 72 44) vagy postai úton a következő címre:

European Commission (Európai Bizottság)  
Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)  
Merger Registry (Fúziós Iktatási Osztály)  
J-70  
B-1049 Brussels (Brüsszel)

---

<sup>(1)</sup> HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

## EGYÉB JOGI AKTUSOK

## BIZOTTSÁG

**Módosítás iránti kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és élelmiszerek földrajzi jelzéseinek és eredetmegjelöléseinek oltalmáról szóló 510/2006/EK tanácsi rendelet 6. cikkének (2) bekezdése alapján**

(2008/C 184/11)

Ezzel a közzététellel az 510/2006/EK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 7. cikke alapján létrejön a kérelem elleni kifogás joga. A kifogást tartalmazó nyilatkozatnak e közzététel napjától számítva hat hónapon belül kell beérkeznie a Bizottsághoz.

## ÖSSZEFOGLALÓ

## A TANÁCS 510/2006/EK RENDELETE

## „OVOS MOLES DE AVEIRO”

EK-szám: PT-PGI-005-0518-03.01.2006

OEM ( ) OFJ ( X )

Ezen összefoglaló a termékleírás legfontosabb elemeit tartalmazza tájékoztatás céljából.

## 1. A tagállam felelős szervezeti egysége:

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

## 2. A kérelmező csoportosulás:

Név: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro  
Cím: Mercado Municipal Santiago  
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB  
P-3800 Aveiro  
Tel.: (351) 234 42 88 29  
Fax: (351) 234 42 30 76  
E-mail: apoma@sapo.pt  
Összetétel: Termelők/feldolgozók ( X ) Egyéb ( )

## 3. A termék típusa:

2.4. osztály – Kenyér, péksütemények, cukrászsütemények, cukorkaáruk, kétszersültök, kekszek és egyéb pékáru

(<sup>1</sup>) HLL 93., 2006.3.31., 12. o.

#### 4. Termékleírás:

(az 510/2006/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében előírt követelmények összefoglalása)

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

4.2. *Leírás:* Az „Ovos Moles de Aveiro” (aveirói tojássütemény) nevű termék nyers tojássárgája és cukorszirup összekeverésével készül. Ostyába töltve, illetve fából vagy porcelánból készült tégelybe öntve fordul elő. Homogén színű, a sárga és narancssárga között többféle színárnyalattal, egyenletes és nem túl intenzív fényű, összetett aromájú, mivel a tojássárgája jellegzetes illatot bocsát ki, amely olyan különféle aromákból tevődik össze, mint pl. a karamell, a fahéj és szárított gyümölcsök. Mindez a cukor és a tojássárgája összetevőinek főzése közben létrejövő kémiai reakciók eredménye. Édes, a tojássárgája és a főzés során átalakult cukor ízének érzetével, krémes, bár sűrű állagú. Szerkezete egyenletes, tojássárgája- és cukorszemcsék nélkül (amelyek azonban a készítés után pár nappal a termék kristályosodása miatt előfordulhatnak). A kereskedelmi kiszereléshez időnként használt ostya homogén színű, a fehér és krémszínű között különféle színárnyalattal, átlátszatlan, fakó, íztelen vagy a liszt ízének enyhe érzetével. Egyedi ízű, puha és finom állagú, ropogós, sima és egyenletes szerkezetű.

4.3. *Földrajzi terület:* Figyelembe véve a tojássárgájához szükséges különleges feltételeket, különösen a szín és a frissesség szempontjából, a tojástermelés földrajzi területe a Ria de Aveiróval határos településekre (concelho), a szomszédos lagúnaövezetekre és a Médio Vouga településeire terjed ki. Közigazgatási szempontból ez a terület Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos és Vouzela települést foglalja magában.

Figyelembe véve az ostya és a tojássütemény elkészítéséhez szükséges feltételeket, valamint a talaj- és éghajlati viszonyokat, különös tekintettel a páratartalomra, a légköri hőmérsékletre és a szükséges szakértelemre, az előállítás és a csomagolás földrajzi területe a Ria de Aveiróval határos településekre és a szomszédos lagúnaövezetekre terjed ki. Közigazgatási szempontból ez a terület Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Ovar, Sever do Vouga és Vagos települést foglalja magában.

4.4. *A származás igazolása:* A termék jellegzetességei, különösen fizikai és érzékszervi tulajdonságai, a régióból származó különleges minőségi alapanyagok, a termelők szakértelme, akik nemzedékről nemzedékre szálló történelmi hagyományok szerint már évszázadok óta űzik ezt a tevékenységet, a termék különböző kereskedelmi kiszerelései – fa- vagy porcelántégelyben, Aveiro régióját idéző motívumokkal megfestve, vagy ostyába töltve, a lagúnát idéző motívumokkal díszített formába (hal, rák, kagyló, kagylóhéj, kürtcsiga, fatégely, tengeri bója, szívragyló és donga formába) vagy szárított gyümölcsformába (dió és gesztenye) öntve – a származás szerinti régió jellegzetességeit jelképezik. Ezen kívül ellenőrző rendszer kíséri végig a teljes termelési folyamatot, ideértve a tojástermelők, az ostyákészítők és a tojássütemény-készítők gazdaságait is, amely gondoskodik róla, hogy csak az előírt követelményeknek és szabályoknak megfelelő termelők élhessenek végtermékeiken az OFJ (oltalom alatt álló földrajzi jelzés) használatával. A csomagoláson vagy a termelők/értékesítők eladási dokumentumaiban feltüntetett hitelesítő jelzés meg van számozva, hogy a termék eredete egészen a tojástermelőig visszakövethető legyen. A származás a teljes előállítási folyamat bármely pillanatában igazolható.

4.5. *Az előállítás módja:* A hagyományos és állandó helyi módszereknek megfelelően a tojásokat kézzel, amely szűrőként szolgál, vagy megfelelő eszköz segítségével óvatosan fel kell törni, és a sárgáját a fehérjétől el kell választani. Emellett és ezzel egyidőben el kell készíteni a cukorszirupot 101 és 107 °C között főzve. Kihűlés után a tojássárgáját hozzá kell adni a cukorsziruphoz. A keveréket 110 °C-ig kell főzni, e fázis során különösen meghatározó a művelethez szükséges szakértelem. Ezután meg kell várni, míg a massa kihűl, és melegházban vagy a cukrászda „laboratóriumának” megfelelő helyiségében 24 órán át pihentetni kell. Ennek az az oka, hogy ebben a fázisban az „Ovos Moles de Aveiro” masszája eléggé fogékony a hirtelen hőmérsékletváltozásokra, és könnyen felszívja a külső illatokat.

Ettől a fázistól kezdődően és a kiválasztott végső megjelenési formától függően a kihűlt massa a következőkre használható:

- a tégelyek megtöltésére, amelyeket utána saját fedőjükkal és behúzható filmréteggel le kell zárni, hogy ezáltal a termék el legyen különítve és védve legyen,

- az ostyákba lehet tölteni, amelyeket az összeragasztás után kézzel meg kell formázni; az ostya pasztörözetlen tojásfehérjével való összeragasztása tilos. Ezután az ostyaformákat ollóval szét kell választani és késsel jobboldali irányba a különböző motívumoknak megfelelően fel kell darabolni. A figurákat tálcára kell helyezni, és (szükség esetén) melegházban meg kell őket szárítani, majd be lehet vonni cukorsziruppal, amely további védelmet nyújt az átalakulás ellen,
- csészébe önthető kimérve történő eladásra.

Tekintettel a termék jellegzetességeire, a szennyezés elkerülése érdekében, valamint a massa vagy az ostya módosulásának megakadályozására az Ovos Moles de Aveirót a származási helyen látják el kereskedelmi csomagolással olyan engedélyezett formával, anyaggal és motívummal, papírcsomagolással vagy ellenőrzött légnymóson, amelyet a csoportosulás jóváhagyott. Az „Ovos Moles de Aveiro” kimért kiszérése, ostyával vagy anélkül, csak cukrászati létesítményekben engedélyezett mindig csak a származást, a tételt és az előállítás dátumát igazoló dokumentumok kíséretében.

Az Ovos Moles de Aveirót 8 és 25° C közötti hőmérsékleten kell szállítani, tartani és árulni. Ilyen körülmények között a termék 15 napig őrzi meg minőségét.

#### 4.6. Kapcsolat:

##### Történelmi kapcsolat:

Aveiróban az Ovos Moles készítése több évszázadra nyúlik vissza. A termék kolostorokra visszatekintő előállítási hagyománya mai napig fennmaradt azokon az asszonyokon keresztül, akik a kolostorokban nevelkedtek, és nemzedékről nemzedékre áadták készítésének titkát. Dokumentumok igazolják, hogy I. Emánuel király 1502-ben Madeira szigetéről az aveirói jezsuita kolostor cukrászüzemének évente 150 kg cukrot adományozott, amelyet akkoriban a lábadozó betegek gyógyítására használtak. Az Ovos Moles de Aveirót 1908-ban a királyok lakomájának desszertjeként emlegették. Megemlíti a híres portugál szerző Eça de Queiroz is 1888-as „Os Maias” és az „A Capital” című művében, valamint a híres brazil szerző Erico Veríssimo 1973-ban „Solo de Clarineta-Memórias” című művében. Az „Ovos Moles de Aveiro” jellegzetes formái, csakúgy mint a majdnem mindig tengeri motívumokkal díszített ostyaformái és tipikus árusai gyakran megjelennek festett csempéken, litográfiákon, a népköltészetben, színdarabokban és a régió népdalaiban. Már 1856-ban is voltak nyilvántartott és elismert készítői.

##### Természeti kapcsolat:

Növényteni és éghajlati szempontból a régiót a Vouga folyó medencéje uralja, amely előtt egy másik fontos földrajzi területet, a Ria de Aveirót. Ezek a viszonyok különleges körülményeket teremtenek a mezőgazdaság, különösen a kukoricatermesztés és a baromfitenyésztés számára, amely fejlődésnek indult, és a torkolatvidék szomszédos térségeiben elterjedté vált.

A Baixo Vouga lagúnái és a Médio Vouga mindig is igen termékeny kukoricatermesztési terület volt mind mennyiségi, mind minőségi szempontból. Ez a mezőgazdasági tevékenység az évszázadok során fontos szerepet töltött be, a XIX. század végére és a XX. század elejére kereskedelmi méreteket öltött, így a Rio Vouga szomszédos településein nagy termelési kapacitású és minőségi termékeket előállító vállalatok jöttek létre.

A tyúkok etetésére használt hagyományos kukorica kétségkívül hozzájárul ahhoz, hogy a belőlük származó termék kiváló és elismert minőségű legyen.

A torkolatvidék légköri hőmérséklete és páratartalma szintén kedvező az „Ovos Moles de Aveiro” és az ostya elkészítéséhez, amely során olyan megfelelő állapot és tartósságot lehet biztosítani, amelyet a régió kívül máshol nem lehetne.

##### Kulturális kapcsolat:

A fa- vagy porcelántégelyek használata és az ostyagyárban használt formák egyaránt a ria de Aveirohoz és lagúnamotívumaihoz fűződő különleges kapcsolatról tanúskodnak: különösen a ria világitótornyának és a Molicheiro hajó ábrázolásával, illetve hal-, tengeri kagyló, hordó és a halászhalókat jelző bója formájú ostyákkal, hiszen a halászat szintén jellegzetes tevékenység a régióban. Hangsúlyozandó, hogy a nyárfa és a cseréptégelyek egyaránt a régió jellegzetes és hagyományos anyagaiból és kézműves termékeiből készültek.

## 4.7. Ellenőrző szerv:

Név: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Tel.: (351) 223 39 01 62

Fax: (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

A Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda. elismerten eleget tett a 45011:2001 szabvány követelményeinek.

4.8. Címkézés: A címkézésen kötelezően fel kell tüntetni az „Ovos Moles de Aveiro – Indicação Geográfica Protegida” (oltalom alatt álló földrajzi jelzés) szöveget, a hitelesítő jelzést, a közösségi logót (az oltalmat elrendelő határozat után) és az „Ovos Moles de Aveiro” alábbi logóját:



A (bélyegzett hologrammal ellátott) hitelesítő jelzésen kötelezően fel kell tüntetni a termék nevét, az ellenőrző és hitelesítő magánszervezet nevét és a sorozatszámot, amellyel a terméket vissza lehet követni.

---