

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 53

Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

48. évfolyam

2005. február 26.

Tartalom

I	<i>Kötelezően közzéteendő jogi aktusok</i>	
	A Bizottság 322/2005/EK rendelete (2005. február 25.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék belépési árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról	1
	A Bizottság 323/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a tejszínre, a vajra és a vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás maximális összegének rögzítéséről a 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás tekintetében	3
	A Bizottság 324/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a vaj minimális értékesítési árának rögzítéséről a 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás tekintetében	5
	A Bizottság 325/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás maximális összegének rögzítéséről a 429/90/EGK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében megnyitott 330. egyedi pályázati eljárás vonatkozásában	7
	A Bizottság 326/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 2771/1999/EK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében kiadott 14. egyenkénti pályázati felhívásról	8
	A Bizottság 327/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 2799/1999/EK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében kibocsátott 77. egyedi pályázati felhívásról	9
	A Bizottság 328/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 214/2001/EK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében megtartandó 13. egyedi pályázati felhívásról	10
	A Bizottság 329/2005/EK rendelete (2005. február 25.) egyes jelzőmennyiségek és egyéni plafonok megállapításáról a Közösségbe irányuló banánimportra vonatkozó behozatali engedélyek kibocsátásához 2005 második negyedévére az A/B és C vámkontingensek keretében	11
	A Bizottság 330/2005/EK rendelete (2005. február 25.) egyes jelzőmennyiségek és egyéni plafonok megállapításáról a behozatali engedélyek kibocsátásához az új tagállamokba irányuló banánimport kiegészítő mennyisége tekintetében 2005 második negyedévére	13

Ár: 18 EUR

(folytatás a túloldalon)

HU

Azok a jogi aktusok, amelyeknek a címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

★ A Bizottság 331/2005/EK rendelete (2005. február 25.) az 1255/1999/EK tanácsi rendeletben említett, a vaj és a tejszín magántárolásához nyújtott támogatás meghatározásáról, valamint a 2771/1999/EK rendeletről való eltérésről	15
★ A Bizottság 332/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 2003. június 1-je előtt kérelmezett engedélyekben szereplő, 0406 KN-kód alá tartozó termékekre vonatkozóan az export-visszatérítések Horvátország részére történő kifizetéséről	17
A Bizottság 333/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a gabonafélékre járó visszatérítésre alkalmazandó korrekciós tényező rögzítéséről	18
A Bizottság 334/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a gabonaágazat termékeire és a rizsre a közösségi és nemzeti élelmiszersegély-akciók keretében alkalmazandó visszatérítések rögzítéséről	20
A Bizottság 335/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 218/2005/EK rendelet által megnyitott autonóm vámkontingens keretében a fokhagyma behozatalára vonatkozó importengedélyek kibocsátásáról	22
A Bizottság 336/2005/EK rendelete (2005. február 25.) az 220/2005/EK rendelet által megnyitott autonóm vámkontingens keretében egyes gombakonzervek behozatalára vonatkozó importengedélyek kibocsátásáról	23
A Bizottság 337/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a vaj felvásárlásának felfüggesztéséről egyes tagállamokban	24
A Bizottság 338/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 2032/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében bizonyos harmadik országokba exportált hosszú szemű hántolt B rizs kivitele után járó export-visszatérítés maximális összegének megállapításáról	25
A Bizottság 339/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 2033/2004/EK rendeletben említett, a Réunion szigetére irányuló hosszú szemű előhántolt B rizs exporttámogatásának keretében beérkezett ajánlatokról	26
A Bizottság 340/2005/EK rendelete (2005. február 25.) a 2031/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében bizonyos harmadik országokba exportált kerek szemű félgömbölyű és hosszú szemű hántolt A rizs kivitelére vonatkozóan benyújtott ajánlatokról	27
★ A Bizottság 341/2005/EK rendelete (2005. február 25.) az 1432/94/EK és az 1458/2003/EK rendeletek módosításáról azon maximális mennyiség tekintetében, amelyre a sertéshús-behozatali engedély iránti kérelmeknek vonatkozniuk kell	28

II Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező

Bizottság

2005/163/EK:

★ A Bizottság határozata (2004. március 16.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar tengerhajózási társaságok (Tirrenia-csoport) számára nyújtott állami támogatásokról (az értesítés a B(2004) 470. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾	29
---	----



⁽¹⁾ EGT vonatkozású szöveg

- ★ **A Bizottság határozata (2004. szeptember 8.) a Belgium által a Stora Enso Langerbrugge javára megvalósítani tervezett állami támogatásról (az értesítés a B(2004) 3351. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾** 66
-

Helyesbítések

- ★ **Helyesbítés a vizsgálat kezdeményezéséről az integrált elektronikus kompakt fénycsöveknek (CFL-i) a Kínai Népköztársaságból származó behozatalára megállapított dömpingellenes intézkedésekről szóló, 1470/2001/EK tanácsi rendelet esetleges megkerüléséről az integrált elektronikus kompakt fénycsövek (CFL-i) importjának Vietnamból, Pakisztánból vagy a Fülöp-szigetektől történő behozatala révén, akár Vietnamból, Pakisztánból vagy a Fülöp-szigetektől származókként tüntették fel ezeket, akár nem, és az ilyen behozatal feljegyzésének elrendeléséről szóló, 2004. szeptember 8-i 1582/2004/EK bizottsági rendelethez (HL L 289., 2004.9.10.)** 78
- ★ **Helyesbítés az egyes Chiléből származó termékek vámkontingenseinek vonatkozásában a 312/2003/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2004. október 19-i 305/2005/EK bizottsági rendelethez (HL L 52., 2005.2.25.)** 78



⁽¹⁾ EGT vonatkozású szöveg

I

(Kötelezően közzéteendő jogi aktusok)

A BIZOTTSÁG 322/2005/EK RENDELETE

(2005. február 25.)

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék belépési árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gyümölcs és zöldség behozatalára vonatkozó intézkedések alkalmazása részletes szabályainak megállapításáról szóló, 1994. december 21-i 3223/94/EK ⁽¹⁾ bizottsági rendeletre és különösen annak 4. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően a 3223/94/EK rendelet a mellékletében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azon szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.

- (2) A fenti szempontokat figyelembe véve, a behozatali átalányértékeket az e rendelet mellékletében szereplő szinteken kell meghatározni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 3223/94/EK rendelet 4. cikkében említett behozatali átalányértékeket a mellékletben található táblázat határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 337., 1994.12.24., 66. o. A legutóbb az 1947/2002/EK rendelettel (HL L 299., 2002.11.1., 17. o.) módosított rendelet.

MELLÉKLET

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék belépési árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról szóló, 2005. február 25-i bizottsági rendelethez

(EUR/100 kg)		
KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
0702 00 00	052	121,9
	204	66,1
	212	151,1
	624	193,8
	999	133,2
0707 00 05	052	173,6
	068	152,0
	204	115,9
	220	230,6
	999	168,0
0709 10 00	220	36,6
	999	36,6
0709 90 70	052	190,8
	204	176,4
	999	183,6
0805 10 20	052	56,3
	204	46,4
	212	50,5
	220	39,2
	624	67,5
	999	52,0
0805 20 10	204	87,1
	624	84,0
	999	85,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,6
	204	97,6
	400	84,9
	464	56,0
	624	87,7
	662	49,9
	999	72,6
0805 50 10	052	56,5
	999	56,5
0808 10 80	400	107,9
	404	96,3
	508	80,2
	512	95,5
	524	56,8
	528	76,5
	720	51,1
	999	80,6
0808 20 50	388	79,3
	400	95,6
	512	58,7
	528	69,1
	999	75,7

⁽¹⁾ Az országok nomenklatúráját a 2081/2003/EK bizottsági rendelet határozza meg (HL L 313., 2003.11.28., 11. o.). A „999” jelentése „egyéb származás”.

A BIZOTTSÁG 323/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a tejszínre, a vajra és a vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás maximális összegének rögzítéséről
a 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158.
egyedi pályázati eljárás tekintetében**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikkére,

mivel:

- (1) A vaj csökkentett áron történő értékesítéséről, valamint a cukrászati termékek, jégkrém és egyéb élelmiszerek előállításánál felhasznált tejszínre, vajra és vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás nyújtásáról szóló, 1997. december 15-i 2571/97/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ értelmében az intervenció ügynökségek pályázati eljárás keretében értékesítenek az általuk tárolt intervenció készletekből származó egyes vajmennyiségeket, illetve nyújtanak támogatást a tejszínre, vajra és vajkoncentrátumra. A fenti rendelet 18. cikke rendelkezéseinek értelmében az egyes egyedi pályázati felhívásokra beérkező pályázatok figyelembevételével az intervenció vajra minimális értékesítési árat, a tejszínre, vajra, vajkoncentrátumra pedig maximális támogatást kell rögzíteni. A

támogatás vagy ár változhat a tervezett felhasználás, a vaj zsírtartalma, illetve a bedolgozási eljárás szerint, de olyan határozat is hozható, hogy nem hirdetnek győztest az adott pályázati felhívás vonatkozásában. A feldolgozási biztosíték összegét vagy összegeit ennek megfelelően kell rögzíteni.

- (2) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2571/97/EK rendelettel meghirdetett folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás céljára az alkalmazandó maximális támogatás, valamint a feldolgozási biztosítékok az e rendelet mellékletében foglalt táblázatnak megfelelően kerülnek rögzítésre.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb az 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 350., 1997.12.20., 3. o. A legutóbb a 2250/2004/EK rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

MELLÉKLET

a 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás tekintetében a tejszínre, a vajra és a vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás maximális összegének rögzítéséről szóló, 2005. február 25-i bizottsági rendelethez

(EUR/100 kg)

Képlet		A		B	
Bedolgozási eljárás		Jelölő- anyagokkal	Jelölő- anyagok nélkül	Jelölő- anyagokkal	Jelölő- anyagok nélkül
Maximális támogatás	Vaj \geq 82 %	56	52	55,5	52
	Vaj $<$ 82 %	54,5	50,8	—	49,75
	Vajkoncentrátum	67,5	63,5	67	63,5
	Tejszín			26	22
Feldolgozási biztosíték	Vaj	62	—	61	—
	Vajkoncentrátum	74	—	74	—
	Tejszín	—	—	29	—

A BIZOTTSÁG 324/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a vaj minimális értékesítési árának rögzítéséről a 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás tekintetében**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikkére,

mivel:

- (1) A vaj csökkentett áron történő értékesítéséről, valamint a cukrászati termékek, jégkrém és egyéb élelmiszerek előállításánál felhasznált tejszínre, vajra és vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás nyújtásáról szóló, 1997. december 15-i 2571/97/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ értelmében az intervenciók ügynökségek pályázati eljárás keretében értékesítenek az általuk tárolt intervenciók készleteiből származó bizonyos vajmennyiségeket, illetve nyújtanak támogatást a tejszínre, vajra és vajkoncentrátumra. A fenti rendelet 18. cikke rendelkezéseinek értelmében az egyes egyedi pályázati felhívásokra beérkező pályázatok figyelembevételével az intervenciók vajra minimális értékesítési árat, a tejszínre, vajra és vajkoncentrátumra pedig maximális támogatást kell rögzíteni. A

támogatás vagy ár változhat a tervezett felhasználás, a vaj zsírtartalma, illetve a feldolgozási eljárás szerint, de olyan határozat is hozható, hogy nem hirdetnek győztest az adott pályázati felhívás vonatkozásában. A feldolgozási biztosíték összegét vagy összegeit ennek megfelelően kell rögzíteni.

- (2) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás céljára az intervenciók készleteiből származó vaj minimális értékesítési árai, valamint a feldolgozási biztosítékok az e rendelet mellékletében foglalt táblázatnak megfelelően kerülnek rögzítésre.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb a 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 350., 1997.12.20., 3. o. A legutóbb a 2250/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

MELLÉKLET

a 2571/97/EK rendelettel megnyitott folyamatos pályázati eljárás keretében lefolytatott 158. egyedi pályázati eljárás tekintetében a vaj minimális értékesítési árának rögzítéséről szóló 2005. február 25-i bizottsági rendelethez

(EUR/100 kg)

Képlet			A		B	
Bedolgozási eljárás			Jelölő- anyagokkal	Jelölőanyagok nélkül	Jelölő- anyagokkal	Jelölőanyagok nélkül
Minimális értékesítési ár	Vaj \geq 82 %	Változatlan állapotú	—	210	—	—
		Koncentrátum	—	—	—	—
Feldolgozási biztosíték		Változatlan állapotú	—	73	—	—
		Koncentrátum	—	—	—	—

A BIZOTTSÁG 325/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás maximális összegének rögzítéséről a 429/90/EGK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében megnyitott 330. egyedi pályázati eljárás vonatkozásában**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikkére,

mivel:

- (1) A Közösségben közvetlen fogyasztásra szánt vajkoncentrátumra vonatkozó támogatás pályázati eljárás útján történő nyújtásáról szóló, 1990. február 20-i 429/90/EGK bizottsági rendelettel⁽²⁾ összhangban, az intervenció ügynökségek folyamatos pályázati eljárás keretében nyújtanak támogatást a vajkoncentrátumra. Az említett rendelet 6. cikke úgy rendelkezik, hogy az egyedi pályázati felhívásokra beérkezett pályázatokat figyelembe véve rögzíteni kell a támogatás legnagyobb összegét a legalább 96 % zsírtartalmú vajkoncentrátum tekintetében, de olyan határozat is hozható, hogy a pályázati felhívás tekintetében nem hirdetnek nyertest. A rendeltetési biztosíték rögzítéséről ennek megfelelően kell rendelkezni.

- (2) A beérkezett ajánlatok alapján a maximális támogatást az alábbiakban meghatározott szinten kell rögzíteni, és megfelelően meg kell határozni a rendeltetési biztosítékot.

- (3) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 429/90/EGK rendelet szerinti 330. egyedi pályázati felhívás vonatkozásában, a maximális támogatás összege és a rendeltetési biztosíték a következő:

— maximális támogatási összeg:	66,6 EUR/100 kg,
— rendeltetési biztosíték:	74 EUR/100 kg.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb a 186/2004/EK rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 45., 1990.2.21., 8. o. A legutóbb a 2250/2004/EK rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

A BIZOTTSÁG 326/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 2771/1999/EK rendeletben szabályozott folyamatos pályáztatás keretében kiadott 14. egyenkénti pályázati felhívásról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikke (c) bekezdésére,

mivel:

- (1) A vaj- és tejszínpiaci intervenciót szabályzó 1255/1999/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ alkalmazásának részletes szabályait meghatározó, 1999. december 16-i 2771/1999/EK bizottsági rendelet 21. cikkének megfelelően az intervenció ügynökségek az általuk tárolt vaj bizonyos mennyiségét folyamatos pályáztatás keretében értékesítésre ajánlották fel.
- (2) Figyelemmel az egyenkénti pályázati felhívásokra beérkezett ajánlatokra, minimális értékesítési árat határoznak meg, vagy pedig döntés születik arra vonatkozóan,

hogy a 2771/1999/EK rendelet 24a. cikke szerint nem történik szerződés kötés.

- (3) A beérkezett pályázatok vizsgálata alapján a pályázati eljárás nem folytatandó.
- (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2771/1999/EK rendeletnek megfelelő 14. egyenkénti pályázati felhívás esetén, amelyet illetően az arra vonatkozó pályázati beadási határidő 2005. február 22-én lejárt, eredménytelen volt.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb az 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 333., 1999.12.24., 11. o. A legutóbb a 2250/2004/EK rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

A BIZOTTSÁG 327/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 2799/1999/EK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében kibocsátott 77. egyedi pályázati felhívásról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikkére,

mivel:

- (1) A takarmányozásra szánt fölözött tejre és sovány tejporra nyújtott támogatásra és az ilyen sovány tejpör értékesítésére vonatkozóan az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazásával kapcsolatos részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. december 17-i 2799/1999/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ 26. cikke értelmében az intervenció ügynökségek folyamatos pályázati eljárás keretében értékesítik az általuk tárolt sovány tejpör bizonyos mennyiségeit.
- (2) A 2799/1999/EK rendelet 30. cikkének értelmében, figyelembe véve az egyes egyedi pályázati felhívásokra

beérkezett ajánlatokat, minimális eladási árat kell rögzíteni, de olyan határozat is hozható, hogy a fordulóban nem hirdetnek nyertest.

- (3) A beérkezett pályázatok vizsgálata alapján a pályázati eljárás nem folytatandó.
- (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2799/1999/EK rendelet szerinti 77. egyedi pályázati eljárás – amelyre az ajánlatok benyújtásának határideje 2005. február 22-én járt le – eredménytelen volt.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 340., 1999.12.31., 3. o. A legutóbb az 2250/2004/EK rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

A BIZOTTSÁG 328/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 214/2001/EK rendeletben szabályozott folyamatos pályázati eljárás keretében megtartandó 13. egyedi pályázati felhívásról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej és tejtermékek piacának közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikke c) pontjára,

mivel:

- (1) A sovány tej piacán végrehajtandó intervenciók intézkedésekkel kapcsolatosan az 1255/1999/EK tanácsi rendeletben előírt rendelkezések végrehajtásának részletes szabályairól szóló, 2001. január 12-i 214/2001/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ értelmében az intervenciók ügynökségek állandó pályázati felhívás kihirdetése formájában készleteikből bizonyos mennyiségű sovány tejből készített tejpont kínáltak fel értékesítésre.
- (2) Figyelemmel az egyes pályázati felhívásokra beérkező ajánlatokra, vagy minimális eladási árat kell rögzíteni,

vagy a 214/2001/EK rendelet 24a. cikke értelmében határozatot kell hozni arról, hogy a szerződést nem adják ki.

- (3) A beérkezett pályázatok vizsgálata alapján a pályázati eljárás nem folytatandó.
- (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 214/2001/EK rendelet értelmében kiírt 13. egyedi pályázati felhívásban, amelynek keretében a pályázatok benyújtásának a határideje 2005. február 22-én lejárt eredménytelen volt.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb az 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 37., 2001.2.7., 100. o. A legutóbb a 2250/2004/EK rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

A BIZOTTSÁG 329/2005/EK RENDELETE

(2005. február 25.)

egyes jelzőmennyiségek és egyéni plafonok megállapításáról a Közösségbe irányuló banánimportra vonatkozó behozatali engedélyek kibocsátásához 2005 második negyedévére az A/B és C vámkontingensek keretében

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a banánpiac közös szervezéséről szóló, 1993. február 13-i 404/93/EGK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 20. cikkére,

mivel:

(1) A 404/93/EGK tanácsi rendeletnek a banán Közösségbe történő behozatalát szabályozó rendelkezések tekintetében történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2001. május 7-i 896/2001/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ 14. cikkének (1) bekezdése értelmében a behozatali engedélyek kiállítása céljára a 404/93/EGK rendelet 18. cikke (1) bekezdésében szabályozott A/B és C vámkontingensek keretében rendelkezésre álló mennyiség adott százalékában kifejezett jelzőmennyiség állapítható meg az év első három negyedévére.

(2) A Közösségben 2004 során értékesített banánmennyiségre vonatkozó adatok, különös tekintettel az év második negyedévében lebonyolított tényleges behozatalra, valamint a 2005 második negyedévében a közösségi piacon várható kínálatra és fogyasztásra vonatkozó adatok ismeretében az A/B és C kontingensre vonatkozó jelzőmennyiségek oly módon állapítandók meg, amely biztosítja a Közösség megfelelő ellátását, valamint a termelés és forgalmazás közötti kereskedelmi mozgás folyamatosságát.

(3) Ugyanezen adatok alapján a 896/2001/EK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének megfelelően meg kell állapítani azt a maximális mennyiséget, amelyre az egyes piaci szereplők engedély iránti kérelmet nyújthatnak be 2005 második negyedévére vonatkozóan.

(4) Mivel e rendeletet már a 2005 második negyedévére szóló behozatali engedély iránti kérelmek benyújtására meghatározott időszak kezdete előtt alkalmazni kell, annak haladéktalanul hatályba kell lépnie.

(5) A jelen rendeletet a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező gazdasági alanyok vonatkozásában kell alkalmazni, tekintettel arra, hogy az 1892/2004/EK bizottsági rendelet⁽³⁾ átmeneti intézkedéseket állapított meg a banán Közösségbe irányuló importjára vonatkozóan figyelemmel a Cseh Köztársaság, Észtország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Lengyelország, Szlovénia valamint Szlovákia csatlakozására.

(6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Banánpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 869/2001/EK rendelet 14. cikke (1) bekezdésében említett jelzőmennyiség a 404/93/EGK rendelet 18. cikke (1) bekezdésében szabályozott vámkontingensek keretében kiállítandó, banánra vonatkozó behozatali engedélyek tekintetében 2005 második negyedévére az alábbiak szerint kerül megállapításra:

— az A/B kontingensek keretében a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező hagyományos és nem hagyományos piaci szereplők számára a rendelkezésre álló mennyiség 29 %-ában;

— a C kontingens keretében a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező hagyományos és nem hagyományos piaci szereplők számára a rendelkezésre álló mennyiség 29 %-ában.

2. cikk

A 896/2001/EK rendelet 14. cikke (2) bekezdésében meghatározott maximális engedélyezett mennyiség a 404/93/EGK rendelet 18. cikke (1) bekezdésében szabályozott vámkontingensek keretében kibocsátandó, banánra vonatkozó behozatali engedélyek tekintetében 2005. második negyedévére a következő:

a) a 896/2001/EK rendelet 4. és 5. cikke alapján a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező hagyományos piaci szereplők számára az A/B kontingensek keretében megállapított és közölt referenciamentesség 29 %-a;

⁽¹⁾ HL L 47., 1993.2.25., 1. o. A legutóbb a 2003. évi csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 126., 2001.5.8., 6. o. A legutóbb a 838/2004/EK rendelettel (HL L 127., 2004.4.29., 52. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 328., 2004.10.30., 50. o.

- b) a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező nem hagyományos piaci szereplők számára az A/B kontingensek keretében a 896/2001/EK rendelet 9. cikke (3) bekezdése alapján megállapított és közölt mennyiség 29 %-a;
- c) a 896/2001/EK rendelet 4. és 5. cikke alapján a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező hagyományos piaci szereplők számára a C kontingens keretében megállapított és közölt referenciamennyiség 29 %-a;
- d) a Közösségnek a 2004. április 30-i állapot szerinti területén székhellyel rendelkező nem hagyományos piaci szereplők számára a C kontingens keretében a 896/2001/EK rendelet 9. cikke (3) bekezdése alapján megállapított és közölt mennyiség 29 %-a.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG 330/2005/EK RENDELETE

(2005. február 25.)

egyes jelzőmennyiségek és egyéni plafonok megállapításáról a behozatali engedélyek kibocsátásához az új tagállamokba irányuló banánimport kiegészítő mennyisége tekintetében 2005 második negyedévére

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

- (2) A 896/2001/EK bizottsági rendelet 14. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében jelzőmennyiségek és egyéni plafonok állapíthatók meg behozatali engedélyek kibocsátása céljára az év első három negyedévének mindegyikére.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

- (3) Az említett jelzőmennyiségek és egyéni plafonok rögzítésénél helyénvaló ugyanazt a százalékos arányt alkalmazni, amely a(z) 329/2005/EK bizottsági rendelettel⁽⁴⁾ került megállapításra az A/B és C kontingensek kezeléséhez, biztosítandó a megfelelő ellátást és a kereskedelmi forgalom folyamatosságát a termelő és az értékesítési ágazat között.

tekintettel a Cseh Köztársaság, Észtország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Lengyelország, Szlovénia és Szlovákia csatlakozási szerződésére,

- (4) Mivel e rendeletet már a 2005 második negyedévére szóló behozatali engedély iránti kérelmek benyújtására meghatározott időszak kezdete előtt alkalmazni kell, annak haladéktalanul hatályba kell lépnie.

tekintettel a Cseh Köztársaság, Észtország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Lengyelország, Szlovénia és Szlovákia csatlakozási okmányára és különösen annak 41. cikke (1) bekezdésére,

- (5) A jelen rendeletet a Közösség területén székhellyel rendelkező és az 1892/2004/EK rendelet 5. és 6. cikkének megfelelően nyilvántartásba vett piaci szereplők vonatkozásában kell alkalmazni.

tekintettel a banánpiac közös szervezéséről szóló, 1993. február 13-i 404/93/EGK tanácsi rendeletre⁽¹⁾,

- (6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Banánpiaci Irányítóbizottság véleményével,

mivel:

- (1) Az 1892/2004/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ megállapította az új tagállamokban a csatlakozást megelőzően érvényben lévő rendelkezésekről a banánpiac közös szervezésének keretében hatályban lévő importrendszerekre való áttérés megkönnyítéséhez szükséges átmeneti intézkedéseket a 2005. évre. A piaci kínálat biztosítása érdekében, különösképpen az új tagállamokban, az említett rendelet ideiglenes jelleggel egy kiegészítő mennyiséget rögzített behozatali engedélyek kibocsátása céljára. Ezt a kiegészítő mennyiséget a 404/93/EGK tanácsi rendeletnek a banán Közösségbe történő behozatalát szabályozó rendelkezések tekintetében történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2001. május 7-i 896/2001/EK bizottsági rendelet⁽³⁾ által megállapított mechanizmusok és eszközök felhasználásával kell kezelni.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 869/2001/EK rendelet 14. cikke (1) bekezdésében említett jelzőmennyiség az 1892/2004/EK rendelet 3. cikke (1) bekezdésében szabályozott kiegészítő mennyiség keretében kiállítandó, banánra vonatkozó behozatali engedélyek tekintetében 2005. második negyedévére a hagyományos illetve a nem hagyományos piaci szereplők rendelkezésére álló, az 1892/2004/EK rendelet 4. cikke (2) bekezdésében rögzített mennyiségek 29 %-ában kerül megállapításra.

⁽¹⁾ HL L 47., 1993.2.25., 1. o. A legutóbb a 2003. évi csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 328., 2004.10.30., 50. o.

⁽³⁾ HL L 126., 2001.5.8., 6. o. A legutóbb a 838/2004/EK rendelettel (HL L 127., 2004.4.29., 52. o.) módosított rendelet.

⁽⁴⁾ Lásd ezen Hivatalos Lap 11 oldalát.

2. cikk

A 896/2001/EK rendelet 14. cikke (2) bekezdésében meghatározott maximális engedélyezett mennyiség az 1892/2004/EK rendelet 3. cikke (1) bekezdésében szabályozott kiegészítő mennyiség keretében kibocsátandó, banánra vonatkozó behozatali engedélyek tekintetében 2005 második negyedévére a következő:

- a) a hagyományos piaci szereplők esetében az 1892/2004/EK rendelet 5. cikke (5) bekezdésének megfelelően közölt egyedi referenciamennyiség 29%-a.

- b) a nem hagyományos piaci szereplők esetében az 1892/2004/EK rendelet 6. cikke (6) bekezdésének megfelelően közölt egyedi allokáció 29%-a.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG 331/2005/EK RENDELETE

(2005. február 25.)

az 1255/1999/EK tanácsi rendeletben említett, a vaj és a tejszín magántárolásához nyújtott támogatás meghatározásáról, valamint a 2771/1999/EK rendelettől való eltérésről

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikkére,

mivel:

- (1) A vaj- és tejszínpiaci intervenció tekintetében az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. december 16-i 2771/1999/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ 34. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy az 1255/1999/EK rendelet 6. cikkének (3) bekezdésében említett magántárolási támogatás összegét minden évben meg kell határozni.
- (2) Az 1255/1999/EK rendelet 6. cikke (3) bekezdésének harmadik albekezdése előírja, hogy a támogatást a tárolási költségek, valamint a friss vaj és a készletezett vaj árának várható alakulása alapján kell megállapítani.
- (3) A tárolási költségek, nevezetesen a szóban forgó termékek betárolásának és kitárolásának költségei tekintetében a hűtőházi tárolás napi költségeit és a tárolás pénzügyi költségeit kell figyelembe venni.
- (4) Az árak várható alakulásával kapcsolatban figyelembe kell venni a vaj intervenció árának az 1255/1999/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésében előre jelzett csökkenését, valamint a friss vaj és a készletezett vaj piaci árának ebből eredően várható csökkenését, és magasabb támogatást kell odaitélni a 2005. július 1. előtt beérkezett szerződések iránti kérelmek tekintetében.

(5) Annak elkerülése érdekében, hogy a fenti dátum előtt túl sok magántárolás iránti kérelmet adjanak be, 2005. július 1. előtt be kell vezetni egy indikatív mennyiséget, valamint egy olyan kommunikációs mechanizmust, amely révén a Bizottság meg tudja állapítani, hogy mikor érték el ezt a mennyiséget. Ezen indikatív mennyiség megállapításakor figyelembe kell venni a korábbi évek tárolási szerződéseiben szereplő mennyiségeket.

(6) A 2771/1999/EK rendelet 29. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a betárolásnak március 15. és augusztus 15. között kell megtörténnie. A jelenlegi vajpiaci helyzet miatt indokolt, hogy a vaj és a tejszín betárolásának dátumát 2005-ben előrehozzák március 1-jére. Ezért eltérést kell bevezetni a fenti cikktől.

(7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) Vaj vagy vajjal egyenértékű termék esetében az 1255/1999/EK rendelet 6. cikkének (3) bekezdésében említett, egy tonnára jutó támogatást a 2005-ben kötött szerződéseknel a következők alapján kell kiszámítani:

a) valamennyi szerződés tekintetében:

— 17,92 EUR a rögzített tárolási költségekre,

— 0,33 EUR a hűtőházi tárolás költségére, a szerződéses tárolás valamennyi napjára,

— a szerződéses tárolás időtartama alatt fizetendő napi összeg, amelyet a szerződésben előírt tárolás kezdeti napján érvényben lévő, a vajra vonatkozó intervenció ár 90 %-a és évi 2,25 %-os kamat alapján számítanak ki;

és

b) 102,60 EUR azon szerződések esetében, amelyeket olyan kérelmek alapján kötöttek, amelyek 2005. július 1. előtt érkeztek be az intervenció hivatalhoz.

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb a 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 333., 1999.12.24., 11. o. A legutóbb a 2250/2004/EK rendelettel (HL L 381., 2004.12.28., 25. o.) módosított rendelet.

(2) Az intervenció hivatal a szerződéskötésre irányuló kérelmek beérkezésének időpontját a 2771/1999/EK rendelet 30. cikkének (1) bekezdésében említettek szerint nyilvántartásba veszi, csakúgy, mint a megfelelő mennyiségeket, a gyártási időpontot és a vaj tárolásának helyét.

A tagállamok minden héten, legkésőbb kedden déli 12 óráig (brüsszeli idő szerint) tájékoztatják a Bizottságot az előző heti kérelmekben szereplő mennyiségekről. Amint a Bizottság értesíti a tagállamokat, hogy a kérelmekben szereplő mennyiség elérte a 80 000 tonnát, a tagállamok minden nap déli 12 óra előtt (brüsszeli idő szerint) tájékoztatják a Bizottságot az előző napi kérelmekben szereplő mennyiségekről.

(3) A Bizottság felfüggeszti az (1) bekezdés b) pontjának és a (2) bekezdésnek az alkalmazását, amint azt észleli, hogy az (1) bekezdés b) pontjában említett kérelmekben szereplő mennyiség elérte a 110 000 tonnát.

2. cikk

A 2771/1999/EK rendelet 29. cikkének (1) bekezdésétől eltérve, 2005-ben a betárolás március 1-jétől végezhető.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG 332/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 2003. június 1-je előtt kérelmezett engedélyekben szereplő, 0406 KN-kód alá tartozó termékekre vonatkozóan az export-visszatérítések Horvátország részére történő kifizetéséről**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 26. cikke (3) bekezdésének és 31. cikke (14) bekezdésére,

mivel:

- (1) A kereskedelem eltérülésének megakadályozása érdekében a tejre és tejtermékekre vonatkozó kiviteli engedélyek és export-visszatérítések tekintetében a 804/68/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó különös részletes szabályok megállapításáról szóló 174/1999/EK rendeletről, valamint a mezőgazdasági termékek után járó export-visszatérítési rendszer alkalmazása közös részletes szabályainak megállapításáról szóló 800/1999/EK rendeletről való eltérésről szóló, 2003. május 28-i 951/2003/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ 2. cikke a 0406 KN-kód alá tartozó termékek esetében, illetve ahol a felhasznált engedély 7. rovatában megjelölt rendeltetési hely nem Horvátország, 2003. június 1-jétől meggátolta visszatérítés kifizetését a Horvátországba történő kivitel után.
- (2) A rendelet alkalmazási időpontja előtt kérelmezett kiviteli engedélyeknél a visszatérítésre való jogosultságot e rendelet rendelkezései nem érintik.

(3) A 951/2003/EK rendelet 2. cikke alapján bevezetett korlátozás tehát csak a 2003. június 1-je után kérelmezett engedélyekre alkalmazandó.

(4) Az e rendeletben foglalt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2003. június 1-je előtt kérelmezett engedélyekben szereplő, 0406 KN-kód alá tartozó termékek Horvátországba történő kivitele utáni visszatérítés kifizetésre kerül, amelyek esetében az engedély 7. rovatában megjelölt rendeltetési hely nem a – 174/1999/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ 15. cikkének (3) bekezdésében meghatározottak szerint – I. zónába tartozó Horvátország.

2. cikk

E rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2003. június 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb a 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6.o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 133., 2003.5.29., 82. o. Az 1948/2003/EK rendelettel (HL L 287., 2003.11.5., 13. o.) hatályon kívül helyezett rendelet.

⁽³⁾ HL L 20., 1999.1.27., 8. o.

A BIZOTTSÁG 333/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a gabonafélékre járó visszatérítésre alkalmazandó korrekciós tényező rögzítéséről**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gabonafélék piacának közös szervezéséről szóló, 2003. szeptember 29-én 1784/2003/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 15. cikk (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1784/2003/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése értelmében a gabonafélék exportjára az engedély iránti kérelem benyújtásának napján alkalmazandó visszatérítést kell alkalmazni, erre irányuló kérelem esetén, az olyan exportra, amelyet az engedély érvényességi időtartama alatt bonyolítanak le. Ebben az esetben a visszatérítésre korrekciós tényező alkalmazható.
- (2) Az 1766/92/EGK tanácsi rendeletnek az export-visszatérítések megadása, valamint a gabonaágazatban zavar esetén fogantatosítandó intézkedések tekintetében való alkalmazásának egyes szabályait megállapító, 1995. június 29-i 1501/95/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ lehetővé teszi egy korrekciós tényező alkalmazását az 1766/92/EGK ⁽³⁾ rendelet 1. cikkének (1) bekezdése c) pontjában meghatározott termékek vonatkozásában. Ezt a korrekciós tényezőt az 1501/95/EK rendelet 1. cikkében szereplő tényezők figyelembevételével kell kiszámítani.

- (3) A világgpiaci helyzet vagy egyes piacok sajátos követelményei szükségessé tehetik a korrekciós tényező differenciálását egyes termékek tekintetében, rendeltetési helyük szerint.
- (4) A korrekciós tényezőt ugyanakkor kell rögzíteni, amikor a visszatérítést, és ugyanazon eljárás szerint. A korrekciós tényező a két rögzítés közötti időszakban módosítható.
- (5) A fent említett rendelkezésekből adódóan a korrekciós tényező e rendelet mellékletének megfelelően került rögzítésre.
- (6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Gabonapiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1784/2003/EK rendelet 1. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett termékek – a maláta kivételével – előzetesen rögzített mértékű export-visszatérítéseire alkalmazandó korrekciós tényező a mellékletben került rögzítésre.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. március 1-jén lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 270., 2003.10.21., 78. o.

⁽²⁾ HL L 147., 1995.6.30., 7. o. A legutóbb az 1431/2003/EK rendelettel (HL L 203., 2003.8.12., 16. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 181., 1992.7.1., 21. o. A legutóbb az 1104/2003/EK rendelettel (HL L 158., 2003.6.27., 1. o.) módosított rendelet.

MELLÉKLET

a Bizottság 2005. február 25-i rendeletéhez, a gabonafélékre járó visszatérítésre alkalmazandó korrekciós tényező rögzítéséről

Termékkód	Viszonylat	(EUR/t)						
		Jelenleg 3	1. időszak 4	2. időszak 5	3. időszak 6	4. időszak 7	5. időszak 8	6. időszak 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	C01	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1002 00 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	C02	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	C03	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	C01	0	-0,63	-1,26	-1,26	—	—	—
1101 00 15 9130	C01	0	-0,59	-1,18	-1,18	—	—	—
1101 00 15 9150	C01	0	-0,54	-1,09	-1,09	—	—	—
1101 00 15 9170	C01	0	-0,50	-1,00	-1,00	—	—	—
1101 00 15 9180	C01	0	-0,47	-0,94	-0,94	—	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9700	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

MEGJEJYZÉS: A termékkódokat, valamint az „A” sorozatú viszonylatok kódjait a módosított 3846/87/EGK bizottsági rendelet (HL L 366., 1987.12.24., 1. o.) határozza meg.

A viszonylatok numerikus kódjait a 2081/2003/EK bizottsági rendelet (HL L 313., 2003.11.28., 11. o.) határozza meg.

C01: Minden harmadik ország Albánia, Bulgária, Románia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Szerbia és Montenegró, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Liechtenstein és Svájc kivételével.

C02: Algéria, Szaúd-Arábia, Bahrein, Egyiptom, Egyesült Arab Emírségek, Irán, Irak, Izrael, Jordánia, Kuvait, Libanon, Líbia, Marokkó, Mauritánia, Omán, Qatar, Szíria, Tunézia és Jemen.

C03: Minden harmadik ország Bulgária, Norvégia, Románia, Svájc és Liechtenstein kivételével.

A BIZOTTSÁG 334/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a gabonaágazat termékeire és a rizsre a közösségi és nemzeti élelmiszersegély-akciók keretében alkalmazandó visszatérítések rögzítéséről**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gabonafélék piacának közös szervezéséről szóló, 2003. szeptember 29-i 1784/2003/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 13. cikke (3) bekezdésére,tekintettel a rizs piacának közös szervezéséről szóló, 1995. december 22-i 3072/95/EK tanácsi rendeletre⁽²⁾, és különösen annak 13. cikkének (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A mezőgazdasági termékek élelmiszersegélyként való juttatásával kapcsolatban felmerülő kiadások közösségi finanszírozásáról szóló, 1974. október 21-i 2681/74/EGK tanácsi rendelet⁽³⁾ 2. cikke úgy rendelkezik, hogy a felmerült ráfordításoknak az a hányada, amely a közösségi szabályokkal összhangban rögzített, kérdéses termékexport-visszatérítésekre vonatkozik, az Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garanciaalap Garanciarészlegét terheli.
- (2) A közösségi élelmiszersegély-akciók költségvetésének megállapítását és kezelését megkönnyítendő, valamint annak érdekében, hogy a tagállamok megismerhessék a közösségi részvétel mértékét a nemzeti élelmiszersegély-akciók finanszírozásában, szükségesnek mutatkozik meghatározni az ilyen akciókra adott visszatérítések szintjét.

(3) Az 1784/2003/EK rendelet 13. cikkében és a 3072/95/EK rendelet 13. cikkében az export-visszatérítésekre meghatározott általános szabályok és alkalmazási feltételek, a szükséges változtatásokkal, alkalmazandók az előbb említett műveletekre.

(4) A rizs export-visszatérítésének kiszámításához figyelembe veendő sajátos kritériumok a 3072/95/EK rendelet 13. cikkében kerültek meghatározásra.

(5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Gabonapiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A nemzetközi egyezmények és más kiegészítő programok keretében megvalósuló közösségi és nemzeti élelmiszersegély-akciók, valamint egyéb, ingyenes ellátást jelentő közösségi akciók keretében a gabonaágazat termékei, valamint a rizs tekintetében alkalmazandó visszatérítések a mellékletnek megfelelően kerültek rögzítésre.

2. cikk

E rendelet 2005. március 1-jén lép hatályba.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 270., 2003.10.21., 78. o.

⁽²⁾ HL L 329., 1995.12.30., 18. o.. A legutóbb a 411/2002/EK bizottsági rendelettel (HL L 62., 2002.3.5., 27. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 288., 1974.10.25., 1. o.

MELLÉKLET

a gabonaágazat termékeire és a rizsre a közösségi és nemzeti élelmiszersegély-akciók keretében alkalmazandó visszatérítések rögzítéséről szóló 2005. február 25-i bizottsági rendelethez

(EUR/t-ban)

Termékkód	A visszatérítés összege
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	0,00
1002 00 00 9000	0,00
1003 00 90 9000	0,00
1005 90 00 9000	0,00
1006 30 92 9100	0,00
1006 30 92 9900	0,00
1006 30 94 9100	0,00
1006 30 94 9900	0,00
1006 30 96 9100	0,00
1006 30 96 9900	0,00
1006 30 98 9100	0,00
1006 30 98 9900	0,00
1006 30 65 9900	0,00
1007 00 90 9000	0,00
1101 00 15 9100	0,00
1101 00 15 9130	0,00
1102 10 00 9500	0,00
1102 20 10 9200	56,00
1102 20 10 9400	48,00
1103 11 10 9200	0,00
1103 13 10 9100	72,00
1104 12 90 9100	0,00

Megj.: A termékkódokat a módosított 3846/87/EGK bizottsági rendelet határozza meg (HL L 366., 1987.12.24., 1. o).

A BIZOTTSÁG 335/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 218/2005/EK rendelet által megnyitott autonóm vámkontingens keretében a fokhagyma behozatalára vonatkozó importengedélyek kibocsátásáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

(1) A hagyományos importőrök által, a 218/2005/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének megfelelően kérelmezett azon engedélyek, amelyekre vonatkozó kérelmet a tagállamok a Bizottságnak 2005. február 22-én átadták, a kérelmezett mennyiség 2,985 %-os mértékéig kerülnek kiállításra.

tekintettel a fokhagyma autonóm vámkontingensének megnyitásáról és kezelési módjáról szóló 2005. február 10-i 218/2005/EK bizottsági rendeletre⁽¹⁾, és különösen annak 6. cikk (3) pontjára,

(2) Az új importőrök által, a 218/2005/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének megfelelően kérelmezett azon engedélyek, amelyekre vonatkozó kérelmet a tagállamok a Bizottságnak 2005. február 22-én átadták, a kérelmezett mennyiség 0,741 %-os mértékéig kerülnek kiállításra.

mivel:

2. cikk

A hagyományos és új importőrök által a tagállamok illetékes hatóságaihoz, a 218/2005/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének megfelelően eljuttatott engedélykérelmek meghaladják a rendelkezésre álló mennyiséget. Ezért meg kell határozni, hogy az engedélyeket milyen mértékben lehet kiállítani,

Ez a rendelet 2005. február 28-án lép hatályba.

2005. június 30-ig alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató⁽¹⁾ HL L 39., 2005.2.11., 5. o.

A BIZOTTSÁG 336/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****az 220/2005/EK rendelet által megnyitott autonóm vámkontingens keretében egyes gombakonzervek behozatalára vonatkozó importengedélyek kibocsátásáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gombakonzervek autonóm vámkontingensének megnyitásáról és kezelési módjáról szóló 2005. február 10-i 220/2005/EK bizottsági rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (3) pontjára,

mivel:

A hagyományos és új importőrök által a tagállamok illetékes hatóságaihoz, az 220/2005/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően eljuttatott engedélykérelmek meghaladják a rendelkezésre álló mennyiséget. Ezért meg kell határozni, hogy az engedélyeket milyen mértékben lehet kiállítani,

1. cikk

(1) A hagyományos importőrök által, az 220/2005/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően kérelmezett azon engedélyek, amelyekre vonatkozó kérelmet a tagállamok a Bizottságnak 2005. február 22-én átadták, a kérelmezett mennyiség 7,853 %-os mértékéig kerülnek kiállításra.

(2) Az új importőrök által, az 220/2005/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően kérelmezett azon engedélyek, amelyekre vonatkozó kérelmet a tagállamok a Bizottságnak 2005. február 22-én átadták, a kérelmezett mennyiség 9,615 %-os mértékéig kerülnek kiállításra.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 28-án lép hatályba.

2005. június 30-ig alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 39., 2005.2.11., 11. o.

A BIZOTTSÁG 337/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a vaj felvásárlásának felfüggesztéséről egyes tagállamokban**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel, a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,tekintettel a vaj- és tejszínpiaci intervenció tekintetében az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. december 16-i 2771/1999/EK bizottsági rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 2. cikkére,

mivel:

- (1) A 2771/1999/EK rendelet 2. cikke úgy rendelkezik, hogy a Bizottság, értelemszerűen, megnyithatja vagy felfüggesztheti a felvásárlásokat valamely tagállamban, amennyiben az tapasztalható, hogy az adott tagállamban a piaci ár két egymást követő héten át alacsonyabb vagy egyenlő, illetve magasabb, mint az intervenciósi ár 92 %-a.

- (2) Az 1487/2004/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ megállapítja azon tagállamok legfrissebb listáját, melyekben az intervenció fel van függesztve. Ezt a listát Olaszországra, a Cseh Köztársaságra, Németországra, Szlovéniára és Magyarországra vonatkozóan a 2771/1999/EK rendelet 8. cikke alapján közölt piaci árakra figyelemmel ki kell igazítani. Az egyértelműség érdekében a szóban forgó lista helyébe másikat kell léptetni, és az 1487/2004/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1255/1999/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerinti vajfelvásárlás Belgiumban, Dániában, Cipruson, Magyarországon, Máltán, Görögországban, Franciaországban, Szlovákiában, Hollandiában, Ausztriában, Luxemburgban, Szlovéniában, Finnországban, Svédországban és az Egyesült Királyságban felfüggesztésre kerül.

2. cikk

Az 1487/2004/EK rendelet hatályát veszti.

3. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb a 186/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 29., 2004.2.3., 6. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL 333., 1999.12.24., 11. o. A legutóbb az 1932/2004/EK rendelettel (HL L 333., 2004.11.9., 4. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL 273., 2004.8.21., 11. o.

A BIZOTTSÁG 338/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 2032/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében bizonyos harmadik országokba exportált hosszú szemű hántolt B rizs kivitele után járó export-visszatérítés maximális összegének megállapításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel, a rizs piacának közös szervezéséről szóló 2003. szeptember 29-i 1785/2003/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 14. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2032/2004/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ pályázatot írt ki a rizs kivitele után járó export-visszatérítésre.
- (2) A legutóbb az 584/75/EGK bizottsági rendelet⁽³⁾ 5. cikke értelmében a benyújtott ajánlatok alapján a Bizottság az 1785/2003/EK rendelet 26. cikkének (2) bekezdésében említett eljárás szerint határozhat úgy, hogy rögzíti a maximális export-visszatérítés összegét. Ehhez különösen az 1785/2003/EK rendelet 14. cikkének (4) bekezdésében feltüntetett kritériumokat kell figyelembe venni. Pályázatnyertesnek minősül minden olyan ajánlattevő, akinek ajánlata a maximális export-visszatérítés összegével egyenlő, vagy annál alacsonyabb.

(3) A fenti kritériumoknak a rizs piac jelenlegi helyzetére való alkalmazása eredményeképpen az export-visszatérítés maximális összegét az 1. cikkben említett összegben kell megállapítani.

(4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Gabonapiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A hosszú szemű hántolt B rizs egyes harmadik országokba történő exportálása után járó maximális visszatérítés a 2032/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében 2005. február 21-től 24-ig benyújtott ajánlatok alapján 60,00 EUR/t-ban került megállapításra.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 270., 2003.10.21., 96. o.

⁽²⁾ HL L 353., 2004.11.27., 6. o.

⁽³⁾ HL L 61., 1975.3.7., 25. o. A legutóbb az 1948/2002/EK rendelettel (HL L 299., 2002.11.1., 18. o.) módosított rendelet.

A BIZOTTSÁG 339/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 2033/2004/EK rendeletben említett, a Réunion szigetére irányuló hosszú szemű előhántolt B rizs exporttámogatásának keretében beérkezett ajánlatokról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a rizs piacának közös szervezéséről szóló, 2003. szeptember 29-i 1785/2003/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 5. cikke (3) bekezdésére,tekintettel a rizs Réunionba történő szállítására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1989. szeptember 6-i 2692/89/EGK bizottsági rendeletre⁽²⁾ és különösen annak 9. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) 2033/2004/EK bizottsági rendelet⁽³⁾ pályázatot hirdetett meg a rizs Réunionba történő szállítására után járó támogatásra.
- (2) A 2692/89/EGK rendelet 9. cikke értelmében a benyújtott ajánlatok alapján a Bizottság az 1785/2003/EK rendelet 26. cikke (2) bekezdésében említett eljárás szerint olyan határozatot is hozhat, hogy nem hirdet győztest az adott pályázat vonatkozásában.

(3) Különös tekintettel a 2692/89/EGK rendelet 2. és 3. cikkében említett kritériumokra, maximális támogatás megállapítása nem indokolt.

(4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Gabonai Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2033/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében a Réunion szigetére szállított, az 1006 20 98 KN-kód alá tartozó hosszú szemű előhántolt B rizs kivitele után járó támogatásra 2005. február 21. és 24. között benyújtott ajánlatok tekintetében a pályázat eredménytelenül zárult.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 270., 2003.10.21., 96. o.

⁽²⁾ HL L 261., 1989.9.7., 8. o. A legutóbb az 1275/2004/EK rendelettel (HL L 241., 2004.7.13. 8. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 353., 2004.11.27., 9. o.

A BIZOTTSÁG 340/2005/EK RENDELETE**(2005. február 25.)****a 2031/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében bizonyos harmadik országokba exportált kerek szemű félgömbölyű és hosszú szemű hántolt A rizs kivételére vonatkozóan benyújtott ajánlatokról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a rizs piacának közös szervezéséről szóló, 2003. szeptember 29-i 1785/2003/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 14. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2031/2004/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ pályázatot hirdetett meg rizs kivitele után járó export-visszatérítésre.
- (2) Az 584/75/EKG bizottsági rendelet⁽³⁾ 5. cikke értelmében a benyújtott ajánlatok alapján a Bizottság az 1785/2003/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdésében említett eljárás szerint határozhat úgy, hogy nem hirdet győztest az adott pályázati eljárás vonatkozásában.

(3) Különös tekintettel az 1785/2003/EK rendelet 14. cikkének (4) bekezdésében említett kritériumokra, az export-visszatérítés maximumának megállapítása nem indokolt.

(4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Gabonapiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2031/2004/EK rendeletben említett pályázati eljárás keretében az egyes harmadik országokba szállított kerek szemű, félgömbölyű és hosszú szemű hántolt A rizs kivitele után járó export-visszatérítésekre 2005. február 21. és 24. között benyújtott ajánlatok tekintetében a pályázat eredménytelenül zárult.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. február 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 270., 2003.10.21., 96. o.

⁽²⁾ HL L 353., 2004.11.27., 3. o.

⁽³⁾ HL L 61., 1975.3.7., 25. o. A legutóbb az 1948/2002 (HL L 299., 2002.11.1., 18. o.) módosított rendelet.

A BIZOTTSÁG 341/2005/EK RENDELETE

(2005. február 25.)

az 1432/94/EK és az 1458/2003/EK rendeletek módosításáról azon maximális mennyiség tekintetében, amelyre a sertéshús-behozatali engedély iránti kérelmeknek vonatkozniuk kell

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a sertéshús piacának közös szervezéséről szóló, 1975. október 29-i 2759/75/EGK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikk (1) bekezdésére,

tekintettel a kiváló minőségű marhahúsról, a sertéshúsról, baromfi-húsról, búzáról és kétszeresre, korpáról, korpás lisztre és más maradékokra előírt egyes közösségi vámkontingensek megnyitására és kezeléséről szóló, 1994. március 29-i 774/94/EK tanácsi rendeletre⁽²⁾ és különösen annak 7. cikkére,

tekintettel a GATT XXIV. cikkének (6) bekezdése⁽³⁾ alapján folytatott tárgyalások eredményeként összeállított CXL. jegyzékben meghatározott engedmények végrehajtásáról szóló, 1996. június 18-i 1095/96/EK tanácsi rendeletre és különösen annak 1. cikkére,

mivel:

- (1) A sertéshúsról és egyes más mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyes közösségi vámkontingensek megnyitására és kezelésük szabályozásáról szóló 774/94/EK tanácsi rendeletben előírt behozatali szabályoknak a sertéshúságazatban történő alkalmazása részletes szabályainak megállapításáról szóló, 1994. június 22-i 1432/94/EK bizottsági rendelet⁽⁴⁾ és a sertéshúságazatra vonatkozóan vámkontingens megnyitásáról és kezeléséről szóló, 2003. augusztus 18-i 1458/2003/EK bizottsági rendelet⁽⁵⁾ behozatali kontingenseket nyitott meg a sertéshúsról, és megállapította a kereskedőknek az említett kontingensekhez való hozzáférést szabályozó pontos feltételeket.

- (2) A két behozatali kontingens kihasználása az elmúlt években általában alacsony volt, amiben akadályozó tényezőként szerepet játszhatott, hogy viszonylag alacsony szinten került rögzítésre az a maximális mennyiség, amelyre az engedély iránti kérelmeknek vonatkozniuk kell. Az említett két kontingens keretében folyó sertéshús-kereskedelem megkönnyítése érdekében növelni szükséges ezt a maximális mennyiséget.

- (3) Következésképpen az 1432/94/EK és az 1458/2003/EK rendeleteket megfelelően módosítani szükséges.

- (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Sertéshúspiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1432/94/EK rendelet 3. cikkének b) pontjában a „10 %-os tétel helyébe „20 %” lép.

2. cikk

Az 1458/2003/EK rendelet 4. cikkének b) pontjában a „10 %-os tételek helyébe „20 %” lép.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet a 2005. március 1-jétől benyújtott engedélykérelmekre kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. február 25-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 282., 1975.11.1., 1. o. A legutóbb az 1365/2000/EK rendelettel (HL L 156., 2000.6.29., 5. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 91., 1994.4.8., 1. o. A 2198/95/EK bizottsági rendelettel (HL L 221., 1995.9.19., 3. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 146., 1996.6.20., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 156., 1994.6.23., 14. o. A legutóbb a 2083/2004/EK rendelettel (HL L 360., 2004.12.7., 12. o.) módosított rendelet.

⁽⁵⁾ HL L 208., 2003.8.19., 3. o. A 2083/2004/EK rendelettel módosított rendelet.

II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. március 16.)

az Olaszország által az *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* és *Toremar* tengerhajózási társaságok (Tirrenia-csoport) számára nyújtott állami támogatásokról

(az értesítés a B(2004) 470. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/163/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke 2. bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke 1. bekezdésének a) pontjára,

miután az érintetteket az említett cikkek ⁽¹⁾ szerint véleménynyilvánításra kérték fel,

mivel:

I. ELJÁRÁS

- (1) Számos előzetes véleménynyilvánítást követően a Bizottság úgy határozott, hogy a Tirrenia-csoport hat vállalata, pontosabban a *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* és *Toremar* számára nyújtott támogatások miatt megindítja a Szerződés 88. cikkének 2. bekezdése szerinti eljárást. Az említett támogatások a csoport minden egyes vállalatának közvetlenül juttatott támogatások formájában jelennek meg, melyek azt a célt szolgálják, hogy az Állammal 1991-ben kötött hat megállapodás alkalmazásában elősegítsék a társaságok által nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat. E megállapodásoknak az a célja, hogy biztosítsák azon tengeri szállítási szolgáltatások nyújtását, melyeket főként a kontinentális Olaszország, Szicília, Szardínia és egyéb kisebb olasz szigetek közti összeköttetések képeznek.
- (2) A Bizottság 1999. augusztus 6-i levelével Olaszország tudomására hozta határozatát, hogy megindítja az eljárást. 1999. szeptember 28-i levelükkel az olasz hatóságok megküldték e határozattal kapcsolatos véleményeiket.

⁽¹⁾ HL C 306., 1999.10.23., 2. o.

- (3) A határozatnak a Hivatalos Lapban⁽²⁾ való közzétételét követően számos magánvállalkozó, akik a Tirrenia-csoport vállalataival versenyben tengeri szállítási szolgáltatásokat kínálnak, megküldte véleményét a Bizottságnak. Ezeket a véleményeket továbbították az olasz hatóságokhoz, lehetővé téve számukra, hogy közölhessék az azokkal kapcsolatos véleményeiket.
- (4) 1999. október 18-án Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozat ellen hatálytalanítás iránti kérelmet nyújtott be a Bírósághoz, arra a részre vonatkozólag, melyben a támogatások nyújtásának felfüggesztéséről rendelkezik⁽³⁾. A *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* és *Toremara* társaságok a Szerződés 230. cikkének 4. bekezdése értelmében szintén hatálytalanítás iránti kérelmet nyújtottak be az elsőfokú bírósághoz⁽⁴⁾.
- (5) A vizsgálati szakasz során az olasz hatóságok kérték, hogy a Tirrenia-csoport dokumentációjának vizsgálatát különítsék el, hogy – elsőbbségi úton – a Tirrenia di Navigazione vállalatra vonatkozóan végleges döntésre jussanak. Ezt a kérést az olasz hatóságok azon szándéka indokolta, hogy a csoport privatizációját éppen a Tirrenia di Navigazione-től kezdve indíthassák el és az a törekvés, hogy az említett eljárást e vállalatra vonatkozóan meggyorsíthassák.
- (6) E kérés értelmében a Bizottság megjegyezte, hogy a csoport pénzügyi és kereskedelmi stratégiájának szintjén a csoporton belül a Tirrenia di Navigazione töltötte be a vezető szerepet, de a csoport hat jogilag önálló vállalata földrajzilag eltérő piaci szegmenseken működött, melyek mind az olasz magánvállalkozók részéről, mind pedig a többi tagállam vállalkozói részéről változó intenzitású versenynek voltak kitéve. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy az olasz hatóságok által az 1. pontban említett megállapodások alkalmazásában nyújtott támogatásokat úgy kalkulálták, hogy kiegyenlítsék az egyes említett vállalatok által kiszolgált útvonalakon elkönyvelt nettó működési hiányt, és azokat e társaságok számára közvetlenül nyújtották, anélkül, hogy a Tirrenia di Navigazione számára juttattak volna belőlük. Végül a megindított eljárás tárgyát képező támogatást alkotó egyéb elemek – beruházási támogatások és adójellegű támogatások – a csoport minden egyes vállalatára vonatkozólag külön elemzést tesznek szükségessé. Következésképpen a Bizottság úgy vélte, hogy teljesíteni tudja az olasz hatóságok kérését és a 2001. június 21-i 2001/851/EK határozattal lezárta a Tirrenia di Navigazione⁽⁵⁾ társaság számára nyújtott támogatásokkal kapcsolatosan megindított eljárást.
- (7) A jelen határozat az Olaszország által a Tirrenia-csoport másik öt vállalatának nyújtott támogatásokra vonatkozik (a továbbiakban „regionális társaságok”). A 2001 és 2003 között szervezett különböző kétoldalú tárgyalások alkalmával az olasz hatóságok az öt regionális társaság által kiszolgált körülbelül 50 járat mindegyikére vonatkozóan szolgáltatott információkat a szóban forgó piacok jellegzetességeiről, az állami vállalatok által lebonyolított forgalom időbeli alakulásáról, az állami vállalatok számára versenyt jelentő magánvállalatok esetleges jelenlétéről, az egyes társaságok számára nyújtott állami támogatások szintjének alakulásáról (A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 és A/13356/04 számon nyilvántartásba vett dokumentumok).
- (8) Továbbá néhány bejelentést tevő vállalat, különösen néhány a Nápolyi-öbölben tevékenységet folytató és a Caremar regionális társaság versenytársaként működő magánvállalkozó, 2003. év január, február és szeptember hónapjaiban a Bizottság számára kiegészítő információkat juttatott el, melyek a vizsgálati eljárás keretében figyelembe veendő új elemeket tartalmaztak. Felkérte az olasz hatóságokat, hogy közöljék az ezekkel kapcsolatos véleményeiket. 2003. október 20-án került sor egy kétoldalú tárgyalásra, melyet követően az olasz hatóságok kötelezettségeket vállaltak a Nápolyi-öbölben lévő néhány gyorsjáratú összeköttetésre vonatkozóan. Ezeket a kötelezettségeket a Bizottsághoz 2003. október 31-én beérkezett (A/33506), 2003. október 29-i 501 sz. feljegyzéssel tették formálissá és a 2004. február 17-i keltezésű feljegyzéssel (A/13405/04) erősítették meg. Az Adriatica-ra vonatkozóan az olasz hatóságok 2004. február 23-i **faxukkal** (melyet az A/13970/04 számon vettek nyilvántartásba) információ-kiegészítést küldtek a Bizottság részére.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet

⁽³⁾ C-400/99 sz. érdemben folyamatban lévő ügy. A 2001. október 9-i ítélettel (EBHT I-7303. o.) a Bíróság elutasította a Bizottság közbenső kérelmét, mely arra irányult, hogy az Olaszország által javasolt kérelmet elfogadhatatlannak minősítse.

⁽⁴⁾ T-246/99 sz. folyamatban lévő ügy.

⁽⁵⁾ HL L 318., 2001.12.4., 9. o.

II. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

A releváns piacok

- (9) Az *Adriatica*, hagyományosan, az alábbi nemzetközi összeköttetéseket biztosítja:
- i. az Adria-tenger középső és déli része:
 - Ancona/Durazzo (Albánia)
 - Bari/Durazzo
 - Ancona/Spalato (Horvátország)
 - Ancona/Bar (Jugoszlávia).
 - ii. az Adria-tenger észak részén (Isztriai tengerpart) egyik oldalról a trieszti, gradoi, lignanoi olasz kikötők, másik oldalról a piramoi, parenzoi, rovignoi, brioni horvát kikötők között.
- 2000-ig, az *Adriatica* más nemzetközi útvonalakat is biztosított, mint:
- Trieste/Durazzo (Albánia)
 - Brindisi/Corfû/Igoumenitsa/Patrasso (Görögország).
- (10) Ezzel párhuzamosan, az *Adriatica* tisztán helyi partmenti összeköttetéseket biztosít a Tremiti-szigetekkel az ortonai, vastoi, tremoli, viesti és manfredoniai olasz szárazföldi kikötőkből kiindulva.
- (11) Végül, az *Adriatica* kínál áruszállító járatokat Szicíliából és Szicíliába az alábbi partmenti útvonalakon:
- Ravenna/Catania
 - Venezia/Catania
 - Livorno/Catania ⁽⁶⁾
 - Genova/Termini Imerese ⁽⁷⁾.
- (12) Az *Adriatica* társaság személyforgalmának nagyobb része az Adria-tenger középső és déli részén a nemzetközi összeköttetésekre összpontosul, különösen az Albániával folyó közlekedésre (a társaság összforgalmának 49 %-a) és a Tremiti-szigetekkel folyó partmenti közlekedésre ⁽⁸⁾. Az áruforgalomra vonatkozóan az *Adriatica* teljes volumenének több, mint 90 %-át a Szicíliával összekötő partmenti útvonalak és a Közép- és Dél-Adria-tengeren lévő nemzetközi útvonalak (a társaság teljes áruforgalmának 67 %-a) teszik ki ⁽⁹⁾.
- (13) Az *Adriatica* a különböző útvonalakon, melyeken tevékenységét folytatja, a konkurencia változó nyomásának van kitéve. Például a Közép- és Dél-Adria-tengeren csak két nemzetközi útvonalat szolgál ki más tengerhajózási vállalkozó is, mégpedig:
- Bari/Durazzo (Albánia) útvonalszakasz, melyen egész évben két másik közösségi vállalkozó működik,
 - Ancona/Spalato (Horvátország), melyet három másik vállalkozó szolgál ki, köztük az egyik közösségi vállalkozás csak főszezonban van jelen.

A Görögországgal összekötő brindisi és bari kikötőkből induló rendszeres vonaljáratokat, melyeket 2000-ig az *Adriatica* biztosított, azonban számos más vállalkozó is működtette, köztük közösségi vállalkozások.

⁽⁶⁾ A *Tirrenia di Navigazione* társaság részéről az *Adriatica*-hoz 2001.2.1-től áthelyezett szolgáltatások.

⁽⁷⁾ Lásd: 2. lábjegyzet.

⁽⁸⁾ A 2000. év folyamán az *Adriatica* által szállított 596 943 utas 397 146 a Közép- és Dél-Adria-tenger útvonalain utazott – melyek közül 334 639 Olaszország és Albánia között – és 161 024 a Tremiti-szigetekkel összekötő útvonalakon.

⁽⁹⁾ A 2000. év folyamán az *Adriatica* által szállított 779 223 áruforgalmából 306 124 a Közép- és Dél-Adria-tenger útvonalain került leszállításra – melyek közül 235 542 Olaszország és Albánia között – és 473 099 a Szicíliával összekötő útvonalakon.

- (14) Az olasz szigetekkel összekötő partmenti hajózás piacán az *Adriatica*-nak a Tremiti-szigetek néhány szigetével összekötő útvonalakon egyéb olasz vállalkozások konkurenciájával kell szembesülnie. Ez a jelenlét azonban az év folyamán nem állandó, mivel a konkurens járatokat a holtszezon nagyobb részére felfüggesztik. A Szicíliaval folyó partmenti áruszállítás piacán a többi olasz vállalkozó konkurenciája két szakaszt érint, konkrétan a Genova/Termini Imerese⁽¹⁰⁾ és a Ravenna/Catania útvonalat.

Saremar

- (15) A *Saremar* kizárólag a Szardíniától észak-keletre, ill. dél-nyugatra elhelyezkedő szigetekkel összekötő útvonalakon, valamint a Szardíniát Korzikkával összekötő Santa Teresa di Gallura/Bonifacio útvonalon működik.
- (16) Ezek az útvonalakon, melyek közül néhányon jelen vannak más közösségi versenytársak is, a *Saremar* összességében a személyszállítás piacának 64%-át, az áruszállítás piacának pedig 70%-át tudhatja magáénak.
- (17) A Korzika/Szardínia útvonal kivételével, a többi kiszolgált szakaszokat inkább rövid távolság jellemzi, átlagosan 5 tengeri mérföld, mely a naponta közlekedő kompok járatsűrűségével együttvéve e tengeri útvonalaknak a városok körüli szállítási rendszerhez meglehetősen hasonló jelleget kölcsönöz, melynek rendeltetése a közeli szigetek lakosai számára az ellátás és a mobilitás biztosítása⁽¹¹⁾. E piac jellegzetessége egyébiránt függ a földrajzi jellemzőktől és a helyi tengermeteorológiai feltételektől, melyek egy bizonyos hajótípust tesznek szükségessé, mely nem alkalmas máshol más hajózási típushoz való alkalmazásra.
- (18) A *Saremar* az általa kiszolgált 4 útvonalon – beleértve a Szardínia és Korzika közti útvonalat is – harmon van kitéve más olasz vállalkozások konkurenciájának.

Toremar

- (19) A *Toremar* kizárólag a kontinens és a toszkán szigetek (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa és Giglio) közti partmenti szakaszokon működik. A társaság lényegében egy helyi járatokból álló hálózatot működtet, melyek járatsűrűségei és menetrendjei megfelelnek a szigetek lakosságának ellátási és mobilitási szükségleteinek. A *Toremar* által működtetett vonalhálózat jellemzői alapján egy helyi városok körüli szállítási vonalhálózathoz hasonlítható⁽¹²⁾.
- (20) A *Toremar* által kiszolgált hat útvonal közül kettőn egész évben jelen lévő egyéb olasz vállalkozások is működnek.

Siremar

- (21) A *Siremar* Szicília kikötői és az öt körülvevő kisebb szigetek (Eoli-szigetek, Pelagie-szigetek, Egadi-szigetek, Ustica és Pantelleria) közti helyi forgalmat bonyolítja. Csak a Sziciliától északra található Eoli-szigetek szigetcsoportjával összekötő útvonalak nyúlnak el a félszigetig (Nápoly). Ez a vonalhálózat tisztán helyi jellegű; az – általában rövid – utak, a járatsűrűség és a menetrendek főként a szigetlakók mobilitási szükségleteit elégítik ki.
- (22) Az Eoli-szigetek szigetcsoportjával és az Egadi-szigetekkel összekötő útvonalakon a *Siremar* számára olasz magánvállalkozások jelentenek konkurenciát.
- (23) Az Eoli-szigeteket, melyek 12 000 állandó lakossal rendelkeznek, akik közül 9 000 a főszigeten, Liparin él, a *Siremar* által működtetett öt útvonal szolgálja ki, a szicíliai Milazzo kikötőből való indulással. A járatok egész évben közlekednek, vegyes használatú (utas/autó) és a személyforgalomnak fenntartott gyorsjáratú hajókkal. A *Siremar* járatai számára egy olasz vállalkozó kis kapacitású vegyes használatú hajókkal öt vonalból négyen jelent konkurenciát, míg egy másik a gyorsjáratú szolgáltatások számára jelent konkurenciát holtszezonban három útvonalon, főszezonban pedig négyen.

⁽¹⁰⁾ Hasonlóan a versenytárs által kiszolgált Genova/Palermo útvonalhoz, mivel a Palermo és Termini Imerese kikötők, melyek egymástól pár kilométer távolságra vannak, helyettesíthetőnek tekinthetők.

⁽¹¹⁾ A társaság által kiszolgált 4 rendszeres járaton 6 órától 22 óráig átlagosan óránként egy indulást regisztrálnak.

⁽¹²⁾ Az összes kiszolgált járatra 6 órától 22 óráig átlagosan óránként egy indulást regisztrálnak.

- (24) A Szicíliatól észak-nyugatra lévő Egadi-szigetekre vonatkozóan a Szicíliaval összekötő és a sziget-csoport szigetei közötti *Siremar*-járatok a szicíliai Trapani kikötőből való indulással valósulnak meg, az egész év során, egy vegyes használatú (utasok/autó) és két gyorsjáratú hajóval. Ezen a piacon két olasz magánvállalkozó van jelen; az első egy áruszállításra fenntartott járatot kínál, a második gyorsjáratokat.
- (25) A *Siremar* által kiszolgált, Palermo és Agrigento kikötőkből induló egyéb járatok számára egyetlen magánvállalkozás sem jelent konkurenciát. A *Siremar* ezért az egyetlen szállító cég, mely az érintett szigetek lakosainak mobilitását biztosítja.

Caremar

- (26) A *Caremar* egyrészt a Nápolyi-öböl kontinentális kikötői – Nápoly, Sorrento és Pozzuoli – és a Partenopee szigetek (Capri, Ischia, Procida), másrészt a Formia és Anzio (Lazio) kontinentális kikötők és a kisebb Ponza és Ventotene szigetek közötti helyi tengeri útvonalak hálózatát fedi le. A kínált szolgáltatások elsősorban a helyi lakosság mobilitási szükségleteinek felelnek meg.
- (27) A Nápolyi-öbölben a *Caremar* a „Capri/Nápoly”, „Capri/Sorrento”, „Ischia/Nápoly” és „Procida/Nápoly” útvonalakon egyéb olasz magánvállalkozásokkal versenyben működik.
- (28) A *Caremar* – konkurencia nélkül – látja el a Ponza és Ventotene szigetek összeköttetését, melyet egész évben vegyes használatú járművekkel szolgálnak ki, melyek a személy- és gépkocsi-szállítást végzik. A *Caremar* azonban a „Ponza/Formia” és „Ventotene/Formia” szakaszokon a gyorsjáratok szegmensében egy magánvállalkozóval versenyben működik.
- (29) A járatsűrűségek és menetrendek tekintetében, különösen a Nápolyi-öbölre vonatkozólag a *Caremar* által kiszolgált vonalhálózat is hasonlítható egy városok körüli szállítási hálózathoz.

A nyújtott támogatások a közszolgáltatási kötelezettségekkel szemben

A szabályozó keret

- (30) Az elsődleges nemzeti érdekű tengerhajózási szolgáltatások szerkezeti átalakításáról szóló 1974. december 20-i 684 sz. törvény (684/1974 sz. törvény) 8. cikkében előírnyozza, hogy a nagyobb és kisebb szigetekkel való tengeri összeköttetéseknek ki kell elégíteniük az érintett tartományok gazdasági és társadalmi fejlődéséből következő igényeket, különösen délen. A törvény úgy rendelkezik, hogy e célból az említett szolgáltatások nyújtására megbízott vállalkozók húszéves időtartamra szóló közszolgáltatási egyezmények alapján támogatásban részesülhetnek.
- (31) A tengeri szállítások és koncessziók tárgyában sürgősen foganatosítandó intézkedésekről szóló, 1989. március 4-i 77. sz. törvényerejű rendeletből módosításokkal törvényé alakított 1989. május 5-i 160. sz. törvény (1960/1989 sz. törvény) 9. cikkében előírnyozza, hogy a kiszolgálendő útvonalakat és a biztosítandó járatsűrűségeket az állami hatóságok határozzák meg egy, a koncessziós társaságok által kibocsátott műszaki javaslat alapján, mely vállalatoknak e célból ötévente forgalomtervet kell benyújtaniuk.
- (32) A helyi jellegű postai és kereskedelmi tengerhajózási szolgáltatások átszervezéséről szóló, 1975. május 19-i 169. sz. törvény (169/1975 sz. törvény) elrendeli, hogy a koncessziós társaságok egyidejűleg, kiegészítő jelleggel, biztosítsák a posta és postai csomagok szállítási szolgáltatását, valamint tisztán helyi jellegű kereskedelmi szolgáltatásokat.

- (33) Az 1977. június 23-i 373 sz. törvénnyel értelmezett és módosított 1974. december 20-i 684. sz. törvényt végrehajtó, az elsődleges nemzeti érdekű tengerhajózási szolgáltatások szerkezeti átalakításáról szóló, 1979. június 1-i 501 sz. Köztársasági Elnöki Rendelet (501/1979 sz. rendelet) pontosítja a különböző elemeket (bevételek és kiadások), melyek a koncessziós társaságoknak nyújtott támogatások kalkulációjának részét képezik, ezenkívül előírja, hogy a fent említett vállalatok által kiszolgált útvonalakon az indulási és érkezési menetrendeket miniszteri rendelettel kell jóváhagyni. A hajókra vonatkozóan a Köztársasági Elnöki Rendelet a koncessziós társaságok számára elrendeli, hogy 18 évnél régebbi gyártású járműveket nem használhatnak és azoknak tulajdonosai kell, hogy legyenek, kivéve, ha a minisztérium ettől eltérően rendelkezik. Ez a kikötés, mely a koncessziós társaságokat a flotta időszakonkénti megújítására kötelezi, külön kötelezettséget jelent a fent említett hajózási vállalatok számára. Továbbá a használt hajókat a közszolgáltatási útvonalak mindegyikéhez egyénileg kell kijelölni. A 40. cikk lehetővé teszi a kereskedelmi tengerészeti miniszter számára, hogy a rendes szolgáltatásokon kívül a közérdekekkel vagy a forgalom szükségleteivel összefüggő rendkívüli követelmények kielégítését célzó kiegészítő szolgáltatások nyújtását rendelje el.
- (34) Az állami flotta szerkezeti átalakításának szabályairól (Finnmare-csoport) és a magán hajófelszereléshez nyújtott intervenciókról szóló, 1986. december 5-i 856. sz. törvény (856/1986 sz. törvény) elrendeli, hogy a tarifákat a koncessziós társaságok javaslatára miniszteri rendelettel határozzák meg. Ezek a tarifák megkülönböztetik a normál utasokat a helybeliektől és a bevándorló munkavállalóktól, azaz azoktól a kategóriáktól, melyek a kedvezményezett társadalmi tarifák előnyében részesülnek.

A közszolgáltatási egyezmények

- (35) 1991. júliusában egyrészt az olasz állam, másrészt a Tirrenia-csoport minden egyes regionális társasága között öt egyforma egyezmény jött létre. A 2. cikk értelmében az egyezményt 1989. január 1-ig visszamenő hatállyal alkalmazták és húszéves időtartamra kötötték, 2008. december 31-i lejáratával. Az egyezmények mindazonáltal előírják, hogy az 1989., 1990. és 1991. évekre vonatkozó gazdasági kapcsolatokat ad hoc intézkedések jellemzik, melyek nem képezik tárgyát a jelen határozatnak.
- (36) A fenti egyezmények 3. cikke értelmében az éves támogatás mértékét egy kérelem alapján határozzák meg, melyet a vállalat minden egyes üzleti év február hónapjában nyújt be. A kérelem tehát tárcaközi konzultáció tárgyát képezi és azt, az azt követő május hónapban, miniszteri rendelettel hagyják jóvá. Az éves támogatás célja, hogy lehetővé tegye a vállalat számára az üzleti év költségei és bevételei közti negatívumból származó veszteségek fedezését. Az 5. cikk részletezve sorolja fel azon gazdasági paramétereket, melyek a támogatás összegének meghatározásához az 501/79 sz. Köztársasági Elnöki Rendelet értelmében figyelembe vett különböző költségelemek számítására szolgálnak.

Az ötéves tervek

- (37) Az említett közszolgáltatási egyezmények 1. cikke elrendeli, hogy az ötéves terveknek meg kell határozniuk a kiszolgáló útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekhez használt hajók típusát és kapacitását, a járatsűrűségeket és az alkalmazandó tarifákat, beleértve a kedvezményes tarifákat is, különösen a szigetterületeken lakókat.
- (38) Az első ötéves tervet (1990–1994 közötti időszak) az 1990. május 29-i miniszteri rendelettel hagyták jóvá, és 1990. január 1-ig visszamenő hatállyal alkalmazták. Az 1996. május 14-i rendelettel jóváhagyott második terv, mely az 1995–1999 közötti éveket foglalja magába, az útvonalakat és a járatsűrűségeket lényegében változatlanul hagyta.
- (39) Az olasz hatóságok által 1999. szeptemberében benyújtott harmadik tervet (2000–2004 közötti évek) még nem hagyták jóvá. E terv elfogadására várva a 2000. március 8-i rendelet a Tirrenia-csoport vállalatai számára elrendelte az 160/1989 sz. törvény 9. cikkében meghatározott szolgáltatások folytatását, az 1999. december 31-i időpontban a társaság rendelkezésére álló járművekkel.

Az éves kompenzáló támogatás

- (40) Az egyezmény előírja, hogy az éves kompenzáló támogatás a következőképp nyújtható: első lépésben minden év márciusában egy az előző évben nyújtott támogatás 70 %-ának megfelelő előleg fizetése. Második lépésben, júniusban a támogatás 20 %-ának megfelelő összeg fizetése. Az esetlegesen fennmaradó összeg, melynek kiegyenlítésére év végén kerül sor, a folyósított összegek és a folyó év működési költségei és bevételei közti negatívum különbözetének felel meg. Amennyiben a társaság az elvégzett szolgáltatások nettó költségénél magasabb összegben részesült (a bevételekből kivonva a veszteségeket), a különbözetet a mérleg jóváhagyásától számított 15 napon belül köteles visszafizetni.
- (41) Az éves támogatás az ötéves terv által előírt szolgáltatások halmozott nettó hiányának felel meg, melyhez egy a befektetett tőke megtérülésének megfelelő, változó összeget adnak hozzá. Az üzleti év nettó hiányának mértékét az általában a téli időszak során felhalmozódó veszteségek és a főként a nyári időszakban elkönyvelt nyereségek közti különbözet adja.
- (42) A befektetett tőke megtérülésére vonatkozóan az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból az következik, hogy ez e tőke százalékában egy olyan megtérülést jelent, mely az évek szerint – az 1992. évi 12,5 %-tól a 2000. évi 5,1 %-ig – az ezekben az években jellemző piaci árfolyamokkal egyenes arányban ingadozik.
- (43) Az 1991. évi közszolgáltatási megállapodás értelmében a Tirrenia-csoport regionális társaságai számára nyújtott támogatás mértéke a következőképp alakult ⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(millió ITL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségekből kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Az éves támogatási összeg észlelhető változásai (utolsó oszlop) a Balkán félszigeten lévő politikai helyzet függvényében hol kiszolgált, hol felfüggesztett, Albániával, Jugoszláviával és Horvátországgal összekötő nemzetközi útvonalak nettó működési költségeinek („C” oszlop) ingadozásával magyarázhatók. Az Adriai-tenger északi részén lévő és a Tremiti-szigetekkel összekötő partmenti összeköttetések nettó működési költségei és éves támogatási szükségletei azonban 1992-től 2001-ig összességében stabilnak bizonyulnak. A Görögországgal összekötő járatok 1999. év végi felfüggesztése a működési költségek, és ezzel a kompenzáló támogatási összeg jelentős csökkenését vonta maga után.

⁽¹³⁾ Az adatok a Price Waterhouse Coopers olasz hatóságok által 2000. és 2001. évekre kiegészített, „Az 1992–1999 közötti üzleti évekre vonatkozó vonalankénti és idényenkénti ügyviteli eredménykimutatások meghatározó kritériumainak értékelése” tanulmányából származnak. A tanulmány a Tirrenia-csoport társaságainak analitikus könyvelését képezi újjá, melynek során minden egyes útvonalra értékeli az üzleti év költségeit és bevételeit.

SAREMAR

(millió ITL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségek- ből kivonva a halmozott bevéte- leket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Az éves támogatás (utolsó oszlop) viszonylag stabil szintje annak a piacnak a jellegzetességeit tükrözi, melyen a *Saremar* működik, azaz egy helyi piacét, mely a szigetek lakosságának mobilitási szükségleteinek kielégítésére irányul. A társaság által kínált szolgáltatások ugyanis, a járatsűrűségeket és a menetrendeket tekintve, lényegében változatlanok maradtak azóta, hogy a közszolgáltatási egyezmény érvénybe lépett⁽¹⁴⁾ és gyakorlatilag változatlanok a figyelembe vett év összes idényében.

TOREMAR

(millió ITL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott vesztesé- gek- ből kivonva a halmozott bevéte- leket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ 1992-ben, a *Saremar* a társaság által kiszolgált 4 útvonalon 18 000 utat indított. 2000-ben, az utak száma 20 000 körül mozgott.

Az alapvetően helyi piac, melyen a *Toremár* működik, a magyarázata annak, hogy az éves támogatás (utolsó oszlop) az idő folyamán viszonylag stabil szinten marad. Az állami társaság által 2000-ben kínált szolgáltatások, a járatsűrűségek és menetrendek tekintetében, ugyanazok maradtak, mint az 1992. éviéek⁽¹⁵⁾ és az év folyamán az állandóság jellemzi őket, a kereslet idényenkénti változásától függetlenül.

SIREMAR

(millió IFL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségekől kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

A *Siremar* szolgáltatási kínálatának jellemzői a *Saremar*-nál és *Toremár*-nál már leírtakhoz hasonlíthatók: a közszolgáltatási egyezmény életbelépése után egy stabil kínálat⁽¹⁶⁾, mely kevésbé érzékeny az idényenkénti változásokra.

A társaság működési költségeinek magas szintje, melyből óriási éves támogatás következik, különösen a Szicília térségében lévő 14 szigeten lakók mobilitási szükségleteinek kielégítését célzó kiszolgált útvonalak számával magyarázható (18 menetrend szerinti járat). Ez a magas menetrend szerinti járatszám magasabb működési költségekkel (személyzet, üzemanyag, karbantartás stb.) jár, hogy biztosítható legyen a társaság által indított utak éves szinten nagy száma⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(millió IFL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségekől kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ 1992-ben a társaság teljes útvonalhálózatán 8 300 utat indítottak, szemben a 2000. évi 9 097-tel.

⁽¹⁶⁾ 2000-ben, a *Siremar* által az összes útvonalon indított utak száma 11 910; 1992-ben 11 919 volt.

⁽¹⁷⁾ 2000-ben 18 menetrend szerint útvonalon 11 900 utat indítottak (1992-ben 11 700).

Az éves támogatás szintjének állandósága a *Caremar* által kínált járatok hálózatának jellegével magyarázható, melyek az állammal kötött egyezmény életbelépésétől lényegében változatlanok maradtak⁽¹⁸⁾.

A társaság magas működési költségei, melyek az éves kompenzáció szintjén tükröződnek, a kiszolgált útvonalak számának (11) és a járatok sűrűségének következményei.

Az ötéves tervek által előírányzott beruházások és az ipari terv

- (44) Az útvonalakon – melyeken biztosítani kell az összeköttetést – és a hozzájuk tartozó járatsűrűségeken kívül az ötéves tervek szabályozzák azokat a beruházásokat is, amelyeket a koncessziós társaságok az adott időszakban meg kívánnak valósítani, hogy biztosíthassák az adott útvonalakon lévő szolgáltatást. A vizsgálati szakaszban a Bizottság különösen arról próbált megbizonyosodni, hogy az éves támogatás kalkulációjához milyen módon könyvelték el a hajók beszerzési és amortizációs költségeit.
- (45) A Bizottság ugyanígy meg kívánta vizsgálni, hogy a kiegészítő beruházások, melyeket a csoport vállalatának javára az 1999–2002 közötti időszakra a Tirrenia által 1999 márciusában elfogadott ipari terv irányzott elő, nem tartalmaznak-e valamilyen támogatási elemet.

A terv fő célkitűzései a következők:

- lehetővé tenni a csoport vállalatai számára, hogy alkalmazkodhassanak a partmenti hajózás olasz piacának, annak liberalizációját követően (1999. január 1.) megváltozott feltételeihez; előkészülhessenek az állammal kötött egyezmények rendszerének 2008. évi lejáratára,
 - csökkenteni a fenti egyezmények értelmében nyújtott szolgáltatások költségeit,
 - támogatni a csoport fejlődését és kiaknázni a rendelkezésre álló forrásokat,
 - megteremteni a feltételeket a csoport vállalatának privatizációjához.
- (46) Az ipari terv különösen a közszolgáltatási megállapodások által előírányzott szolgáltatásokhoz szükséges beruházások fejlesztését irányozza el, mely alatt a régi járművek leszerelését, a csoporton belül egyéb járművek áthelyezését és összesen 700 milliárd ITL összegű új beruházásokat kell érteni.

A kedvezményes adóelbánás

- (47) Az 1995. október 26-i 504. sz. törvényerejű rendelet a hajózáshoz üzemanyagként használt ásványolajokra kedvezményes adórendszert vezet be. A fenti rendelet 63. cikkének 3. bekezdése értelmében a fogyasztási adók csökkentését a fedélzeten felhasznált kenőolajokra alkalmazzák.
- (48) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki ezen adókedvezmény alkalmazás módjával kapcsolatban, a karbantartási munkák elvégzésére váró, olasz kikötőkben állomásozó hajók esetében. A Bizottság meg kívánta győződni arról, hogy a fenti intézkedés nincs-e megkülönböztető hatással más tengerhajózási vállalkozásokra nézve, akiknek a hajói ugyanilyen helyzetben vannak.

⁽¹⁸⁾ 2000. év folyamán 12 kiszolgált útvonalon 12 872 utat indítottak (1992-ben 15 650).

III. AZ ÉRINTETTEK VÉLEMÉNYEI

A Tirrenia-csoport társaságainak véleményei

- (49) 1999. november 22-i levelükkel a Tirrenia-csoport társaságai közölték véleményüket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A vállalatok elsősorban az Állammal kötött egyezmények alapján nyújtott kompenzációknak tulajdonított „új támogatások” minősítést vitatták, és – következésképpen – a formális vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat megalapozottságát. Az érintettek pontosabban azt állítják, hogy a Bizottságnak jó ideje tudomása volt a közszolgáltatási kompenzációs rendszer létezéséről és soha nem tett ellenvetést velük szemben. Továbbá – szintén az érintett vállalatok szerint – az állami társaságoknak juttatott éves kompenzációk összege szigorúan a szükséges mértékre korlátozódik és arányban áll a közszolgáltatási kötelezettségekkel járó pótlólagos nettó költség fedezésének szükségletével. A Tirrenia ezért azt a következtetést vonja le, hogy a piacon jelenlévő többi vállalkozóval szemben, ez a juttatás nem képezi akadályát a versenynek.
- (50) Ezzel egyidejűleg a *Tirrenia di Navigazione* és a Tirrenia-csoport regionális társaságai a Szerződés 230. cikkének 4. bekezdése⁽¹⁹⁾ értelmében benyújtott, az elsőfokú Bíróság előtt folyamatban lévő folyamodvánnyal megtámadták a határozatot, mellyel a Bizottság az eljárást megindította.

A magánvállalkozók véleményei

- (51) A Bizottsághoz a *Caremar*, *Saremar* és *Toremara* által kiszolgált néhány útvonalon működő különböző konkurens magánvállalkozók juttattak el véleményeket. Ezek a vélemények az alábbiak szerint foglalhatók össze:
- a Tirrenia-csoport vállalatai azokon az útvonalakon, melyekre a magánvállalkozók konkurenciája összpontosul, agresszív kereskedelempolitikát folytat, melyet olyan dömpingárak, árengedmények és halasztott fizetések jellemeznek, amelyekre az állami támogatások hiányában nem lehet magyarázatot találni,
 - a közszolgáltatási kötelezettségek hiányában vannak az átláthatóságnak és a Tirrenia-csoport vállalatainak nyújtott azon lehetőség, hogy változtathatnak a rájuk háruló kötelezettségek terjedelmén, különös tekintettel a kiszolgáló útszakaszokra, a figyelembe veendő menetrendre és járatsűrűségekre, ellentétben a közszolgáltatási kötelezettségek természetével,
 - a Tirrenia-csoport társaságai által kiszolgált néhány útvonalon a magánvállalkozások által kínált szolgáltatásokat figyelembe véve nagyon vitathatónak látszik a közszolgáltatás nyújtásának szükségessége,
 - az 1995 óta végzett vagy az ipari terv által előirányzott beruházások finanszírozási módjai tartalmazzák támogatási elemeket, különös tekintettel az 1996-ban a Viamare-től megvásárolt két járműre és, még általánosabban, a Tirrenia-csoport vállalatai számára engedélyezett kedvezőbb bankhitel-felvételi feltételekre,
 - A Tirrenia-csoport vállalatai az olasz kikötőkben állomásozó hajóik által felhasznált ásványi olajakra kedvezményes adóelbírásban részesülnek.

IV. AZ OLASZ HATÓSÁGOK VÉLEMÉNYEI

A nyújtott támogatások a közszolgáltatási kötelezettségekkel szemben

- (52) 1999. szeptember 29-i levelükkel az olasz hatóságok megküldték véleményüket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Megítélésük szerint a tagállamok közti tengeri szállításban (partmenti tengerhajózás) a szabad szolgáltatásnyújtás elvének alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet⁽²⁰⁾ 4. cikkében lehetővé teszi a Tirrenia-csoport egyes vállalataival kötött egyezmények számára, hogy a lejáratú időpontig, azaz 2008 végéig teljes hatállyal érvényesülhessenek. Következésképpen az egyezményből származó közszolgáltatási kötelezettségek rendszerét az eljárás megindításáról szóló határozat nem kérdőjelezheti meg.

⁽¹⁹⁾ Lásd az 4. lábjegyzetet.

⁽²⁰⁾ HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

- (53) Az olasz hatóságok továbbá vitatják, hogy a Bizottság határozata által vizsgált támogatások a Szerződés 88. cikkének 3. bekezdése szerint „új” támogatásokat valósítanak meg és a partmenti hajózás olasz piacának megnyitását (1999. január 1.) megelőzően hatást gyakorolhattak a tagállamok közti kereskedelemre.
- (54) Ezen általános jellegű észrevételektől eltekintve az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Tirrenia-csoport vállalatai által kiszolgált útvonalakon a magánvállalkozók jelenléte gyakran új és részleges jelenség, mivel az útszakaszok korlátozott számára szorítkozik és a nyári évszakra összpontosul. Az éves kompenzáció számítási módszere továbbá, mely a tél során felhalmozódó veszteségekből a nyár folyamán realizált bevételek levonásában áll, hozzájárul ahhoz, hogy a kompenzáció mértéke a szükségés minimális mértékre korlátozódjon.

Következésképpen az olasz hatóságok szerint a kompenzáció szükséges és szigorúan azokhoz a közszolgáltatási kötelezettségekhez arányul, melynek jellemzőit a tagállam joga meghatározni.

A versenyre vonatkozó szabályok megsértését illetően, melyért az Olaszország és Görögország közti útvonalakon az *Adriatica* a felelőssé vált, az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Bizottság erről a kihágásról szóló határozata nem végleges jellegű, hogy a két eljárás egymástól független, hogy a támogatásokat nem használták versenyellenes magatartások finanszírozására, hogy az összeegyeztethetlenség kijelentése egyenlő lenne egy új szankcióval és hogy egy esetleges visszafizetés veszélyeztetné az *Adriatica* társaság egyensúlyát, valamint a privatizációs folyamatot.

Az ipari terv által előírányzott beruházások

- (55) Az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy az ipari terv által előírányzott beruházásoknak az a célja, hogy csökkentsék a szolgáltatás költségeit, egy magas minőségi színvonal megtartása mellett. Ugyanezen hatóságok szerint továbbá azok a módszerek, melyekkel a tervezett intézkedéseket finanszírozzák, nem tartalmaznak semmilyen támogatási elemet, mivel az ilyen finanszírozás, részben, az érintett vállalatok saját forrásaiból, részben a normál piaci feltételekkel felvett banki kölcsönökből fog származni.

A kedvezményes adóelbánás

- (56) Az olasz hatóságok pontosították azt a szabályozó keretet, mely a hajózási célú üzemanyagokként hasznosított ásványi olajak után fizetendő adókat szabályozza. A Bizottsághoz eljuttatott információkból következik, hogy az 504/1995 sz. törvényerejű rendelet alapján 1996. március 2-án kibocsátott általános alkalmazású határozattal az ezen intézkedés által előírányzott adókedvezményt kiterjesztették a karbantartási munkák miatt kikötőben veszteglő teljes flotta által felhasznált üzem- és kenőanyagokra.
- (57) Ezzel egyidejűleg Olaszország a Bíróság előtt még folyamatban lévő folyamodvánnyal megtámadta az eljárás megindításáról szóló határozatot, annak azon részét, mely a támogatások nyújtásának felfüggesztéséről rendelkezik ⁽²¹⁾.

V. A TÁMOGATÁSOK ÉRTÉKELÉSE

A nyújtott támogatások a közszolgáltatási kötelezettségekkel szemben

Támogató intézkedések megléte

- (58) A Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlenek, mégpedig annyiban, amennyiben a tagállamok közti kereskedelmet korlátozzák, az államok által, vagyis állami forrásokból bármilyen formában nyújtott támogatások, melyek néhány vállalatnak vagy néhány termelési ágazatnak kedvezve torzítják a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegetnek.

⁽²¹⁾ Lásd a 3. lábjegyzetet

- (59) Nyilvánvaló, hogy a szóban forgó támogatásokat az állam nyújtotta és állami forrásokból. Az előny fogalmát illetően, az a 2003. július 24-i *Altmark Trans* ⁽²²⁾ ítéletében a Bíróság részéről egy értelmezésnek képezte tárgyát. E jogértelmezés szerint egy állami intervenció, mely közvetlen kompenzációval jár, hogy ellenszolgáltatást biztosítson a kedvezményezett vállalatok által nyújtott szolgáltatásokhoz, hogy bizonyos közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítsenek, nem tartozik a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdésének alkalmazási területébe, annyiban, hogy ezek a vállalatok nem jutnak anyagi előnyhöz és a fenti intervenciónak tehát nincs hatása arra, hogy ezek a vállalatok a konkurens vállalatoknál kedvezőbb versenyhelyzetbe kerüljenek.

A Bíróság szerint, egy konkrét esetben ahhoz, hogy egy ilyen kompenzációt állami támogatásnak lehessen minősíteni, négy feltételnek kell teljesülnie.

- a kedvezményezett vállalatot ténylegesen meg kell bízni a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével és ezeket a kötelezettségeket világosan meg kell határozni. A Tirrenia-csoport vállalatainak nyújtott kompenzációk esetében a Bizottság megállapítja, hogy az e vállalatok számára elrendelt közszolgáltatási kötelezettségek ugyanakkor az Olasz Állammal 1991 júliusában megkötött egyezményekből, az alkalmazható szabályozó keretből (lásd a 30–34. pontokat) és az ötéves tervekben (lásd a 37., 38. és 39. pontokat) származnak. A közszolgáltatás tényleges szükségességének kérdését ⁽²³⁾ a 87–122. pontokban vizsgáljuk,
 - azokat a paramétereket, melyek alapján a kompenzációt kalkulálják, objektív és átlátható módon előzetesen kell meghatározni annak elkerülése végett, hogy az egy olyan gazdasági előnnyel járjon, mely a kedvezményezett vállalatot konkurens vállalatokhoz képest előnyben részesíti. A szóban forgó esetben a Bizottság megjegyzi, hogy az egyezmények 5. cikke részletesen bemutatja azokat a gazdasági paramétereket, mely a kompenzáció 501/1979 sz. Köztársasági Elnöki Rendelet szerinti meghatározása céljából figyelembe vett különböző költségelemek kalkulációjának alapjául szolgálnak,
 - a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő költségek összességének vagy részének fedezetéhez szükséges mértéket, számításba véve az azokkal kapcsolatos bevételeket valamint egy a fenti teljesítésekhez számolt ésszerű haszonkulcsot. A kérdés elemzése a 123–148. pontokban található,
 - amikor a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízandó cég kiválasztása, speciális esetben, nem nyilvános versenytárgyalás keretében történik, mely egy olyan pályázó kiválasztását teszi lehetővé, aki ezeket a szolgáltatásokat a legalacsonyabb áron tudja biztosítani a közösség számára, a szükséges kompenzáció szintjét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, melyeket egy hatékonyan működtetett és a szükséges közszolgáltatási igények kielégítése céljából szállítóeszközökkel megfelelően ellátott átlagos vállalatnak viselnie kellett volna ezen kötelezettségek teljesítéséhez, számításba véve a hozzájuk kapcsolódó bevételeket, valamint az említett kötelezettségek teljesítéséhez alkalmazott ésszerű haszonkulcsot. E tekintetben meg kell állapítani, hogy a Tirrenia-csoport vállalatait nem nyilvános versenytárgyalás útján választották ki. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy sem az alkalmazható szövegek, sem az egyezmények nem írnak elő feltételeket annak biztosítására, hogy a kompenzáció ne haladja meg egy hatékonyan működtetett és eszközökkel megfelelően ellátott átlagos vállalat költségeit. Még az olasz hatóságok, valamint a kedvezményezettek által szolgáltatott információk és adatok sem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy ez a feltétel teljesül-e.
- (60) A korábbi észrevételek és a közszolgáltatás tényleges szükségességére vonatkozóan a továbbiakban megfogalmazott észrevételek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az 1991. évi egyezmények keretében a regionális társaságok számára nyújtott éves kompenzáló támogatás e vállalatok számára előnyt jelent azon konkurens vállalatokhoz képest, akik a releváns piacon hasonló szolgáltatásokat kínálnak vagy tudnának kínálni.
- (61) A közösségen belüli kereskedelemre gyakorolt hatásokra és a verseny torzítására vonatkozóan, ezek nyilvánvalóak a tagállamok közti vagy a tagállamok és harmadik országok közti szállítások esetében, melyeket a tagállamok közti és a tagállamok és harmadik országok közti tengeri szállításban a szabad szolgáltatásnyújtás elvét alkalmazó, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet liberalizált ⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ C-280/00 sz. még nem közzétett ügy.

⁽²³⁾ 2001. február 20-i C-205/99 sz. ítélet, *Analir e.a.*, (EBHT, I-1271 o.).

⁽²⁴⁾ HL L 378., 1986.12.31., 1. o. A legutóbb a 3573/90/EGK rendelettel (HL L 353., 1990.12.17., 16. o.) módosított rendelet.

- (62) Bár partmenti hajózási szolgáltatásokról van szó, a Bíróság megjegyezte⁽²⁵⁾, egyáltalán nem kizárt, hogy egy csak a helyi és területi szállítási szolgáltatások és nem nemzetközi szállítások bonyolítását végző vállalatnak nyújtott állami támogatás mindenképpen korlátozhatja a tagállamok közti kereskedelmet.
- (63) Mindenesetre amikor egy tagállam egy vállalatnak állami támogatást nyújt, az adott vállalat részéről a szállítási szolgáltatások nyújtása változatlan maradhat vagy növekedhet, azzal a következménnyel, hogy a többi tagállamból származó vállalatoknak kevesebb lehetősége van saját szállítási szolgáltatásuk nyújtására e tagállam piacán⁽²⁶⁾.
- (64) A Bíróság jogszolgáltatása szerint, jogtalanul nyújtott támogatások esetén a Bizottság nem köteles bizonyítani a versenyre és a tagállamok közti kereskedelemre gyakorolt tényleges következményeket. Mindenesetre egy ilyen kötelezettség feltételezné, hogy a tagállamok, melyek az EK-Szerződés 88. cikkének 3. bekezdése szerinti bejelentési kötelezettséget megszegve támogatásokat nyújtanak, előnyben részesülnek azokkal szemben, akik a támogatási tervet bejelentik⁽²⁷⁾.
- (65) Az a tény, hogy 1999. január 1-ig a Földközi-tenger szigeteivel összekötő partmenti útvonalak e piaca ideiglenesen mentesült a Tagállamokon belüli tengeri szállításban (partmenti tengerhajózás) a szabad szolgáltatásnyújtás elvének alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazása alól, nem teszi lehetővé, hogy eleve ki lehessen zári, hogy az egyezmény értelmében a Földközi-tenger szigeteivel összekötő partmenti hajózási útszakaszokon működő regionális társaságoknak nyújtott támogatások nem voltak hatással a tagállamok közti kereskedelemre és nem torzították a versenyt.
- (66) Mindenesetre azt is feltételezve, hogy a csak partmenti szállítást végző vállalatok számára nyújtott támogatások 1999. január 1-jét megelőzően esetleg nem voltak hatással a kereskedelemre és nem vezettek a verseny torzulásához, a helyzet ez után az időpont után megváltozott, mivel a 3577/92/EGK rendeletnek megfelelően a partmenti hajózási tevékenységek már az összes közösségi vállalkozó számára nyitottak.
- (67) Az 56–66 pontokban megadott kritériumok alapján célszerű elemezni a regionális társaságok helyzetét azon piacok függvényében, melyeken működnek.
- Az *Adriatica*-ra vonatkozóan a Bizottság megemlíti, hogy ez a társaság, az egyezmény keretében, nem csak a partmenti hajózás piacán működik, hanem a nemzetközi útvonalakon is, melyeken az egyezmény életbelépése óta más közösségi vállalkozók konkurenciájával kell vagy kellett szembeülnie. A Bizottság ezen összefüggésben azt is nyomatékosítja, hogy fennáll annak a veszélye, hogy az *Adriatica* által a partmenti hajózás piacán nyújtott szolgáltatások és a nemzetközi piacon nyújtott szolgáltatások közt a támogatások összefonódnak, főként azért, mert a vállalat nem rendelkezik e különböző szolgáltatási kategóriákhoz külön könyveléssel. Ezen körülmények között az egyezmény alapján az *Adriatica*-nak nyújtott támogatások befolyással lehettek a Tagállamok közti kereskedelemre és torzíthatták a versenyt.
 - A másik négy regionális társaságra vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy csak a *Saremar* működik nemzetközi útvonalon Szardínia és Korzika között, egy olasz magánvállalkozóval versenyben. Az a tény, hogy ez az útvonal az egyezmény életbelépése óta a többi tagállam vállalkozóinak potenciális konkurenciája számára nyitva áll, arra enged következtetni, a *Saremar*-nak nyújtott éves támogatás, hogy vonalhálózata egészének nettó működési hiányát lefedje, különösen a különböző szolgáltatási kategóriák közti elkülönített könyvelés hiánya miatt, hatással lehetett a tagállamok közti kereskedelemre és torzíthatta a versenyt.

⁽²⁵⁾ *Altmark Trans* ítélet, 77–82. pontok, lásd a 22. lábjegyzetet.

⁽²⁶⁾ Ebben az értelemben lásd a 102/87 sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 1988. július 13-án hozott ítéletet (EBHT I-4067. o., 19. pont); a C-305/89 sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1991. március 21-én hozott ítéletet (EBHT I-1603. o., 26. pont), és a C-278/92, C-279/92 e C-280/92 sz. *Spanyolország kontra Bizottság* egyesített ügyekben 1994. szeptember 14-én hozott ítéletet (EBHT I-4103. o., 40. pont; *Altmark Trans*, id., 78. pont).

⁽²⁷⁾ A T-116/01 és T-118/01 sz. *P&O European Ferries* egyesített ügyekben 2003. augusztus 5-én hozott ítélet, 118. pont; a C-301/87 sz. *Franciaország/Bizottság* ügyben 1990. február 14-én hozott ítélet (EBHT I-307. o., 33. pont) és a T-55/99 sz. *CET lontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 29-én hozott ítélet (EBHT II-3207. o., 103. pont).

- Különösen a *Siremar*, *Toremar* és *Caremar* társaságokra vonatkozóan, a Bizottság a következő véleményeket fogalmazza meg:
- ezek a társaságok kizárólag a Földközi-tenger szigeteivel összekötő partmenti hajózás piacának egy jól körülhatárolt szegmensén működnek,
 - 1999. január 1-ig a Földközi-tenger szigetei közti partmenti hajózási szolgáltatások ideiglenesen mentesültek a szabad szolgáltatásnyújtás elvének a 3577/92/EGK rendelet 6. cikkének 2. paragrafusa értelmében történő alkalmazása alól⁽²⁸⁾,
 - a partmenti hajózás piacának e különböző szegmensein a regionális társaságok néhány útvonalon olasz magánvállalkozók konkurenciájával szembesülnek, akiknek a megjelenése gyakran az egyezmény életbelépése előtti; mindenesetre e vállalkozók egyike sem működik más, a Földközi-tenger olasz partmenti hajózásától eltérő szakaszokon,
 - a partmenti hajózás piacának e különböző szegmensein 1999. január 1. előtt semmilyen más tagállambeli vállalkozó nem volt jelen és senki se lépett be a piac megnyitása után.
- (68) Az a tény, hogy egy ágazat nem liberalizált – ahogy 1999. január 1. előtt a Földközi-tengeren lévő partmenti hajózás esetében történt – nem jelent mindig elegendő feltételt, hogy kizárható legyen bármilyen, a tagállamok közti kereskedelemre gyakorolt negatív hatás⁽²⁹⁾.
- (69) Egyrészt az a tény, hogy a Tirrenia-csoport három társasága (*Tirrenia*, *Adriatica* és *Saremar*) a tagállamok közti, vagy a tagállamok és harmadik országok közti szállítások piacán működnek és e társaságoknál a különböző szolgáltatási kategóriák elkülönített könyvelésének hiánya arra enged következtetni, hogy az összes támogatás, melyben részesültek befolyással lehetett a tagállamok közti kereskedelemre és torzította a versenyt. Továbbá nem lehet kizárni, hogy ezek a hatások a csoport társaságai számára nyújtott összes támogatásnál érvényesültek.
- (70) Másrészt a többi tagállam vállalkozói már a partmenti hajózás piacának liberalizációja előtt szabadon élhettek letelepedési jogukkal és végezhetek partmenti hajózási szolgáltatásokat olasz zászló alatt futó hajókat használva.
- (71) Mindenesetre 1999. január 1-től a többi tagállam vállalkozói számára az a lehetőség, hogy Olaszországban a partmenti hajózás piacán konkurens szolgáltatásokat nyújtsanak, az utóbbi öt év folyamán egy, a kereskedelemre gyakorolt legalábbis potenciális hatást enged megállapítani, különösen úgy, hogy a közszolgáltatási egyezmények keretén belül a regionális társaságoknak nem biztosítottak kizárólagossági jogokat.
- (72) A fentiek figyelembevételével és különösen számításba véve azt a tényt, hogy ahhoz, hogy a kompenzáció egy „támogatásként” jellemezhető előnnyel járjon, elég, ha a felsorolt négy feltétel egyike nem teljesül⁽³⁰⁾, a Bizottság úgy véli, hogy a Szerződés 87. cikke értelmében az olasz hatóságok által a regionális társaságok számára nyújtott összes éves kompenzáció állami támogatásnak minősül. A kedvezményezett vállalatok állításától eltérően a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének 3. bekezdése nem tiltja a szóban forgó támogatások vizsgálatát. A 4. cikk 3. bekezdése kivételes esetben engedi a rendelet hatálybalépése előtt megkötött, meglévő szerződések folytatását akkor is, ha nem teljesülnek a közszolgáltatások ugyanazon cikk előbbi bekezdése szerinti minősítéséhez előírt eljárás feltételei. A szóban forgó intézkedés a szállítások közösségi politikájára vonatkozik.

⁽²⁸⁾ Lásd a 20. lábjegyzetet.

⁽²⁹⁾ A Bizottság 1999. november 25-i 2000/394/EK határozata (HL L 150., 2000.6.23., 50. o.) a társadalmi kötelezettségek alóli tehermentesítésekről szóló 30/1997 és 206/1995 sz. törvények által előírányzott, a Velence és Chioggia környéki területeken lévő vállalatok javára foganatosított támogató intézkedésekről.

⁽³⁰⁾ *Altmark Trans* ítélet, 94. pont, lásd a 22. lábjegyzetet.

Az új támogatási intézkedés

- (73) A Bizottság nem osztja a regionális társaságok azon véleményét, mely szerint a szóban forgó támogatások meglévő támogatásokat valósítanak meg. Először is kifejti, hogy ezek a támogatások nem régebbiek a Szerződés hatálybalépésénél. Léteztek ugyanis a 684/74 és 169/75 sz. törvények, melyek akkori formájukban, leszábályozták az éves kompenzáló támogatások rendszerét. Az 501/79 sz. rendelet, a 856/86 sz. törvény és az 1991. évi egyezmények egyébként részletesen határoztak meg különböző közszolgáltatási kötelezettségeket, valamint azokat a költségelemeket, melyek a regionális társaságok javára nyújtott kompenzáló támogatások számításának részét képezik.
- (74) A Bizottság aztán megállapítja, hogy a szóban forgó támogatásokat a Bizottság nem hagyta jóvá. A Bizottság 1990. július 6-i határozata, hogy a Fincantieri vállalat 1987. és 1988. évi veszteségeinek pótlására Olaszország által eldöntött és nyújtott támogatásokra és az olaszországi hajóépítés számára nyújtott támogatások szabályozásáról szóló 234/89 sz. törvényre vonatkozó C 12/89 (korábbi N 444/88) sz. eljárást lezárja⁽³¹⁾, melyre a kedvezményezett vállalatok hivatkoztak, egyedül a hajóépítések javára nyújtott támogatásokra vonatkoztak, és nem a jelen határozat tárgyát képező támogatásokra. Mindenesetre, az említett határozat után e támogatások szabályozó kerete lényegesen megváltozott azon egyezmények megkötésével, melyek soha nem kerültek bejelentésre.
- (75) Pontosabban az a körülmény, hogy a Bizottságnak tudomása lehetett a különböző törvényhozási intézkedésekről, melyek létrehozzák az éves támogatás rendszerét, mint ahogy az 1991. évi egyezményről is, nem enged arra következtetni – a korábbi 88. cikk 3. bekezdése szerinti előzetes bejelentés hiányában – hogy az éves támogatás rendszere hallgatólagosan jóváhagyásra került, a Lorenz ügyben⁽³²⁾ kihirdetett ítélet alapján. A bíróság mostanában hívta fel a figyelmet arra, hogy egy szövegnek csupán a közlése a Bizottság felé az EK-Szerződés 88. cikkének 3. bekezdése értelmében nem minősül bejelentésnek⁽³³⁾.
- (76) A Bizottság következképpen úgy véli, hogy a regionális társaságok számára nyújtott támogatások az EK-Szerződés 93. cikkének⁽³⁴⁾ alkalmazásáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikke értelmében új támogatásoknak minősülnek.
- (77) Feltételezve, hogy a csak partmenti szállításokat végző *Siremar*, *Toremar* és *Caremar* társaságoknak nyújtott támogatások, nyújtásuk időpontjában nem voltak állami támogatások, 1999. január 1-től, a 3577/92/EGK rendelet alapján a szállítások liberalizációját követően mindenesetre új támogatásokká váltak. A 659/99/EK rendelet 1. cikkének b) pontjának v) alpontja értelmében ugyanis, amennyiben néhány intézkedés egy tevékenységnek a közösségi jog részéről történő liberalizációját követően támogatássá válik, ezek az intézkedések a liberalizációra rögzített időpont után nem tekintendők meglévő támogatásoknak.

A támogatás összeegyeztethetőségének értékelése

- (78) A támogatásoknak a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése által szankcionált tilalma nem feltétlen. A 87. cikk 2. és 3. bekezdése és a 86. cikk 2. bekezdése alkalmazásában ugyanis van lehetőség az attól való eltérésekre.
- (79) A regionális társaságok számára éves támogatás címen nyújtott támogatásokra a 87. cikk 2. bekezdésében foglalt kivételek egyike sem alkalmazható, mivel azok nem minősülnek egyes fogyasztók számára juttatott szociális jellegű támogatásoknak, sem természeti katasztrófák vagy egyéb rendkívüli események miatt keletkezett károk orvoslásához nyújtott támogatásoknak, sem pedig ilyen régiók gazdaságának nyújtott támogatásoknak. Pontosabban, a szociális jellegű támogatásokra vonatkozóan, a 87. cikk 2. bekezdésének alkalmazása feltételezi, hogy az intézkedések, melyek az egyes fogyasztókat kedvezményben részesítik, nem közvetlenül vagy közvetetten kedveznek az ilyen vállalatoknak vagy ilyen termelési ágazatoknak. A Bizottság erre vonatkozólag kifejti, hogy a regionális társaságoknál a szigetlakók és bevándorolt munkavállalók számára csökkentett tarifák alkalmazásából származó alacsonyabb bevételeket az éves kompenzáció számításakor figyelembe veszik. Az olasz hatóságok ezeket a tarifális csökkentéseket, melyekkel egyes fogyasztókat kedvezményben részesítenek, csak akkor vállalják magukra, amikor az érintett fogyasztók az állami vállalattal utaznak, és ez egy olyan körülmény, mely ez utóbbinak kedvez, szemben a magán versenytársakkal.

⁽³¹⁾ HL C 239., 1990.9.25., 10. o.

⁽³²⁾ 120/73 sz. Lorenz ügyben 1973. december 11-én hozott ítélet (EBHT 1973., 1471. o.)

⁽³³⁾ A Bíróság C-297/01 sz., *Sicilcassa* ügyben 2003. július 24-én hozott rendelete (a Gyűjteményben még nem tették közzé).

⁽³⁴⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

- (80) Ezek a támogatások élvezhetik a 87. cikk 3. bekezdése szerinti kivételek egyikének előnyét sem. Nincs szó ugyanis a b) pont alapján közös európai érdekű fontos terv megvalósításának előmozdítását vagy egy tagállam gazdasági életében felmerülő jelentős zavar megszüntetését szolgáló támogatásokról, és a d) pont alapján a kultúra megsegítésére és a kulturális örökség megőrzését célzó támogatásokról sem. Azok az a) és c) pontok alapján nem minősíthetők regionális célú támogatásoknak, mivel nem képezik részét egy több ágazatot átölélő támogatási rendszernek, mely egy bizonyos régióban az érintett ágazatok összes vállalata számára hozzáférhető⁽³⁵⁾. Továbbá tárgyuk és módjuk okán a szóban forgó támogatások működési támogatást valósítanak meg, melyek kivételesen csak azokban a régiókban megengedettek, melyek a 87. cikk 3. bekezdésének a) pontja szerinti kivételszabály adta előnyt élvezik és különösen azzal a feltétellel, hogy a tagállam bizonyítja annak a hátránynak a meglétét és jelentőségét, melyet a támogatásoknak mérsékelnie kell⁽³⁶⁾. Minthogy az olasz hatóságok erre vonatkozólag nem szolgáltak elegendő információval, a támogatások e jogcímen nem hagyhatók jóvá. A szóban forgó támogatások a c) pont alapján nem tekinthetők az ilyen tevékenységek fejlesztésének előmozdítását célzónak sem, mivel azok egy meghatározott tengerhajózási vállalkozó működési költségeinek fedezését szolgálják, és mivel nem képezik részét egy komplex tervnek, melynek célja, hogy lehetővé tegye a kedvezményezett vállalat számára, hogy helyreállítsa gazdasági és pénzügyi hatékonyságát, anélkül, hogy egyéb támogatásokért folyamodna.
- (81) A Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése úgy rendelkezik, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások bonyolításával megbízott vállalatokra a szerződés szabályai vonatkoznak, pontosabban a versenyszabályok, azokkal a korlátozásokkal, hogy e szabályok alkalmazása – jogilag és a tényeket tekintve – nem áll a külön megbízatásuk teljesítésének útjában. A kereskedelem fejlődése nem veszélyeztethető a Közösség érdekével ellenkező mértékben.
- (82) A közösségi jogszolgáltatás szerint, mivel kivételrendelkezésről van szó, azt megszorítólag kell értelmezni⁽³⁷⁾. Nem elég tehát e tekintetben, hogy a szóban forgó vállalatot az állami hatóságok megbízták egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás bonyolításával, mivel az is szükséges, hogy a Szerződés, különösen a 87. cikk szabályozásainak alkalmazása olyan legyen, hogy útjában álljon a rábízott külön megbízatás teljesítésének, és hogy a Közösség érdeke azáltal ne kerüljön veszélybe⁽³⁸⁾.
- (83) Ahhoz, hogy értékelni lehessen, hogy a regionális társaságok számára nyújtott támogatások az 1991. évi egyezmények értelmében élvezhetik-e a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdésében foglalt kivételek előnyeit, a Bizottságnak elsősorban azt kell megvizsgálnia, hogy a vállalatot terhelő közszolgáltatási kötelezettségek léteznek-e és mekkora terjedelműek, abból a célból, hogy értékelhesse, hogy szükség van-e a közszolgáltatási kötelezettségre és szükség van-e a támogatásra, melynek célja a költségek kompenzálása.

Tényleges szükségletet kielégítő közszolgáltatási kötelezettségek létezése

Partmenti hajóösszeköttetések a kisebb olasz szigetekkel

- (84) A partmenti hajóösszeköttetések a Tanács fent idézett 3577/92/EGK rendelete 4. cikkének és az állami támogatások vizsgálata céljából, a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatások tárgyában megfogalmazott közösségi iránymutatások alkalmazási területébe tartoznak⁽³⁹⁾. Jelenlegi változatukban az iránymutatások a 9. szakaszban meghatározzák, hogy „(...) közszolgáltatási kötelezettségeket (KSZK) elrendelni vagy közszolgáltatási szerződéseket (KSZSZ) kötni a Tanács 3577/92/EGK rendeletének 4. cikkében leírt szolgáltatásokra lehet”, tehát a szigetekről, felé és között indított menetrendszerinti járatokra, valamint a szigetek közti partmenti hajózási szolgáltatásokra. Ezekhez a szolgáltatásokhoz tehát a kompenzációk az idézett rendelkezésben megadott szabályozásoknak, valamint állami támogatásokról szóló egyéb szabályozásoknak vannak alárendelve, ahogy azokat a Szerződés meghatározza és a Bíróság értelmezi. Az említett közösségi iránymutatások korábbi változata 9. pontjában meghatározta, hogy „egy közszolgáltatási kötelezettség abból a célból rendelhető el, hogy biztosíthatók legyenek a menetrendszerinti járatok olyan kikötők felé, melyek a Közösség periférikus területeit kötik össze, valamint olyan kevésbé kiszolgált útszakaszokon, melyek az érintett területek gazdasági fejlődéséhez létfontosságúak, azokban az esetekben, amikor a piaci erők szabad játéka nem biztosítaná a szolgáltatás kielégítő szintjét”. A jogszolgáltatásból következik továbbá, hogy közszolgáltatási kötelezettségeket csak akkor lehet elrendelni, hogy azok egy valós szükségletnek feleljenek meg, melyet pusztán a piaci erők játéka nem tud kielégíteni⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Lásd a regionális célú állami támogatásokról szóló Iránymutatások 2. pontjának utolsó mondatát (HL C 74., 1998.3.10., 9. o.).

⁽³⁶⁾ Az Iránymutatások 4.15. pontja, lásd a 35. lábjegyzetet.

⁽³⁷⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-106/95 sz. *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA és mások kontra Bizottság)* ügyben 1997. február 27-én hozott ítélete (EBHT II-229., az indoklás 173. pontja).

⁽³⁸⁾ Lásd a Bíróság C-179/90 sz. *A Genovai Kikötő szerződéses áru* ügyben 1991. december 10-én hozott ítéletét is (EBHT I-5889. o., 26. pont).

⁽³⁹⁾ A Bizottság C(2004) 43. közleménye – *Közösségi Iránymutatások a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatások tárgyában* (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.) és, az azt megelőző időszakra, az 1997 évi iránymutatások (HL C 205., 1997.7.5., 5. o.) valamint, amennyiben alkalmazhatók, az 1989. évi iránymutatások (SEC (89) 921 végl., 1989. augusztus 3.).

⁽⁴⁰⁾ *Anadir e.a.* ítélet, lásd a 23. lábjegyzetet.

- (85) A törvényi szabályozásokból és a fentiekben leírt szerződési szabályozásokból következik, hogy a regionális társaságokra, melyek a kisebb szigeteket szolgálják ki, az összes útvonalukon, számos kötelezettség hárul az összekötendő kikötőkre, a járatsűrűségekre, az indulási és érkezési menetrendekre, a flotta típusára, az alkalmazandó tarifákra vonatkozóan, s ezek mind olyan kötelezettségek, melyeket ezek a vállalatok nem vállalnának (vagy nem ugyanilyen mértékben és ugyanilyen feltételekkel vállalnának), ha csak saját gazdasági érdekük szerint cselekedhetnének.
- (86) A kötelezettségek elrendelésének az a célja, hogy biztosítható legyen a területi folytonosság elvének betartása, valamint a kisebb olasz szigetek felől és felé a rendszeres tengeri személy- és áruszállítási szolgáltatások kielégítő szintje, oly módon, hogy kielégíthetők legyenek a helyi lakosság mobilitási szükségletei és biztosítható legyen e szigetekből álló területek gazdasági és társadalmi fejlődése. A kötelezettségek betartása az egyezmények érvényessége folyamán kezességek nyújtásával biztosított. A járatok menetrendjének és járatsűrűségének ideiglenes, állami hatóságok ellenőrzésével történő, igény szerinti változtatásának lehetősége az év folyamán nem teheti kérdésessé, hogy kötelezettség alapján a fenti összeköttetések biztosíthatók legyenek. A szóban forgó szabályozások a kedvezményezett vállalatok számára ezért kötelezővé teszik, hogy a 86. cikk 2. bekezdése értelmében általános gazdasági érdekű szolgáltatást és a 3577/92/EGK rendelet értelmében közszolgáltatást nyújtsanak.

Nemzetközi összeköttetések

- (87) A nemzetközi tengeri összeköttetések a Tanács 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendeletének alkalmazási körébe tartoznak, mely a tagállamok, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szabad szolgáltatásnyújtás elvét alkalmazza⁽⁴¹⁾. A rendelet nem rendelkezik kifejezetten olyan közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésének lehetőségéről, amelyek minimálisan szükségesek ahhoz, hogy a tagállamok közötti, valamint egy tagállam és egy harmadik ország közötti tengeri összeköttetés biztosítható legyen.
- (88) Mindenesetre a 2004. évi tengeri szállításokhoz nyújtott állami támogatások tárgyában megfogalmazott közösségi iránymutatások⁽⁴²⁾ a maguk részéről akkor engedik meg közszolgáltatási kötelezettségek elrendelését vagy közszolgáltatási szerződések kötését, amikor egy nemzetközi szállítási szolgáltatásra azért van szükség, hogy a közszolgáltatási szállítás kényszerítő szükségének meg lehessen felelni (9. szakasz). E szolgáltatások bonyolításához azonkívül azzal a feltétellel megengedettek kompenzációk, ha megfelelnek a Szerződés által előírt alapvető és ügyrendi szabályozásoknak. Az 1997. évi iránymutatások idézett 9. pontja is engedélyezett közszolgáltatási kötelezettségek kompenzálására szolgáló támogatásokat.
- (89) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az érvényben lévő közösségi szabályrendszer megengedi azt a lehetőséget, hogy tagállamon kívüli tengeri útvonalakon közszolgáltatási kötelezettségeket vezessenek be. Mindenesetre, mivel a nemzetközi tengeri szállítás piacáról van szó, amely egyéb közösségi vállalkozók meglévő vagy potenciális konkurenciájának van kitéve, a koncessziós társaságoknak nyújtott kompenzációk valós és sajátos működési támogatásnak minősülnek, melyeket egyedül a 86. cikk 2. bekezdése alapján lehet engedélyezni. Ugyanakkor ezeknek tehát abban az értelemben szükségesnek kell lenniük, hogy olyan valós szükségletnek kell megfelelniük, amit a piaci erők változékonysága nem tudna kielégíteni, és szigorúan arányosnak kell lenniük a céllal, amelyhez nyújtották őket.
- (90) A Tirrenia-csoport 5 regionális társasága közül csak az *Adriatica* és a *Saremar* működik nemzetközi útvonalakon, a közszolgáltatási egyezmények keretében. Ezért a két társaság mindegyikét és minden egyes érintett nemzetközi útvonalat illetően, meg kell vizsgálni azokat az indokokat, amelyek megalapozzák a kedvezményezett vállalatok közszolgáltatási kötelezettségekkel való megbízását, valamint hogy vonatkoztatható-e a nyújtott kompenzációkra a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése szerinti kivétel.

⁽⁴¹⁾ 1986.12.22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelete (HL L 378., 1986.12.31., 1. o.).

⁽⁴²⁾ Lásd a 39. lábjegyzetet.

- (91) A *Saremar*-ra vonatkozólag a Bizottság megállapítja, hogy ez a társaság a Szardínia/Korzika (Santa Teresa/Bonifacio) útvonalon egész évben napi két oda-vissza járatot működtet, egy összesen 560 utas és 51 autó szállítására alkalmas vegyes használatú hajóval. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy rövidtávú határmenti útvonalról (10 tengeri mérföld) és főként helyi érdekű útvonalról van szó, mind a szardíniai települések, mind a szomszédos korzikai települések lakói számára. A Santa Teresa és Bonifacio közötti hajóösszeköttetés lehetővé teszi a határmenti munkavállalók mobilitásának, valamint a Dél-Korzika és Észak-Szardínia közötti rendszeres áruforgalom biztosítását. Az olasz hatóságok által küldött információk igazolják, hogy ezt az összeköttetést kifejezetten a helyi, szardíniai és korzikai települések igényelték.
- (92) A (közepes és fő) turistaszezon alatt a *Saremar* egy másik olasz vállalkozóval versenyben működik, aki képes arra, hogy a járatkínálatot a kapacitás és a járatsűrűség szempontjából a piaci helyzet függvényében változtassa⁽⁴³⁾. A szóban forgó vállalkozó továbbá a holt szezon teljes időszaka alatt nincs jelen.
- (93) A fentiekből következik, hogy azt a célt – mely egy jogos közérdek kifejezése –, hogy a Közösség két szigetterülete közti járat-összeköttetés az egész év során biztosítható legyen, figyelembe véve az érintett területi szervek által kifejezett szükségleteket, a piaci erők szabad játéka nem érte volna el.
- (94) Az *Adriatica* által biztosított nemzetközi összeköttetésekre vonatkozóan, a Bizottság a következő véleményeket fogalmazza meg:
- a) A „Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso” tengeri útvonal, mely a Közösség központi területeit periférikus területeinek egyikével köti össze, létfontosságú útvonal a kereskedelmi és turistaforgalom számára, különösen azt az instabilitást figyelembe véve, mely megnehezítette az alternatív szárazföldi összeköttetéseket. Továbbá 1977-től, az olasz és hellén hatóságok közös kérésére, a fenti tengeri összeköttetést felvették azon vasútvonalak és autóútvonalak vagy hajóútvonalak listájára, melyekre a vasúti személy- és csomagszállításra vonatkozó 1970. február 7-i nemzetközi egyezmény (CIV) alkalmazásra kerül. Ahhoz, hogy ezen az útvonalon a tengerhajózási szolgáltatásokat nyújthasson, az *Adriatica* csatlakozott az EURAIL Közösséghez. Ezenkívül a 2001. október 26-i találkozó során a Bizottságnak megadott információk alapján (melyeket az A/13408/04 és A/13409/04 számokon vettek nyilvántartásba) következik, hogy 1992 és 1999 között az *Adriatica* ezen a hajtóútvonalon évente átlagosan 265 utat indított, mellyel átlagosan 161 440 utast, 24 376 járművet és 104 437 folyóméter árut szállított. Meg kell azonban állapítani, hogy, amint azt az olasz hatóságok 2004. február 17-i levelükben megadták (melyet az A/13405/04 számon vettek nyilvántartásba), 1996 és 1999 között az *Adriatica* számára konkurenciát jelentő vállalkozók nem biztosítottak olyan szolgáltatást, mely a használt járművek minőségére és, többek között, a járatok rendszerességére és sűrűségére nézve ugyanazokat a garanciákat nyújtotta volna. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az 1990. október 30. és 1994 júliusa közti időszakban, mely részben megfelel a jelen határozat céljaihoz vizsgált időszaknak, az *Adriatica* részt vett egy megállapodásban, melynek tárgyát a Patrassot Barival és Brindisivel összekötő útvonalakon a kereskedelmi járművekre alkalmazandó árszintek képezték⁽⁴⁴⁾. Erre az időszakra úgy tűnik, hogy a szóban forgó piacon a konkurencia eléggé élénk és speciális volt, hogy a Tirrenia-t arra készítette, hogy egy jogtalan megállapodásban vegyen részt, mely alapján a támogatást nem lehet egy közszolgáltatás biztosításához szükségesnek tekinteni. Az ezen a ponton az olasz hatóságok által a 2004. február 24-i faxszal (A/13970/04 számon nyilvántartott dokumentum) eljuttatott pontosítások ellenére nem lehet feltételezni egy olyan támogatás szükségességét, mely általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtását hivatott kompenzálni, ha a kedvezményezett vállalat felelőssé válik egy az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott versenyellenes magatartásért. Bár a Bizottság határozata még nem végleges, azt az elsőfokú Bíróság széleskörűen megerősítette és mindenesetre az érvényesség kétségbevonásának előnyét élvezi. Igaz ugyan, hogy a versenyről szóló szabályozásokra, illetve az állami támogatásokra vonatkozó két eljárás egymástól független,

⁽⁴³⁾ Például 2001-ben e vállalkozó két hajójának egyikét kivonta erről a piaci szegmensről, és áthelyezte jövedelmezőbb útvonalakra.

⁽⁴⁴⁾ A Bizottságnak az EK-Szerződés 85. cikke szerinti eljárásról szóló (IV/34466 – Görög kompok) 1998. december 9-i 1999/271/EK határozata (HL L 109., 1999.4.27., 24. o.), melyet a tényállások megállapítása és minősítése tekintetében az elsőfokú Bíróság a T-61/99 sz. *Adriatica di Navigazione kontra Bizottság* ügyben 2003. december 11-én hozott ítélete erősít meg (még tették közzé).

de a jogszolgáltatás a Bizottságot arra készíti, hogy egy állami támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor számításba vegye a versenyszabályok esetleges megsértését, különösen akkor, ha a kedvezményezett az említett szabályok megsértéséért felelőssé vált (45). A versenyszabályok megsértése és a támogatások közti kapcsolat egyértelmű, mivel a kompenzációkat éppen azokhoz a szolgáltatásokhoz nyújtották, melyek a megállapodás tárgyát képezték, és mindezt függetlenül attól a kérdéstől, hogy a támogatásokat arra használták-e, hogy helyt adjanak egy versenyellenes magatartásnak. Végül az összeférhetlenségi nyilatkozatnak és a támogatások visszafizetésének semmilyen esetben sem lehetne új szankció jellege, azok kizárólag a támogatások kedvezményezettjének egy tiltott megállapodásban való részvételének megállapításából következnenek. A nyújtott szolgáltatások típusát tekintve, melyek egyidejűleg vonatkoznak a kereskedelmi járművekre, az utasokra és az árukra, azt a következtetést kell levonni, hogy a kereskedelmi járművekre alkalmazandó árak rögzítését célzó megállapodásban való részvétel az összeköttetés egészére enged következtetéseket levonni. Ez olyannyira nyilvánvaló, amennyiben a megállapodás pontosan a kereskedelmi járművek forgalmára vonatkozott, melyeket az olasz hatóságok a támogatásoknak köszönhetően biztosítani akartak. Végül, megjegyzendő, hogy 2000-ben a szóban forgó összeköttetést felfüggesztették;

- b) Az Olaszország és Albánia közti „Trieste/Durazzo” tengeri útvonal eredete egy az olasz és albán hatóságok által 1983. október 22-én aláírt jegyzőkönyvre nyúlik vissza, melynek célja az Albánia és a nyugat-európai országok közti kereskedelmi kapcsolatok fejlesztése volt. A jegyzőkönyv 5. cikke megbízza az *Adriatica di Navigazione*-t és az albán Transship társaságot, hogy szervezzék meg az összeköttetést biztosító szolgáltatás módjait. 1991-től, a politikai körülményekből következő ingadozásoktól eltekintve, a forgalom ezen az útvonalon jelentős mértékben fejlődött (46). Egyéb-ként ezen a vonalon nincs egyetlen versenytárs sem;
- c) A másik két Olaszország és Albánia között lévő „Bari/Durazzo” és „Ancona/Durazzo” tengeri összeköttetést semmilyen nemzetközi egyezmény nem hozta létre;
- d) Az Olaszország és Jugoszlávia (a montenegrói Bar kikötő) közti tengeri összeköttetések az olaszországi kikötőkből, Anconából és Bariból való indulással 1997 óta alakultak ki. Ezek a montenegrói hatóságok által kifejezett kérést elégítik ki, melyek szerettek volna egy tartós tengeri összeköttetéssel rendelkezni az ország egyetlen kereskedelmi kikötője és Olaszország északi és déli kikötői között. 1998-óta, az *Adriatica* mellett, csak a „Bari/Bar” útszakaszon két másik vállalkozó működik, az egyik montenegrói, a másik pedig szlovén;
- e) Az Olaszország és Horvátország közti „Ancona/Spalato” és „Bari/Dubrovnik” tengeri összeköttetések üzemeltetését az 1978. február 27-i 42. sz. törvény engedte át *Adriatica*-nak. Az olasz hatóságok által megadott információkból következik, hogy az 1991-ben felfüggesztett szolgáltatásokat az 1994. év folyamán visszaállították, a Horvát Köztársaság kormányának kifejezett kérésére. A koszovói válságnak tulajdonított ingadozások ellenére a forgalom 1994 óta jelentős mértékben fejlődött (47). Az *Adriatica*-nak ezen a piacon két tengerhajózási társaság, egy horvát és egy libériai teremt konkurenciát.
- (95) A leírt megállapításokból következik, hogy az *Adriatica* az egy megállapodás vagy egy nemzetközi egyezmény alkalmazásában nyújtott szolgáltatásokhoz általános érdekű megbízatásban részesült, mely olyan költségekkel járt, amit a vállalat nem tudott volna viselni, ha csupán kereskedelmi érdekének megfelelően cselekedett volna. Ez az érvelés nem alkalmazható a „Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patrasso” összeköttetésre az 1992. január és 1994. július közti időszakra, mely annak az időtartamnak felel meg, ami alatt az *Adriatica* egy az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott megállapodásban vett részt. Nem alkalmazható azokra a nemzetközi útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra sem, melyeket a vállalat alakított ki és melyek nem az említett megállapodásból vagy egyezményből erednek. Ugyanez érvényes különösen a „Bari/Durazzo” és „Ancona/Durazzo” útvonalakra. E két útvonal üzemeltetésének eredményei ugyan pozitívak, mégpedig úgy, hogy az *Adriatica* a nyújtott szolgáltatásokhoz nem részesült semmilyen kompenzációban. Ellenben, ahogy az *Adriatica* a nyújtott szolgáltatásokhoz nem részesült semmilyen kompenzációban. Ellenben, ahogy a Bizottságnak megküldött analitikus számlákból következik, a realizált gazdasági előnyök hozzájárulnak a veszteséges útvonalakon teljesített szolgáltatásokhoz nyújtott éves kompenzáló támogatás összegének csökkentéséhez.

(45) A C-225/91 sz. *Matra kontra Bizottság* ügyben 1993. június 15-én hozott ítélet (EBHT I-3203. o., 41–43 pontok).

(46) 1991-ben: 20 096 utas és 24 205 folyóméter szállított áru; 2000-ben: 334 639 utas és 235 542 folyóméter áru.

(47) 1994-ben: 9 866 utas és 7 494 folyóméter szállított áru; 2000-ben: 48 281 utas és 43 563 folyóméter áru.

- (96) Ahhoz, hogy a regionális társaságokra háruló kötelezettségek kompenzációra adhassanak okot, és ahhoz, hogy a Bizottság ellenőrizhesse, hogy a kompenzáció mértéke a szigorúan szükséges határain belül marad, ezeket a kötelezettségeket az illetékes állami hatóságoknak előzetesen pontosítani kell.
- (97) Erre vonatkozólag a Bizottság megállapítja, hogy az egyes társaságok által nyújtott szolgáltatásokat a fent említett ötéves tervek határozták meg. Ezek pontosan rögzítik az összeköttetést biztosító kikötőket és a járatsűrűségeket, melyeket fő- és holt szezonban biztosítani kell, valamint a kiszolgálandó útvonalakhoz egyénileg hozzárendelt hajók típusát. Az így létrehozott szolgáltatási hálózat mégis alkalmazható az egyes ötéves időszakok folyamán a szóban forgó szakaszokon a szállítások keresletének alakulásának függvényében. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy az ilyen alkalmazkodásra csak az érintett helyi közösségek kérésére kerül sor, akik a Közlekedési Minisztériumhoz, a regionális társaságok feletti felügyelettel megbízott hatósághoz fordulnak, hogy a járatsűrűségek vagy a menetrendek módosítását kérik. Ezeket a kéréseket azután minisztériumi szinten egyénileg értékelik, többek között az érintett vállalat működési költségeire gyakorolt pénzügyi vonzataikra tekintettel. Az egyes ötéves időszakok során a szolgáltatási hálózat bármilyen módosítása ezért tárgyat képez a koncessziós társasághoz intézett előzetes adminisztratív határozatnak.

A hasonló konkurencia

- (98) A közszolgáltatás tényleges szükségletének⁽⁴⁸⁾ és a koncessziós regionális társaságokra ténylegesen ráháruló kötelezettségek jelentőségének, valamint az azokkal kapcsolatos költségek kompenzációs szükségletének felülvizsgálata során, a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy léteznek-e vagy sem olyan konkurens vállalkozók, melyek az állami vállalat által kínált szolgáltatásokhoz hasonló vagy azokkal összehasonlítható szolgáltatásokat kínálnak és megfelelnek az olasz hatóságok által előírt követelményeknek. Erre a felülvizsgálatra a szolgáltatások összesített kínálatának és globális keresletének sorról sorra történő összehasonlító vizsgálata révén kerül sor. E tekintetben különiséget kell tenni az egyes regionális vállalatok helyzete között.

Adriatica

- (99) Az *Adriatica* más tengerhajózási társaság konkurenciájával egyrészt az alábbi két nemzetközi útvonalon szembesül, melyekhez általános érdekű megbízást kapott („Ancona/Spalato” és „Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patrasso”), másrészt a Tremiti-szigeteken belül néhány tengerparti hajóútvonalon és a félsziget és Szicília közti két áruszállítási útvonalon.

Nemzetközi hajóútvonalak

- (100) Az „Ancona/Spalato” útvonalon az *Adriatica* egy vegyes használatú hajóval hetente két utat indít, versenyben egy horvát állami vállalattal, valamint barbadosi és panamai zászlók alatt futó magánhajókkal, melyek elsődlegesen csak a nyári idényben vannak jelen, és melyek nem elégítik ki az egyezmény keretében az olasz hatóságok által támasztott szolgáltatási igények összességét.
- (101) A „Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patrasso” útvonalon az *Adriatica* görög hajózási társaságokkal állt versenyben, akiknek hajói ciprusi vagy máltai zászlók alatt futnak, és egy olasz zászló alatt futó olasz vállalkozóval. Az olasz hatóságok által küldött információkból (különösen az A/13405/04 számon nyilvántartásba vett 2004. február 17-i levél) következik, hogy 1997-től kezdve néhány görög vállalkozó a járatok rendszeressége, a férőhelyek száma, a járatsűrűségek és a hajótípusok tekintetében az *Adriatica* szolgáltatásaihoz hasonló szolgáltatásokat kínál. A fentiekben leírtak szerint (94. pont a) alpont) ez az összeköttetés a múltban létfontosságú szerepet töltött be a közösségen belüli és nemzetközi forgalom szempontjából, mivel a Közösséget összekötő periférikus területeinek egyikével. A Bizottság azon a véleményen van, hogy az 1997. évi közösségi iránymutatások szerint a működési hiány fedezetére szolgáló támogatások elfogadhatók olyan járatszolgáltatásokra, melyek a Közösség periférikus területeit kiszolgáló kikötőbe irányulnak vagy olyan útirányokra, létfontosságúak az érintett területek fejlődéséhez, amennyiben a piac szabad erői nem biztosítanának kielégítő szolgáltatási színvonalat (9. szakasz). Most a Bizottság – miután a rendszeresség, a férőhelyek száma, a járatsűrűség és a hajótípusok tekintetében számításba vette az *Adriatica* által nyújtott szolgáltatásokat – azon a véleményen van, hogy az állami támogatások nyújtása a közösségi jog fényében

⁽⁴⁸⁾ *Analir e.a.* ítélet, lásd a 23. lábjegyzetet.

indokolt lehet. Ez a következtetés nem terjedhet ki az 1992. január és 1994. július közötti időszakra, mely alatt az *Adriatica* ezen az útvonalon részt vett egy, az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott megállapodásban, mely bizonyítja, hogy a támogatás nem felelt meg egy tényleges közszolgáltatási szükségletnek. Végül megjegyzendő, hogy 2000-ben a szóban forgó összeköttetést felfüggesztették.

Partmenti hajózási útvonalak

- (102) A Tremiti szigetvilág felé néhány útvonalon az *Adriatica* olasz magánvállalkozók konkurenciájával áll szemben, melyek csak a közepes és főszezonban vannak jelen. Következésképp a szolgáltatási év során egyikük sem felel meg a rendszeresség és a folyamatos szolgáltatásnyújtás olasz hatóságok által előírt követelményeinek.
- (103) A szárazföld és Szicíliai közti áruszállításra vonatkozólag az *Adriatica* a „Ravenna/Catania” és „Genova/Termini Imerese” szakaszokon olasz magánvállalkozók által teremtett versenynek van kitéve. Ezeknek a vállalkozóknak a kínálata a közszolgáltatási egyezmény keretében az olasz hatóságok által támasztott követelményekhez képest a rendszeresség, járatsűrűség és hajótípusok tekintetében mégsem tekinthető az *Adriatica*-éhoz hasonlíthatónak.

Siremar

- (104) A *Siremar* az Eoli-szigetek helyi piacain és a Szicília és a Pantelleria-sziget közti útvonalon olasz magánvállalkozókkal versenyben működik.
- (105) Az Eoli-szigetekkel összekötő útvonalak hálózata öt útvonalból áll, melyeken a *Siremar* egész évben naponta indít járatokat vegyes használatú hajókkal (utasok/árúk) és csak utasok számára fenntartott gyorsjáratú hajókkal. Egy olasz magánvállalkozó vegyes szállítást végző cégeként régi gyártású és kevés férőhellyel rendelkező hajóval van jelen. E versenytárs kínálata nem elégíti ki az egyezmény által előírt követelményeket, különösen az év folyamán, az összes útvonalon és hajótípuson teljesített folyamatos szolgáltatások nyújtása tekintetében. Ugyanezt a megállapítást lehet tenni a gyorsjáratú összeköttetések piacára vonatkozólag, melyen egy másik olasz vállalkozó teremt konkurenciát a *Siremar* számára, anélkül azonban, hogy a teljes útvonalhálózaton olyan szolgáltatásokat nyújtana melyek az egyezmény összes követelményét kielégítik, különösen a biztosított vonalak és a járatok sűrűségének tekintetében. Az Eoli-szigetek és Milazzo közti gyorsjáratú útvonalhálózatra vonatkozóan ugyanis azt kell megállapítani, hogy a magánvállalkozó az utak sűrűségére és a kiszolgált szigetek számára tekintettel nem ugyanazokat a szolgáltatásokat nyújtja, mint a *Siremar*. Pontosabban úgy tűnik, hogy a Lipari/Salina és Milazzo/Alicudi útvonalakat ez a vállalkozó a holszezon alatt nem biztosítja.
- (106) Az Egadi-szigettenger szigeteivel összekötő és szigetei közt lévő útvonalhálózat két vegyes használatú hajóval (utasok/árúk) kiszolgált járatból és négy, utasok szállítására fenntartott gyorsjáratú hajóval kiszolgált járatból áll. Két olasz magánvállalkozó van jelen, egyik az áruszállítás szegmensében, másik a gyorsjáratú (utasszállító) összeköttetésekében, anélkül azonban, hogy kettőjük közül valamelyik olyan szolgáltatásokat nyújtana, melyek az útvonalak és a hajótípusok tekintetében megfelelnek az egyezmény összes követelményének.
- (107) A Trapani (Szicília)/Pantelleria útvonalakon, a Bizottsághoz eljuttatott információk szerint a *Siremar* egész évben naponta nyújt szolgáltatásokat, egy másik olasz vállalkozóval versenyben, akinek tevékenysége azonban csak a „rugalmas” szállításra korlátozódik és ezen okból kifolyólag sem felel meg az egyezmény által előírt szolgáltatási követelményeknek.
- (108) Továbbá egy, a Bizottsághoz 1999. augusztus 13-án eljuttatott panasz megállapításai alapján (melyet a Szállításiügyi Főosztály 1999. augusztus 18-án a D 02.308 64296 számon vett nyilvántartásba), úgy tűnik, hogy 1990-től 1999-ig a magánvállalkozók, melyek a kisebb szicíliai szigetek Szicéliával és a kontinenssel kötik össze, a Tartománytól támogatásokat kaptak ezen szolgáltatások bonyolításához. Ezek az adatok annak megállapítására készítetnek, hogy a szóban forgó szigetekkel való összeköttetések kielégítő szintjének biztosításához szükség van állami támogatásokra.

- (109) Célszerű figyelembe venni, hogy Szicília Tartomány a 2002. augusztus 9-i tartományi törvénnyel (melyet a Bizottsághoz egy 2002. szeptember 12-i levéllel küldtek meg és 2002. október 22-én az A/68547 számon vettek nyilvántartásba) rögzítette, hogy a szicíliai kis szigetekkel fennálló és a lakosok mobilitási szükségleteit figyelembe vevő tengeri összeköttetések megerősítéséhez a fenti szigetekkel összekötő tengeri hajójáratokat versenytárgyalás útján, ötéves időtartamra kell odaítélni. Ezt követően Szicília Tartomány közlekedés- és szállításügyi területi osztálya a 2002. október 21-i nyilvános eljárással versenytárgyalást hirdetett a szicíliai kisebb szigetek között és felé irányuló gyorsjáratú utasszállító hajókkal történő, közérdekű tengerhajózási szolgáltatások odaítélése céljából.
- (110) A Bizottság ezért megállapítja, hogy néhány, a kisebb szicíliai szigetek között és felé irányuló tengerhajózási szolgáltatást objektív és átlátható kritériumok alapján, az állami közbeszerzésekről szóló közösségi irányelvek által rögzített versenyszabályoknak megfelelően ítélték meg. Ezenkívül úgy véli, hogy a tengeri partmenti hajózási piacon a versenyképesség megerősödöttnek bizonyul és következőképpen a 3577/92/EGK rendeletnek megfelelően a szolgáltatások nyújtásának szabadsága biztosított.

S a r e m a r

- (111) A *Saremar* a társaság által kiszolgált négy útvonal közül három áll versenyben olasz magánvállalkozókkal.
- (112) A Korzika és Szardínia közti „Santa Teresa/Bonifacio” útvonalon a *Saremar* egész évben közepes kapacitású gyorsjáratú hajóval biztosít napi összeköttetéseket. Egy magánvállalkozó nyújt hasonló szolgáltatásokat, melyek azonban a közepes és főszezonra korlátozódnak és ezért nem elégítik ki az egyezmény által a rendszerességre és járatsűrűsége előírt követelményeket.
- (113) A Szardíniát a kisebb szigetekkel összekötő három vonal közül kettőn, azaz északon a „Palau/Madalená”, délen a „Carloforte/Calasetta” szakaszokon, olasz magánvállalkozók egész évben nyújtanak szolgáltatásokat, melyek kiegészítik a *Saremar* kínálatát. Az indulási menetrendek kiegészítése igazolja, hogy a magánvállalkozók szolgáltatásai alkalmazkodnak az állami vállalatéhoz, hogy nagyobb mobilitás legyen biztosítható a kisebb szigetek lakói számára. Az olasz hatóságok által megküldött információkból (melyeket a A/13350/04, A/13346/04 és A/13356/04 számon vettek nyilvántartásba) mégis az következik, hogy a konkurens magánvállalkozók hajói, melyek másrészt az olasz hatóságok szerint a helyi szervek pénzügyi támogatását élvezik, húsz évnél régebbi gyártásúak és ebből következően nem felelnek meg az egyezmény keretében előírt szolgáltatási kötelezettségeknek. Különösen a „Carloforte/Calasetta” útvonalra vonatkozóan tűnik úgy, hogy 1998 óta a magánvállalkozó tartományi támogatásokat kapott, hogy az említett vonalat az éjszakai és kora reggeli órákban is kiszolgálja. Ezek az adatok a kielégítő közszolgáltatás biztosításához a támogatások szükségességét megerősíteni látszanak.

T o r e m a r

- (114) A *Toremar* két útvonalon működik különböző olasz magánvállalkozókkal versenyben, melyek a Toscano-szigettenger szigeteket kötik össze a parttal, azaz a „Portoferraio/Piombino” Elba szigetét és a „Giglio/Porto S. Stefano” a Gliglio-szigetet.
- (115) A „Portoferraio/Piombino” útvonalon a *Toremar* az éven belüli időszakoktól függően naponta 8–15 járatot indít vegyes használatú hajókkal, melyek biztosítják az utasok és járművek szállítását. A járatok számát és menetrendjét egyrészt a sziget autóbuszjárataival, másrészt a szárazföldi vasúti és autóbusz-hálózattal való szükséges csatlakozásokat figyelembe véve határozták meg. Egy magánvállalkozó van, aki a *Toremar*-éhoz hasonló járatsűrűséggel egész évben naponta kínál járatokat. Az olasz hatóságok által közölt információkból (melyeket a A/12951/04 számon vettek nyilvántartásba) ezenkívül következik, hogy a magánvállalkozó hajói több, mint húsz évesek, és egyedül az állami vállalat tudja biztosítani a nap első és utolsó járatát és hogy 2000-tól kezdve ennek az összeköttetésnek a bonyolítása haszon realizálását tette lehetővé, melyet levontak az éves kompenzáló támogatás összegéből.

- (116) A Giglio-szigettel összekötő útvonalon a *Torem* az év időszakainak függvényében naponta 3–5 járatot indít, egy speciális hajóval, mely az utasok és járművek szállításán kívül energiatermékek szállítását is biztosítja. Mindennemű helyi kórházi szervezet hiányában a *Torem* hajója a sürgősségi esetekhez egész éjszaka a szigeten lévő kikötőben kényszerül állomásozni. Az útvonalon egész évben jelen van egy magánvállalkozó is. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból azonban kitűnik, hogy ez a vállalkozó a holtsezon idején csökkenti vagy felfüggeszti tevékenységét.

C a r e m a r

- (117) A *Caremar*-nak az olasz magánvállalkozók konkurenciájával a félszigetet és a Nápolyi-öböl szigeteit (Capri, Ischia és Procida) összekötő alábbi útvonalakon kell szembesülnie: „Capri/Sorrento”, „Capri/Nápoly”, „Ischia/Nápoly”, „Procida/Nápoly”, továbbá azon a két útvonalon, melyek összekötik Ponza és Ventotene két kis szigetét a szárazfölddel: „Ponza/Formia” és „Ventotene/Formia”.
- (118) A „Capri/Sorrento” útvonalon a *Caremar* egész évben biztosít napi összeköttetéseket egy vegyes használatú, a közeli „Capri/Nápoly” útvonal kiszolgálására is szolgáló hajóval. A 2001. október 26-i és 2002. április 16-i tárgyalások folyamán (melyeket az A/13326/04 és A/13330/04 számokon vettek nyilvántartásba) az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy az ezen az útvonalon jelenlévő magánvállalkozók vegyes szállítási szolgáltatásra vonatkozó kínálatukat a főszezonra korlátozzák és ezért a szolgáltatás rendszerességére tekintettel nem elégitik ki az olasz hatóságok által támasztott követelmények egészét.
- (119) A „Capri/Nápoly” útvonalon a *Caremar* csak a gyorsjáratú összeköttetések szegmensében áll versenyben olasz magánvállalkozókkal. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a magánvállalkozók ebben a piaci szegmensben összességében a *Caremar* által nyújtottakhoz hasonló szolgáltatásokat kínálnak. A Bizottság egyidejűleg megállapítja, hogy a *Caremar* hajója éjszakánként köteles Caprin állomásozni a sürgős orvosi esetek kiszolgálására, eképpen a szigetről induló első járatot is biztosítja, ami a szigetlakók számára lehetővé teszi, hogy hivatásuk gyakorlására vagy tanulmányi célból a kontinensre jussanak. A fenti információkból is következik, hogy a *Caremar* éves kompenzáló támogatásának számításakor megvizsgálták e szolgáltatások működési eredményeit.
- (120) Ischia és Procida szigeteit Nápoly és Pozzuoli kontinentális kikötőivel különböző vegyes és gyorsjáratú összeköttetések kapcsolják össze. Az „Ischia, Procida és a kontinens (Nápoly vagy Pozzuoli)” összeköttetést csak a *Caremar* biztosítja. Az „Ischia/Nápoly” és „Procida/Nápoly” közvetlen összeköttetéseket ellenben gyorsjáratú hajókkal a *Caremar* és egyéb olasz magánvállalkozók szolgálják ki. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a magánvállalkozók ehhez a két útvonalhoz – „Ischia/Nápoly” és „Procida/Nápoly” – összességében a *Caremar* által kínáltakhoz hasonló szolgáltatásokat nyújtanak. A Bizottság mindenesetre megállapítja, hogy a „Procida/Nápoly” útvonalon a *Caremar* egész évben biztosítja a Procida szigetről induló első, illetve – holtsezonban – a kontinensről induló utolsó napi járatot, ily módon lehetővé téve a szigetlakók munkavállalási és tanulmányi célú mozgását. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a *Caremar*-nak nyújtott éves kompenzációs támogatás számításakor az ezekre a szolgáltatásokra vonatkozó működési hiányt is megvizsgálták.
- (121) Egy 1999. augusztus 13-án eljuttatott panasz megállapításai alapján továbbá (melyet a Közlekedési Főigazgatóság 1999. augusztus 18-án a D 02.308 64296 számon vett nyilvántartásba), a Bizottság hajlamos azt hinni, hogy legalábbis az 1990. évre a magánvállalkozók, amelyek a Nápolyi-öbölben néhány útvonalon, köztük a Nápoly-Capri, Nápoly-Ischia, Nápoly-Sorrento-Capri és a Nápoly-Procida-Ischia útvonalon gyorsjáratú szolgáltatásokat nyújtottak, Campania Tartomány részéről támogatásokban részesültek. Ezek az adatok megerősíteni látszanak a támogatások szükségességét a kielégítő szintű közszolgáltatás garantálása érdekében.
- (122) A „Ponza/Formia” és „Ventotene/Formia” közvetlen útvonalakon a *Caremar* a gyorsjáratú csatlakozások szegmensében versenyben működik egy magánvállalkozással. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a „Ventotene/Formia” szakaszon csak a *Caremar* működik a hét minden napján, a szolgáltatások rendszerességére vonatkozólag az egyezmény keretében támasztott követelményeknek megfelelően. A „Ponza/Formia” szakaszon továbbá a *Caremar* által nyújtott gyorsjáratú szolgáltatás kizárólag hétfőn egészíti ki a magánvállalkozás által a hét többi napján nyújtottat.

A kompenzáció szükségessége

- (123) A regionális társaságok által azokon az útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyekeken nincs verseny, a Bizottság megjegyzi, hogy azok vonatkoznak mind a személyszállításra, mind az áruszállításra, valamint megállapítja, hogy a konkurencia hiánya a közszolgáltatási megállapodások által figyelembe vett különböző ötéves időszakokat érinti. A konkurenciának ezeken az útvonalakon az utóbbi 10 évben tapasztalt hiánya bizonyítja, hogy a piaci szabályok szerint működő vállalatok nem lennének képesek azokat a szállítási szolgáltatásokat biztosítani, amelyeket a regionális társaságok az egyezmények által létrehozott rendszer keretében nyújtanak. A kompenzáció tehát szükségesnek bizonyul ahhoz, hogy lehetővé tegye e társaságok számára a fenti szolgáltatások által okozott többletköltségek kiegyenlítését.
- (124) A regionális társaságok által azokon a fent vizsgált útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra vonatkozóan, melyeken van verseny, a Bizottság azt állapítja meg, hogy az esetek nagyobb részében a piac erőinek szabad játéka nem tenné lehetővé azon szállítási szolgáltatások biztosítását, melyeket a regionális társaságok az egyezmények keretében nyújtanak. A kompenzáció ebben az esetben is szükségesnek bizonyul ahhoz, hogy lehetővé tegye e társaságok számára a fenti szolgáltatások által okozott többletköltségek kompenzálását.
- (125) Néhány ritka esetben egy hasonló versenytárs bizonyítja a piacnak azt a képességét, hogy ki tudja elégíteni a közszolgáltatási egyezmények keretében rögzített szolgáltatási követelményeket. Az olyan magánvállalkozók esetleges jelenléte, melyek a szolgáltatás rendszerességére, a járatsűrűsége és a hajók típusára tekintettel pénzügyi támogatások nélkül meg tudnak felelni az állami vállalatra háruló kötelezettségeknek, kétségessé tehetné a szóban forgó útvonalak működtetéséhez az állami vállalatnak nyújtott kompenzációk szükségességét és arányosságát. A probléma különösen a *Caremar* által a Nápolyi-öbölben működtetett „Nápoly-Capri” és „Nápoly-Ischia” gyorsjáratú útvonalakon jelentkezik.
- (126) Erre vonatkozólag néhány kérelmező által a Bizottsághoz eljuttatott információkból következik, hogy 2002 márciusában, Campania Tartomány kezdeményezésére a Nápolyi-öbölben régóta jelen lévő magánvállalkozók kötelezettséget vállaltak a tartományi hatóságokkal szemben, hogy egész évben a *Caremar*-éval megegyező szolgáltatást nyújtanak, különösen a fentiekben említett két útvonalon, ugyanakkor előzetesen lemondanak arról, hogy pénzbeli juttatást igényeljenek. A Bizottság egyébként megjegyzi, hogy ezek a szolgáltatások a rendszeresség, a járatsűrűség és a hajótípusok tekintetében nem egyenértékűek az állami vállalat által nyújtottakkal és, hogy negyvenöt nappal korábbi előzetes értesítéssel a magánvállalkozóknak jogukban áll kivonni magukat kötelezettségük teljesítése alól. Meg kell továbbá jegyezni, hogy néhány kötelezettség kifejezetten az állami vállalatot terheli (például: egy hajónak éjszakára a sziget kikötőjében tartása vagy a napi első és utolsó járat biztosítása) és pótlólagos költségeket okoz, melyeknek részét kell képezniük a kompenzáció kalkulációjának. Ezen felül, a *Caremar* által nyújtott és a magánvállalkozók által biztosított szolgáltatások között létezik egy egymást kiegészítő jelleg. Ezen megfontolások alapján a kompenzációk szükségessége és arányossága nem vitatható.
- (127) Annak megállapításához, hogy a regionális társaságok számára nyújtott éves kompenzáció az olasz hatóságok által előre meghatározott közszolgáltatási szükségleteknek megfelelő szolgáltatások nyújtásához szükséges minimummal egyenértékű-e, a Bizottságnak számításba kell vennie az összes paramétert, mely az állami vállalat terhére a nyújtott szolgáltatások pótlólagos költségeit eredményezik. Erre vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzáció kalkulációs mechanizmusa előirányozza, hogy a főszézon során realizált bevételek hozzájárulnak a holtszézon során felhalmozódott hiány csökkentéséhez, így az éves támogatás összege, mely ebből ered, összességében alacsonyabb annál, mint amit a járatról járatra felhalmozott hiányok összege egyszerűen kiadna. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a vállalat bevételei kettős díjszabási köteléknek vannak alárendelve, melyet egyrészt az egyes társadalmi kategóriák számára kedvezményezett tarifák, másrészt az a kötelezettség tesz ki, hogy a tarifák minden egyes módosításához be kell szerezni az állami hatóságok engedélyét. Az olasz hatóságok által megküldött információkból ugyanis következik, hogy a regionális társaságok, különösen a működési költségek alakulására tekintettel, nem módosíthatják szabadon tarifáikat. Ez a kettős kötelék, mely a koncessziós társaságok bevételeinek jelentős csökkenését okozza és kihat az éves kompenzáció összegére, ilyen feltételek közt, nem minősíthető agresszív kereskedelmi gyakorlatnak, melyet rabló tarifák jellemeznek.

- (128) A Bizottság másodsorban megállapítja, hogy a kompenzáció számításához figyelembe vett költségelemeket az állami hatóságok határozták meg, anélkül, hogy a vállalatok számára bármilyen tetszésüknek megfelelő mozgásteret hagytak volna. Ezek az elemek az állami hatóságok által általános érdekű szolgáltatásoknak minősített és a megállapodások által ilyen minőségben számításba vett szolgáltatások nyújtásával közvetlen kapcsolatban lévő összes fix és változó költséget tükrözik. Az alábbi táblázatok – melyek a 2000. évet használják viszonyítási évként – mindegyik regionális társaságra nézve az éves kompenzáció számításához figyelembe vett költségek összetételét mutatják be. Az állami hatóságok által meghatározott és a közszolgáltatási egyezmények mellékletében megadott költségelemek mindegyik regionális vállalatnál megegyeznek és 1991 óta nem változtak.

(millió ITL)

KÖLTSÉGELEMEK 2000. évi eredményki-mutatás	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i. ügynöki megbízatások/működési költségek	[...]*	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek/kikötői tranzit-költségek és egyéb forgalmi költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Működési bevételek	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Eredmény (költségek - bevételek)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
A befektetett tőke megtérülése	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Kompenzáció, korábban 7. cikk	806				
Éves támogatás	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Kereskedelmi titok.

A működési költségek tartalmazzák a hajószemélyzet, a karbantartás, a biztosítások, az üzemanyagok és az ásványolaj költségeit. Az „Adminisztrációs költségek” sor főként a földi személyzet és az adminisztrációs helyiségek díjait tartalmazzák. A Bizottság megjegyzi, hogy a költségelemek, melyek részét képezik az éves kompenzáció számításának, mind kapcsolhatók és szükségesek az egyezmények keretében a regionális társaságok által kiszolgált útvonalak működtetéséhez. A flotta amortizációjára vonatkozólag a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó hajók kizárólag az egyezmény által előírt szolgálatokra vonatkoznak, ez a költségelem szükségesnek tekinthető maguknak a szolgáltatásoknak a nyújtásához és ezért megalapozottan képezhetik részét az éves kompenzáció kalkulációjának. Az ugyanezen hajók által felhasznált üzemanyag és az ásványolajak költségére vonatkozóan a Bizottság nem állapított meg semmilyen diszkriminatív elemet, mely a regionális társaságok előnyére a fenti üzemanyagok és kenőanyagok költségének csökkenéséhez vezet, a többi tengeri szállítási vállalkozóhoz képest.

- (129) Annak meghatározásához, hogy a kompenzáció arányos-e, az olasz hatóságok eljuttatták a Bizottsághoz a működési költségek elemzését, az utóbbi tíz évben a regionális társaságok által működtetett útvonalak mindegyikére.

- (130) Erre vonatkozólag a Bizottság elsősorban azt jegyzi meg, hogy az éves kompenzáció összegét a közszolgáltatási egyezmények tárgyát képező útvonalakon a regionális társaságok által elkönyvelt működési bevételeket számításba véve kalkulálták, olyan bevételeket, melyeket az útvonalak egészén felhalmozódó hiányokból vonnak le. Ez a számítási mechanizmus lehetővé teszi az állami vállalatoknak nyújtott támogatások összegének korlátozását.
- (131) Általában a Bizottság úgy véli, hogy az éves kompenzáció számítása céljából csak az olasz hatóságok által előzetesen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekből származó feladatokhoz közvetlenül kapcsolódó költségek vehetők figyelembe. Erre vonatkozólag a Bizottság megállapítja, hogy a regionális társaságok kizárólag a különböző ötéves tervek által előirányzott járatszolgáltatásokat végzik, mind a rendszeresség és járatsűrűség, mind pedig a kapacitás tekintetében.
- (132) A regionális társaságok által nyújtott azon szolgáltatásokra vonatkozóan, melyekre eleve megállapításra került egy hasonló versenytársi szint létezése, meg kell vizsgálni, hogy azok elkönyveltek-e negatív nettó működési eredményt, melyet az érintett vállalatnak nyújtott éves kompenzáció számítása céljából figyelembe vettek.
- (133) Az *Adriatica*-ra vonatkozóan más közösségi vállalkozó részéről hasonló konkurencia a *Bari/Durazzo* (Albánia) útvonalon figyelhető meg. A vizsgálatból mindazonáltal az kiderül, hogy a vállalat működési eredményei ezen a szakaszon pozitívak, melyből az következik, hogy az *Adriatica* nem élvez semmilyen támogatást a nyújtott szolgáltatásokkal szemben.
- (134) A *Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso* útvonalon az *Adriatica* 2000-ig, amikor is az összeköttetést felfüggesztették, más közösségi vállalkozók által teremtett, összességében hasonló konkurenciával szembesült. A működési eredmények vizsgálata jelzi, hogy az ezen a szakaszon elkönyvelt nettó hiányt figyelembe vették az éves kompenzáció számításakor. A kompenzáció szükségességére hivatkozva a Bizottság megjegyezte (101. pont), hogy ez az útvonal az 1997. évi közösségi iránymutatások értelmében létfontosságú a Közösség periférikus területeinek fejlődéséhez. Mindazonáltal a Bizottság megállapította, hogy a kompenzáció nem bizonyul szükségesnek az 1992. január és 1994. július közötti időszakra, melynek során az *Adriatica* egy tiltott megállapodásban vett részt.
- (135) A *Siremar*-ra vonatkozólag, ahogy a Bizottság már megjegyezte (105. pont), az állami vállalat által kiszolgált helyi piacokon jelenlévő magánvállalkozók egyike sem kínál egész évben hasonló szolgáltatásokat, melyek teljes mértékben képesek kielégíteni az ötéves tervek által előirányzott közszolgáltatási követelményeket.
- (136) A *Saremar*-ra vonatkozóan a Bizottság megállapította (112. pont), hogy a „Santa Teresa/Bonifacio” útvonalon a konkurens magánvállalkozó nem elégíti ki egész évben a szolgáltatás rendszerességének és folytonosságának olasz hatóságok által előírt követelményeit. Egyébként a két partmenti hajózási útvonalon, melyen érvényesül az olasz magánvállalkozók konkurenciája, a Bizottság megjegyezte, hogy a *Saremar* számára konkurenciát jelentő magánvállalkozók hajói a hajók maximális életkora tekintetében nem elégítik ki az olasz hatóságok által előírt követelményeket.
- (137) A *Toremara*-ra vonatkozólag a Bizottság megjegyezte (114–116. pontok), hogy a Toscana és Elba szigete közti útvonalon a társasággal konkuráló magánvállalkozó a hajók életkora tekintetében nem elégíti ki az olasz hatóságok által előírt követelményeket.
- (138) A *Caremar* számára az olasz magánvállalók hasonló konkurenciája a „Capri/Nápoly”, „Procida/Nápoly”, „Ischia/Nápoly” összeköttetésekre összpontosul, ahol is a gyors személyszállítási szolgáltatások szegmensére korlátozódik. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy ezeket az útvonalakat, melyek működési eredményei összességében veszteséget adnak ki, figyelembe vették az éves kompenzáció számításakor.

(139) A Bizottság egyébként megállapította, hogy a regionális társaságok esetében, az állami szolgáltatás költségét nem nyilvános versenytárgyalási eljárás alapján határozták meg, mely lehetővé tette volna az állami közszolgáltatásnak megfelelő többletköltség értékelését. Következésképpen a bizottságnak meg kell határoznia a kompenzáció számításához figyelembe veendő költségeket, azaz a koncessziós társaságok azon költségeit, melyek közvetlenül kapcsolódnak és feltétlenül szükségesek a közszolgáltatások nyújtásához. Erre vonatkozólag a Bizottság, amint a fenti táblázatok bizonyítják, megállapítja, hogy a regionális társaságok által figyelembe vett különböző költségelemek megegyeznek a *Tirrenia di Navigazione* ⁽⁴⁹⁾ által figyelembe vettekkel. E vállalatoknak a közszolgáltatási egyezmények által meghatározott költség szerkezete tehát azonos. A *Tirrenia di Navigazione* társaságra vonatkozó határozatában a Bizottság elismerte, hogy ezek a költségelemek közvetlenül kapcsolódnak és feltétlenül szükségesek a közszolgáltatások nyújtásához.

(140) Az alábbi táblázatok a regionális társaságok költségeinek időbeli alakulását mutatják be ⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ 2001/851/EK határozat, lásd az 5. lábjegyzetet.

⁽⁵⁰⁾ A Price Waterhouse and Coopers tanulmányából vett adatok, lásd a 13. lábjegyzetet.

TOREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Az olasz hatóságok által megadott információkból következik, hogy a regionális társaságok egyes költségelemeinek időbeli alakulását főként a vállalatokon kívüli tényezők határozták meg, mint az infláció és a kamatlábak alakulása, ahogy az alábbi táblázat adatai is bizonyítják:

Év	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Az infláció változása (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Rövid távú kamatlábak	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Közép és hosszútávú kamatlábak	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Az ISTAT hivatalos indexe.

A regionális társaságoknak nyújtott kompenzáció időbeli alakulása közvetlen kapcsolatban áll az egyes vállalatok fent leírt költségeinek és bevételeinek alakulásával (lásd a 43. pont alatt található táblázatokat), melyek mindegyike külső tényezőket tükröz vissza (mint például az infláció). A fenti táblázatok alapján ezért azt lehet megállapítani, hogy a regionális társaságok költségeinek alakulása összességében alacsonyabb maradt az inflációs ráta 1992-től 200-ig halmozott változásánál.

- (142) Mindegyik társaság esetében más elemek adnak magyarázatot a költségek és – következésképpen – a kompenzáció alakulására.
- (143) Az *Adriatica* esetében a Jugoszláviával, Horvátországgal és Albániával összekötő útvonalak egyik évről a másikra fontos forgalomváltozást éltek meg, a terület politikai helyzetének függvényében. Továbbá a Görögországgal összekötő útvonalak 1999-es felfüggesztése a működési költségek érezhető csökkenését vonta maga után ⁽⁵¹⁾.
- (144) A *Saremar* esetében az 1992 és 2000 között elkönyvelt működési költségek viszonylagos stabilitása a társaság által nyújtott szolgáltatások jellegétől függ – főként a Szardínia és a szomszédos szigetek közti partmenti hajózási útvonalak –, melyek mindenekelőtt a helyi lakosok szükségleteinek felelnek meg, tehát nincsenek kitéve a kereslet és a kínálat erős változásainak.
- (145) Ugyanezt lehet mondani a *Toremarról*, mely a toszkán szigettenger szigeteivel összekötő helyi útvonalakon működik, melyek kevésbé vannak kitéve a kereslet és a kínálat változásainak.
- (146) A *Siremar*-ra és a *Caremar*-ra vonatkozólag a működési költségekkel párhuzamosan növekednek a két társaság által üzemeltetett útvonalak működéséből származó bevételek. A bevételek növekedése, mely a *Caremar*-nál érezhetőbb, lehetővé tette az éves támogatás összegének viszonylag stabil szinten való tartását (lásd a 43. pont alatt található táblázatokat).
- (147) A befektetett tőke megtérülésére vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri szállításokhoz nyújtott állami támogatások tárgyában megfogalmazott közösségi iránymutatások ⁽⁵²⁾ előíranyozzák, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációja címen nyújtott támogatás összege számításba vegye „a befektetett tőke ésszerű megtérülését”, ahogy a vizsgált esetben történik. A jogszolgáltatás elfogadja továbbá, hogy egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására gazdaságilag elfogadható feltételek közt kerüljön sor ⁽⁵³⁾ és hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott kompenzáció tartalmazhasson egy ésszerű haszonkulcsot ⁽⁵⁴⁾. Jelen esetben a Bizottság arra emlékeztet, hogy a befektetett tőke megtérülése az évek szerint ingadozik, az 1992. évi 12,5%-tól a 2000. évi 5,1%-ig. A befektetett tőke különböző elemeit az egyezményekben pontosan meghatározták, és a megtérülési rátákat a piaci árfolyamokhoz viszonyítva határozták meg, úgy hogy minden elemhez megfelelő tőkemegtérülést tükrözzenek vissza. A fentiek alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy a tőkemegtérülést ésszerű szinten határozták meg.

⁽⁵¹⁾ 1998-ban a Görögországgal összekötő útvonalak 12 216 milliárd líra összegű halmozott nettó hiányt könyveltek el.

⁽⁵²⁾ HL C 205., 1997.7.5., 5. o.

⁽⁵³⁾ A Bíróság C-320/91 sz. *Corbeau* ügyben 1993. május 19-én hozott ítélete (EBHT I-2533. o.).

⁽⁵⁴⁾ Az állami támogatás ismertetéséhez lásd az *Altmark Trans* ítéletet, 22. lábjegyzet.

- (148) A regionális társaságok költségeinek és bevételeinek időbeli alakulása ad magyarázatot az Olasz Állammal kötött egyezmények keretében nyújtott kompenzációk párhuzamos alakulására. Ezt előrebocsátva és figyelembe véve a fentiekben kifejtett megfontolásokat, a Bizottság úgy véli, hogy a regionális társaságok nettó hiányának összege megfelel a kompenzálendő összegnek. Ebből következik, hogy az ezeknek a vállalatoknak nyújtott kompenzációk, melyek megfelelnek a befektetett tőke ésszerű hozamával növelt nettó működési hiánynak, szoros arányban állnak a rájuk háruló közszolgáltatási megbízatás által okozott pótlólagos költséggel.

A kereskedelem fejlődésére gyakorolt hatás

A partmenti hajózási útvonalak

- (149) Ahhoz, hogy egy állami támogatást a 86. cikk 2. bekezdés értelmében a Szerződéssel összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni, azt is meg kell vizsgálni, hogy az nem veszélyezteti-e a kereskedelmi kapcsolatok fejlődését a Közösség érdekeivel ellentétes mértékben. A Bizottság megjegyzi, hogy a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének 3. bekezdése („partmenti hajózási” rendelet) lejáratuk időpontjáig, azaz 2008. december 31-ig engedélyezi a közszolgáltatási egyezmények hatályban maradását.
- (150) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az esetek nagyobb részében, a regionális társaságok által kiszolgált partmenti hajóútvonalak néhány szigetet a legközelebbi kontinentális kikötővel kötnék összes, és az egyetlen módját adják annak, hogy az érintett szigetterületek területi folytonossága biztosítható legyen. A szóban forgó piacok helyi, a kontinentális be- és kihajózási kikötőtől szorosan függő piacokként jelennek meg. Egyébként az átkelések rövid időtartama és a járatok sűrűsége a nap folyamán gyakran lehetővé teszi, hogy a tengeri útvonalak forgalmát egy városok körüli földi szállítási hálózathoz hasonlítsák.
- (151) A Bizottság ezután megjegyzi, hogy az olasz partmenti hajózási piacának 1999. január 1-től hatályba lépett liberalizációja ellenére az esetek nagyobb részében a regionális vállalatok a szóban forgó piacokon csak egyéb nemzeti vállalkozók konkurenciájának vannak kitéve, melyek ugyanezen a piacokon többnyire ez előtt a dátum előtt jelen voltak.
- (152) Ezt előrebocsátva a Bizottság úgy véli, hogy a partmenti hajózási piacán a kompenzáló támogatások nyújtása a regionális vállalatoknak mostanáig nem veszélyeztette a kereskedelem fejlődését a Közösség érdekeivel ellenkező mértékben. Mindazonáltal a jövőben ez a támogatás azt a hatást fejtheti ki, hogy megerősödik a szóban forgó vállalatok pozíciója, lehetővé téve számukra, hogy azon a piacon, melyen működnek, kiiktassák a jelenlegi vagy potenciális konkurenciát. Ez a hatás akkor érvényesülhet, ha az egyezmények alkalmazása – a jövőben – azokon az útvonalakon, melyekre a magánvállalkozók konkurenciája összpontosul, a regionális társaságok által a közszolgáltatási egyezmények alapján kínált kapacitások növekedéséhez vezet.
- (153) Erre vonatkozólag, azokra a partmenti hajóösszeköttetésekre nézve, melyeken a regionális vállalatok a magánvállalkozók versenyével állnak szemben, az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a partmenti hajózási piacának liberalizációjakor:
- az *Adriatica* a Tremiti szigettenger szigeteivel és szigeteit összekötő útvonalakon a személyszállítás szegmensében a piac 44 %-át tartotta kezében. A kontinens és a Szicília közti áruszállítási útvonalakon az *Adriatica* kínálata körülbelül 33 %-át tette ki a „Genova/Termini Imerese”⁽⁵⁵⁾ szakasz összesített kínálatának és 60 %-át a „Ravenna/Catania” szakaszénak. A Bizottság megjegyzi, hogy ez utóbbi szakaszon az *Adriatica* domináns pozíciója nem akadályozta meg 2001-ben egy új magánvállalkozó belépését a piacra,
 - A *Siremar* az Eoli-szigeteken belül a személyszállítási piac körülbelül 58 %-át, az Egadi-szigettengeren belül pedig ugyanezen piac (gyorsjáratok) 52 %-át tartotta kezében,
 - A *Saremar* kínálata a „La Maddalena/Palau” útvonalon a személyszállítás összesített kínálatának 59 %-át, a „Carloforte/Calasetta” útvonalon pedig 53 %-át képviselte,
 - A *Toremara* személyszállítási ajánlata a „Piombino-Portoferraio” útvonalon lévő összesített ajánlat 60 %-át, az „Isola del Giglio-Porto Santo Stefano” útvonalon pedig 27 %-át képviselte,

⁽⁵⁵⁾ A konkurens magánvállalkozó által kiszolgált Genova/Palermo útvonalhoz hasonlítható.

- a gyorsjáratú szállítási szolgáltatások szegmensében a *Caremar* a Nápolyi öbölben az utasok 17 %-át, a Pontine szigetekkel összekötő útvonalakon pedig 31 %-át szállította.

Ugyanezen információkból következik továbbá, hogy összességében a regionális társaságok piaci hányadai az utóbbi tíz évben viszonylag stabilak voltak.

Az olasz hatóságok által vállalt kötelezettségek

- (154) A 2003. október 29-i feljegyzéssel (melyet 2003. október 31-én az A/33506 számon vettek nyilvántartásba) az olasz hatóságok a 2005–2008 közötti időszakra kötelezettséget vállaltak, hogy a *Caremar*-nak nem nyújtanak többet semmilyen kompenzációt a „Nápoly-Capri” gyorsjáratú összeköttetés nettó működési hiányának kiegyenlítéséhez. Következésképpen ez a gyorsjáratú összeköttetés a *Caremar* szolgáltatási kínálatából megszüntetésre kerül.
- (155) Az olasz hatóságok ugyanebben a levélben, szintén a 2005–2008 közötti időszakra, kötelezettséget vállaltak továbbá, hogy a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon a gyorsjáratú hajókkal (szárnyashajók és katamaránok) végzett személyszállítási szolgáltatások összesített kínálatát csökkentik. Az olasz hatóságok által vállalt kötelezettségek szerint a kapacitások csökkentése a *Caremar* ezen útvonal kiszolgálására alkalmazott különböző hajóin kínált férőhelyek számának csökkentésében áll, melyek a téli időszakban 1 142 260 férőhelyről 633 200 férőhelyre, a nyári időszakban pedig 683 200 férőhelyről 520 400 férőhelyre csökkennek, megtartva ugyanakkor a járatok aktuális színvonalát, hogy biztosítható legyen a szigetek lakóinak mobilitása. Az olasz hatóságok becslései szerint az összes csökkentés körülbelül 45 %-ot tesz ki a téli, és kb. 24 %-ot a nyári időszakban. A 2004. február 17-i levéllel (melyet az A/13405/04 számon vettek nyilvántartásba) a nemzeti hatóságok pontosították továbbá, hogy a csökkentés a turisztikai célú szolgáltatási kínálatra vonatkozik, melyekhez a magánvállalkozók képesek hasonló szolgáltatásokat nyújtani. Ugyanezen levélben az olasz hatóságok kötelezettséget vállaltak, hogy külön könyvelést vezetnek a közszolgáltatási jellegű összeköttetésekre.
- (156) A *Caremar* által a „Nápoly-Capri” gyorsjáratú útvonalon nyújtott szolgáltatások teljes felszámolására irányuló kötelezettségre vonatkozóan a Partenope szigetekkel összekötő útvonalakon lévő kapacitás-csökkentést a téli időszakban 65 %-ra, a nyári időszakban 49 %-ra becsülik.
- (157) Amint már pontosabban megállapításra került (117–122. pontok), ezen a két útvonalon a *Caremar* összességében hasonló szolgáltatásokat kínál, mint a Nápolyi-öböl piacán régóta jelenlévő olasz magántársaságok, ahol azok a *Caremar* által kapott kompenzációkkal egyenértékű kompenzációk nélkül működnek.
- (158) A Bizottság megállapítja, hogy a vállalt kötelezettségek alapján az olasz hatóságok egyrészt gondoskodni fognak egy átlátható könyvelési rendszer bevezetéséről, másrészt a *Caremar*-nak a Nápolyi-öböl tengerparti hajózási útvonalain lévő piaci hányadának érezhető csökkentéséről. Ezen megfontolások alapján és figyelembe véve azt a tényt, hogy a magánvállalkozók Campania Tartomány hatóságaival szemben vállalt kötelezettségei nem jelennek meg valós és a szó szoros értelmében vett közszolgáltatási egyezmény formájában, mely a szóban forgó útvonalak biztosítására formális kötelezettséget jelentene, a Bizottság úgy véli, hogy az olasz hatóságok részéről nem lenne túlzás a szóban forgó útvonalakon egy minimális szolgáltatási szintet megtartani, hogy minden esetben biztosítható legyen az érintett szigetterületek területi folytonossága.

A nemzetközi útvonalak

- (159) A nemzetközi hajózási útvonalak a verseny számára teljes mértékben nyitottak; ezekre a Tanács 4055/86/EK rendeletének megfelelően a szabad szolgáltatásnyújtás elvét alkalmazzák. Az *Adriatica* és a *Saremar* számára a fentiekben (90–95. pontok) leírt nemzetközi útvonalaknak a közszolgáltatási egyezmények keretében előírt biztosításához nyújtott kompenzációk ezért olyan természetűek, hogy hatással vannak a többi közösségi vállalkozó jelenlegi vagy potenciális konkurencijára. Következésképpen a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ezek a kompenzációk a közös érdekekkel ellentétes mértékben a kereskedelmi kapcsolatokon változtattak-e vagy sem.

(160) Erre vonatkozólag az olasz hatóságok által szolgáltatott információk alapján a Bizottság a következőt állapítja meg:

- a *Saremar* által a Korzika és Szardínia közötti útvonalon szállított utasok száma az általa működtetett járatok összességén a társaság által szállított utasok összlétszámának 4,4 %-át, az ezen a szakaszon szállított utasoknak pedig 43 %-át teszi ki (a többi 57 %-ot egy konkurens magánvállalkozó szállítja). A piaci hányad egyébként az egyezmény életbelépése óta gyakorlatilag változatlan maradt.

Számításba véve a szóban forgó útvonal jellegzetességeit (lásd a 91–93. pontokat) és különösen a tisztán helyi érdeket és az alacsony fejlődési potenciált, a Bizottság úgy véli, hogy a *Saremar* számára ennek a járatnak a működtetéséhez nyújtott kompenzációk a közös érdekekkel ellenkező mértékben nem változtattak a kereskedelmi kapcsolatokon,

- A Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso szakaszon az *Adriatica* 1999-ben, az útvonal utolsó működési évében, évi 140 járatot indított, mellyel az ezen az útvonalon utazók 10 %-át szállította. 1998-ban az *Adriatica* ezen az útvonalon a vegyes szállítás piacának 12 %-át tartotta kezében.

Figyelembe véve a szóban forgó útvonal jellegzetességeit (lásd a 94. pontot), a Bizottság úgy véli, hogy az *Adriatica* számára ezen útvonal működtetéséhez nyújtott kompenzációk a közös érdekekkel ellenkező mértékben nem változtattak a kereskedelmi kapcsolatokon.

Nem lehet ugyanezt elmondani az 1992. január és 1994. július közötti időszakra, mely alatt az *Adriatica* versenytársaival együtt részt vett egy, a kereskedelmi járműveken alkalmazandó árak rögzítése céljából létrejött megállapodásban. Ezen időszakban a támogatásból származó versenytorzulás hozzáadódik a megállapodás által okozott torzuláshoz. Figyelembe véve a szóban forgó útvonalak jellegét, az egy árkategóriára vonatkozó megállapodás torzító hatást fejtett ki a nyújtott szolgáltatások egészére. Ezen megfontolások alapján és az olasz hatóságok által alkalmazott, egyébként már megcáfolt érvelés (lásd a 94. pont a) alpontját) ellenére, a Bizottság úgy véli, hogy a támogatás a közös érdekekkel ellenkező mértékben veszélyeztette a kereskedelmi kapcsolatok fejlődését és, hogy – ezen okból kifolyólag is – a közös piaccal összeférhetetlennek kell, hogy minősüljön.

Az ötéves tervek által előirányzott beruházások és az ipari terv

(161) Az ötéves tervek által előirányzott beruházásokra vonatkozóan, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban hangot adott néhány kételyének az 1991. évi egyezmények keretében támogatott szolgáltatások nyújtásához szükséges beruházások finanszírozási módjaival kapcsolatban. A Bizottság különösen azt kívánta megvizsgálni, hogy a hajók beszerzési költségeit és amortizációját milyen mértékben vették figyelembe az éves kompenzáció számításához. Továbbá 2008-ig a regionális társaságoknak a flotta amortizációs költségeit magába foglaló támogatás biztosításának ténye egy olyan körülmény, mely a Bizottság szerint egyenértékűvé tehető egy az Olasz Állam részéről nyújtott implicite garanciával, azaz egy olyan garanciával, mely lehetővé teszi az állami vállalat számára, hogy mentesüljön bármilyen beruházással kapcsolatos gazdasági kockázattól.

(162) Elsősorban meg kell említeni, hogy a megállapodások a regionális társaságokat arra kötelezik, hogy a támogatott útvonalakon 20 évnél fiatalabb hajókat használjanak, melyeknek általában tulajdonosai kell, hogy legyenek, kivéve az állami hatóságok által engedélyezett eltéréseket. Ez a kötelezettség, mely közszolgáltatási kötelezettséget valósít meg, arra ösztönözte a regionális társaságokat, hogy az utóbbi években flottájuk jó részét megújítsák, figyelembe véve az 1990–1994-es, első ötéves terv által tekintetbe vett útvonalakon használt hajók által elért kort. Továbbá az ezen társaságok által kiszolgált különböző útvonalak mindegyikén használt hajók típusát egy miniszteri rendelet írta elő, mely jóváhagyja vagy módosítja az egyes ötéves terveket. Minden egyes új hajó vásárlását – mint ahogy a legrégebbi hajók megszüntetését vagy törlését – miniszteri rendelettel kell engedélyezni, mely ezenkívül pontosan meghatározza azt a szolgáltatást, melyhez az adott hajót alkalmazni kell. A regionális társaságok által végzett beruházásoknak összhangban kell állniuk az ötéves vonatkoztatási időszak során ezen társaságok által nyújtott szolgáltatások fejlesztési stratégiájával, azaz azzal a stratégiával, melyet az állami hatóságok által jóváhagyott ötéves terv előirányoz.

- (163) A külön szabályozást figyelembe véve a Bizottság megvizsgálta, hogy az elmúlt két ötéves időszak alatt (1990–1994 és 1995–1999) az új hajók beszerzési költségei és a regionális társaságok által a közszolgáltatási útvonalakon használt hajók amortizációs költségei egyrészt megfelelnek-e az olasz hatóságok által meghatározott előírásoknak és, másrészt, arányosan vették-e őket figyelembe az éves kompenzáció számításakor. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy az új hajók üzembehelyezése mindig együtt járt a régebbi hajók szó szerinti törlésével, melynek az volt a következménye, hogy összességében a regionális társaságok flottájának megújítása folytán nem került sor a kapacitás növelésére.
- (164) Az új hajók beszerzési költségeire vonatkozólag, ugyanezen információkból következik, hogy a beszerzéseket részben az egyes vállalatok saját forrásaiból, részben banki kölcsönök felvételével valósították meg. Az is következik, hogy az ügyletben résztvevő pénzügyi szervek által alkalmazott kamatlábak megfelelnek azoknak a kamatoknak, melyekben ugyanezen időszakban a gazdaság más ágazataiban működő hasonló méretű és forgalmú vállalatok részesültek⁽⁵⁶⁾. Egyébként az is következik, hogy a regionális társaságok e kölcsönök visszafizetésével kapcsolatban az olasz hatóságok részéről nem részesültek semmiféle közvetlen garanciában. A Bizottság elismeri, hogy az állammal kötött egyezménynek csupán a létezése a befektetőknek bizonyosságot adott arra, hogy kötelezettségvállalásaikat tiszteletben fogják tartani, a regionális társaságok számára pedig lehetőséget nyújtott arra, hogy modernizálhassák flottájukat gazdasági kockázatok terhe nélkül, melyeket egy kereskedelmi vállalkozónak viselnie kellett volna. Ez az előny – mely egy implicite garanciához hasonlítható⁽⁵⁷⁾, tehát a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése szerint állami támogatást valósíthat meg – mégis azon egyezmények által létrehozott rendszerből fakad, melyeket a 3577/92/EK rendelet és a tengeri szállításokhoz nyújtott állami támogatásokról szóló 1997. évi⁽⁵⁸⁾, később a 2004. évi közösségi iránymutatások⁽⁵⁹⁾ által helyettesített iránymutatások hatálybalépését megelőzően húsz éves időtartamra kötöttek. Egyébiránt, amint már kifejtésre került, a regionális társaságok által a közszolgáltatási egyezmények keretében vásárolt új hajók kizárólag az ötéves tervek által előirányzott járatszolgáltatásokhoz kerültek alkalmazásra. Következésképpen, ez az előny, mely szerves részét képezi a közszolgáltatási megállapodásnak, a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdésében foglalt kivételnek minősül.
- (165) A regionális társaságok által az ötéves tervek által előirányzott útvonalakon használt hajók amortizációs költségeire vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy azok azon költségelemek egyikét alkotják, melyek az egyezmény 5. cikkének értelmében részét képezik az éves támogatás kalkulációjának. Az amortizációt 20 éves időtartamon keresztül lineárisan számítják, kivéve az expressz hajókat, melyeknél az amortizációs időszak 15 évre korlátozódik. Abban a mértékben, melyben az olasz hatóságok által általános érdekűnek elismert összeköttetések biztosításához használt hajók amortizációját az egyezmény által előírt kritériumok szerint számítják és tekintve, hogy ezen útvonalak analitikus számláinak vizsgálata a két figyelembe vett ötéves időszakra nem mutatott ilyen jogcímen túlkompenzálásra utaló elemet, a Bizottság úgy véli, hogy az egyezmény által létrehozott, a hajók amortizációját az éves kompenzáció számításában figyelembe vevő mechanizmus a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése értelmében jóváhagyható. Az általános érdekűnek elismert szolgáltatások nyújtásához ugyanis előfeltétel az állami hatóságok által előre meghatározott típusú és kapacitású hajók használata, melyek amortizációja tehát közrejárthat az éves kompenzáció meghatározásában, feltéve ha a szóban forgó hajókat a vállalat, normál piaci feltételekkel, és a ráháruló megbízatás teljesítése céljából vásárolta, és azokat kizárólag az egyezmény által előirányzott szakaszokon lévő vonalhajózási szállítási szolgáltatásokhoz használja. A regionális társaságok esetében a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó összes hajót kizárólag általános érdekűnek minősített vonalhajózási szolgáltatásokhoz használják és, hogy ezért amortizációjukat teljes egészében figyelembe lehet venni az éves támogatás kalkulációjakor. Hasonló megfontolások érvényesek az olasz hatóságok által a 2000–2004 közötti ötéves időszakra előirányzott szolgáltatások nyújtásához szükséges beruházásokra, melyek típus és kapacitás szerint megfelelnek az ugyanezen hatóságok által ilyen szolgáltatások színvonalára vonatkozólag jóváhagyott követelményeknek.
- (166) Az ipari terv által az 1999–2002 közötti időszakra előirányzott kiegészítő beruházásokra vonatkozólag meg kell említeni, hogy e terv megvalósítását az eljárás megindítását követően felfüggesztették.

⁽⁵⁶⁾ Például két hajó újonnan beszerzését 1999-ben a Banco di Napoli 160 milliárd ITL összegű 6 havi Euribornak, + 0,40 % kamatfelár, megfelelő, változó kamatozású tíz év alatt visszafizethető kölcsönrel finanszírozta. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy ugyanez a pénzügyi szerv, ugyanezen időszakban különböző egyéb nagyvállalatoknak gyakorlatilag azonos feltételekkel nyújtott hitelt.

⁽⁵⁷⁾ Lásd a Bizottság közleményét az EK-Szerződés garancia formájában nyújtott állami támogatásokról szóló 87. és 88. cikkének alkalmazásáról (HL C 71., 2000.3.11., 14. o.).

⁽⁵⁸⁾ Lásd a 39. lábjegyzetet.

⁽⁵⁹⁾ Lásd a 39. lábjegyzetet.

Összeegyeztethetőség más közösségi jogi rendelkezésekkel

- (167) Egy állandó jogrendszer szerint a Szerződés általános gazdaságosságából következik, hogy a 88. cikk szerinti eljárásnak soha nem szabad a Szerződés különleges előírásaival ellenkező eredményre jutnia. A Bizottság ezért nem minősíthet a közös piaccal összeegyeztethetőnek egy állami támogatást, ami bizonyos meghatározott körülményeit figyelembe véve, ellentétes a Szerződés más rendelkezéseivel⁽⁶⁰⁾. A Bizottság számára az a kötelezettség, hogy betartsa a 87. és 88. cikkek és a Szerződés egyéb rendelkezései közötti összefüggést, különösen akkor sürgető, amikor a többi előírás is, mint a jelen esetben, a közös piacon érvényesülő tiszta verseny megvalósulásának célját szolgálja. Egy támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségéről szóló határozatot foganatosítva, a Bizottság ugyanis nem hagyhatja figyelmen kívül az egyes gazdasági szereplők által a közös piaci konkurenciára gyakorolt ártalom veszélyét⁽⁶¹⁾.
- (168) Amint már említésre került, 1992 január és 1994 július között az *Adriatica* részt vett egy, a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patrasso útvonalon a kereskedelmi járművekre alkalmazandó árak rögzítését célzó megállapodásban, ami ellentétes a 81. cikkel⁽⁶²⁾, éppen abban az esetben, amikor azért részesült támogatásokban, hogy biztosítani tudja ezt az összeköttetést. Ez a megállapodás, amint már kifejtésre került, a nyújtott szolgáltatások összességében a verseny torzulásához vezetett. A megállapított kihágás és a kapott támogatások közötti összefüggést, valamint a verseny e két elemből származó halmozott torzulását figyelembe véve, és az olasz hatóságok által alkalmazott, egyébként már megcáfolt érvelés (lásd a 94. pont, a) alpontját) ellenére, a Bizottság úgy véli, hogy – ezen okból kifolyólag is – a szóban forgó támogatásokat összeegyeztethetetlenek kell nyilvánítani.

A kompenzációs mechanizmus jövőbeli alkalmazása

- (169) A Bizottság megjegyzi, hogy a jelenleg érvényben lévő kompenzációs rendszer rendeltetése szerint 2008-ig alkalmazandó. Ez után az időpont után a kínált szolgáltatásokhoz a kompenzációk nyújtása a 3577/92/EK⁽⁶³⁾ rendeletből származó kötelezettségek és a közbeszerzési versenytárgyalások és szolgáltatási koncessziók tárgyában hozott közösségi jog szabályainak betartásának lesz alárendelve.
- (170) A jelenlegi mechanizmus fennmaradó időszakára, a Bizottság szükségesnek tartja két feltétel kötelezővételét, amelyek a támogatások összeférhetőségének biztosítására és az ellenőrzések megkönnyítésére irányulnak. Egyrészt a Bizottság szükségesnek tartja, hogy a 2004–2008 közötti időszakra az összes regionális társaság külön könyvelést vezessen a figyelembe vett összes útvonalra vonatkozó közszolgáltatási tevékenységhez. A *Caremar*-ra vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy a 2004. február 17-i levéllel (melyet az A/13405/04 számon vettek nyilvántartásba), az olasz hatóságok e tekintetben kötelezettséget vállaltak. Másrészt az *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremarmar* és *Caremar* által nyújtott szolgáltatások színvonalának bármilyen tartós, részleges vagy teljes megváltozását, ami a támogatás növekedését vonja maga után, előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak.

VI. KÖVETKEZTETÉSEK

- (171) A fenti feltételezések alapján a Bizottság megállapítja, hogy nincsenek többé kétségei az 1991. évi megállapodások keretében a regionális társaságok számára 1992. januárjától kezdve nyújtott támogatások összeegyeztethetőségére vonatkozóan, kivéve az *Adriatica* társaság számára a Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso összeköttetésre 1992. január és 1994. július közötti időszakban nyújtott támogatásokat, melyek három ok miatt összeegyeztethetetlenek a közös piaccal, melyek mindegyike önmagában is elég-e következtetés alátámasztásához: először is nem elégítenek ki tényleges közszolgáltatási szükségletet, másodszor a közös érdekekkel ellentétes mértékben veszélyeztetik a kereskedelmi

⁽⁶⁰⁾ Lásd a Bíróság C-73/79 sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1980. május 21-én hozott ítéletet (EBHT I-1533. o., 11. pont); a C-225/91 sz. *Matra kontra Bizottság* ügyben 1993. június 15-én hozott ítéletet (EBHT I-3203. o., 41. pont); a C-156/98 sz. *Németország kontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítéletet (EBHT I-6857. o., 78. pont).

⁽⁶¹⁾ *Matra* ítélet, lásd a 61. lábjegyzetet, 42. és 43. pontok.

⁽⁶²⁾ A Bizottságnak az EK-Szerződés 85. cikke szerinti eljárásról szóló (IV/34466 – Görög kompok) 1998. december 9-i 1999/271/EK határozata (HL L 109., 1999.4.27., 24. o.), melyet a tényállások megállapítása és minősítése tekintetében az elsőfokú Bíróság a T-61/99 sz. *Adriatica di Navigazione kontra Bizottság* ügyben 2003. december 11-én hozott ítélete erősít meg (még tették közzé).

⁽⁶³⁾ A Bizottság által a végl. C(2004)43 közleményben erről megadott értelmezés szerint – Közösségi Iránymutatások a tengeri szállításokhoz nyújtott támogatások tárgyában, lásd a 39. lábjegyzetet.

kapcsolatok fejlődését, harmadszor szigorúan kapcsolódnak egy, az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott megállapodáshoz. Egy állandó jogszolgáltatás szerint és a 659/99/EK rendelet 14. cikke értelmében az ilyen támogatásokat vissza kell fizetni, kivéve, ha ez ellentétben áll a közösségi jog egyik általános elvével. Jelen esetben a Bizottság úgy véli, hogy semmilyen elv nem áll a támogatások visszafizetésének útjában, különösen, hogy az *Adriatica* társaság ésszerűen éppen akkor nem részesülhetne a szóban forgó támogatásokban, amikor versenytársaival egy megállapodásban vett részt. A támogatások visszafizetéséből származó esetleges nehézségek nem bírnak mentesítő jelleggel. Olaszországnak ezért meg kell tennie minden szükséges intézkedést, hogy a támogatásokat visszazerezzék a kedvezményezettől.

- (172) A jelen határozat csak az állami támogatásokra vonatkozó szempontokat érinti és figyelmen kívül hagyja a Szerződés egyéb rendelkezésének alkalmazását, különösen a közbeszerzési versenytárgyalások és a szolgáltatási koncessziók jogának tárgyában,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A 2. bekezdés rendelkezésének kivételével, közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén 1992. január 1-től Olaszország által az *Adriatica*-nak nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetők.
- (2) A közös piaccal összeegyeztethetetlenek a Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso összeköttetéssel kapcsolatban 1992. január és 1994. július közötti időszakokra az *Adriatica*-nak nyújtott támogatások.
- (3) Olaszország minden szükséges intézkedést megtesz, hogy az *Adriatica* társaságtól visszazerezzék a neki jogtalanul nyújtott, 2. bekezdésben leírt támogatásokat.

A visszafizetésre haladéktalanul sor kerül, a nemzeti rendelet által előírt eljárások szerint, azzal a feltétellel, hogy ezek lehetővé teszik a jelen határozat azonnali és tényleges végrehajtását.

A visszafizetendő támogatások kamatokkal terheltek, melyek attól a naptól számítandók, amikor a támogatásokat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, mégpedig a visszafizetés időpontjáig. A kamatok a regionális célú támogatások keretében nyújtott egyenértékű támogatás számításához alkalmazott referencia kamatláb alapján és kamatos kamatokkal, a Bizottság által a jogtalanul nyújtott támogatások visszafizetése esetén alkalmazandó kamatlábokról szóló közleményben foglaltak szerint számítandók.

- (4) 2004. január 1-től az Olaszország által az *Adriatica* társasággal megbízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön kell könyvelni.

2. cikk

- (1) Az Olaszország által 1992. január 1-től közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén a *Siremar*, *Saremar* és *Toremar* részére nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetők.
- (2) 2004. január 1-től az Olaszország által a *Siremar*, *Saremar* és *Toremar* társaságokkal megbízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön kell könyvelni.

3. cikk

- (1) Az Olaszország által 1992. január 1-től közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén a *Caremar* részére nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetők.

- (2) 2004. szeptember 1-ig bezárólag Olaszország kötelezettséget vállal, hogy
- a) beszünteti a „Nápoly-Capri” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járat biztosításához nyújtott támogatásokat;
 - b) a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatok kapacitását a férőhelykínálatra nézve a téli időszak alatt 1 142 260 férőhelyről 633 200 férőhelyre, a nyári időszak alatt 683 200 férőhelyről 520 400 férőhelyre csökkenteti;
 - c) a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatokhoz a *Caremar* számára nyújtott támogatásokat a szolgáltatások működési hiányának fedezetére korlátozza;
 - d) az Olaszország által a *Caremar*-ra bízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön könyvelteti.

4. cikk

A 3. cikkben leírt kapacitáscsökkentéssel kapcsolatos kötelezettségvállalások a 2005–2008 közötti időszakra az ötéves terv regionális társaságok általi alkalmazásáról szóló tárcaközi miniszteri rendeletben található.

5. cikk

Az *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremar* és *Caremar* által nyújtott szolgáltatások színvonalának bármilyen tartós, részleges vagy teljes megváltozását, mely olyan jellegű, hogy a támogatás növekedését vonja maga után, előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak.

6. cikk

Olaszország a jelen határozat közzétételétől számított két hónapon belül közli a Bizottsággal az alkalmazott harmonizációs intézkedéseket.

7. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje Olaszország.

Kelt Brüsszelben, 2004. március 16-án.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. szeptember 8.)

a Belgium által a Stora Enso Langerbrugge javára megvalósítani tervezett állami támogatásról

(az értesítés a B(2004) 3351. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia és a holland nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/164/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első számú bekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó egyezményre és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelteket, hogy ismertessék észrevételeiket a fenti cikkeknek ⁽¹⁾ megfelelően, és tekintetbe vette ezeket az észrevételeket,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) A Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének és a környezetvédelmi célú állami támogatásokról szóló közösségi keretszabály ⁽²⁾ (a továbbiakban „a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály”) 76. pontjának megfelelően Belgium bejelentette 2003. április 4-én kelt levelében a Stora Enso Langerbrugge (a továbbiakban „SEL”) NV javára adott támogatásokat. Az ügy az N167/03 számon került a nyilvántartásba. A Bizottság kiegészítő tájékoztatást kért Belgiumtól, 2003. május 20-i, 2003. július 17-i és 2003. október 20-i leveleiben. Belgium a kiegészítő tájékoztatást 2003. június 19-i és 2003. szeptember 15-i leveleiben megadta. A Bizottság képviselői, a belga hatóságok és a SEL között 2003. július 9-én és október 8-án megbeszéléseket folytattak.
- (2) 2003. november 27-i levelében a Bizottság tájékoztatta Belgiumot arról a határozatáról, hogy a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást a bejelentett támogatásokkal kapcsolatban megindítja. A Bizottság határozata az eljárás megindításáról az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾ kihirdetésre került. A Bizottság felkérte az érdekelteket, hogy ismertessék észrevételeiket a szóban forgó támogatással kapcsolatban.
- (3) A Bizottság két érdekelttől kapott észrevételeket, amelyek egyike a SEL. Továbbította azokat Belgiumnak, 2003. október 1-jén kelt levelében. Ez a levél a Bizottság más kérdéseit is tartalmazta. 2003. december 18-án kelt leve-

lében Belgium kérte, hogy a határozatban szereplő egyes adatokat kezeljék bizalmasan, miközben megadta észrevételeit a határozat tartalmáról. Miután 2003. december 19-i levelében kérte a számára előírt határidő meghosszabbítását, amit 2004. január 12-i levélben megkapott, Belgium 2004. január 29-i levelében fűzött megjegyzéseket a Bizottság határozatához. A Bizottság kiegészítő kérdéseket tett fel 2004. február 5-i és 2004. április 5-i leveleiben. Belgium válaszolt ezekre a kérdésekre, és megjegyzéseket fűzött a harmadik felek által 2004. március 8-án, 2004. április 2-án, 2004. június 10-én és 2004. augusztus 4-én kelt leveleiben foglalt észrevételekhez. Megbeszélésekre került sor 2004. április 28-án és 2004. május 18-án, és a Bizottság egy képviselője látogatást tett a létesítménynél 2004. július 7-én.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A kedvezményezett

- (4) A kedvezményezett az N.V. Stora Enso Langerbrugge, a Stora Enso Oyj leányvállalata, amely a folyóiratnyomó- és az újságnomópapír, az irodai papírok, a csomagolókartonok és a fatermékek jelentős gyártója. 2001-ben az árbevétele 13,5 milliárd euró volt, gyártókapacitása pedig mintegy 15 millió tonna papírt és kartont tett ki. A társaság körülbelül 43 000 főt foglalkoztat. A támogatások a Langerbruggeben, Gand közelében lévő fióktelepnek szólnak. 2000-ben a társaság Belgiumban 55 millió eurós árbevételt realizált ⁽⁴⁾.

2.2. A projekt

- (5) A projekt öt részből áll:
- a) egy új papírgyártó gép („PM4”) és egy festéktelenítő egység („DIP2”) a 100 %-ban újrahasznosított rostokból készült simított papírhoz („100 %-ban újrahasznosított rostokból készült újságpapír”);
- b) az egyik papírgyártó gép („PM3”) átalakítása, amely korábban *folyóiratnyomó papírt* gyártott 80 %-ban újrahasznosított rostokból, és amelynek most *újságnomó papírt* kell előállítania 80 %-ban újrahasznosított rostokból („folyóiratnyomó papír 80 %-ban újrahasznosított rostokból”);
- c) egy iszapégető rendszer, kapcsolt hő és villamosenergia-termeléssel („KHÁT iszapégető rendszer”);

⁽¹⁾ HL C 15., 2004.1.21., 10. o.

⁽²⁾ HL C 37., 2001.2.3., 3. o.

⁽³⁾ Ld. megjegyzés az 1. oldal alján.

⁽⁴⁾ <http://www.storaenso.com>

d) víztisztító berendezések;

e) egy vasúti infrastruktúra a telephelynek a nyilvános vasútvonalakhoz történő csatlakoztatásához és kiegészítő beruházások a papírhulladékok ideiglenes tárolására.

- (6) Mostanra a beruházások nagyrészt megvalósultak. A projekt lehetővé tette az alkalmazottak számának 40 fővel történő emelését, és 410 munkahelyet garantál. A közvetett munkahelyteremtés 1 350 főt jelenthet. Annak elkerülésére, hogy a teljes kapacitás ne haladja meg a piac növekedését, a langerbruggei telephely egy régi papírgyártó gépe („PM2”, évi 120 000 tonna „kapacitással”) leállításra került, a gyártást pedig átszervezték egyes finnországi és svédországi létesítményekben.

2.3. A 4. papírgyártó gép és a 2. festék-telenítő egység: folyóiratnyomó papír gyártása 100 %-ban újrahasznosított rostokból

- (7) A PM4 éves kapacitása 400 000 tonna. A PM4 projekt teljes beruházási költsége 259 622 000 eurót tesz ki. Mivel az újságyonnyomó papír újrahasznosított rosttartalma Európában csak 49,8% volt a támogatás kérésekor, Belgium úgy vélte, hogy ennek a projektnek a beruházási költsége „kiegészítő költségnek” tekinthető 50,2%-os mértékben. A DIP2 projekt összesen 90 111 000 eurós beruházást tesz ki, ami 100 %-ban támogatható lenne. Számításba véve az öt első évben realizált megtakarításokat, ez egy 127 388 000 eurós teljes támogatható költséget ad.
- (8) Belgium elmagyarázta azt is, hogy a PM4 és a DIP2 egységekben megvalósított beruházások több eleme továbbmegy, mint a SEL által alkalmazandó szabványok. Nevezetesen a hűtővíz visszaáramoltatási rendszeréről, a fehér víz körének maximális zártságáról, a hővisszanyerési rendszerekről, a speciális sajtólókról – amelyek a nyomás után szárazabb papírkötegeket tudnak előállítani – a papírnak a szárítóban való kezelésére szolgáló korszerű technológiákról, a kész papír felgöngyöltésére és kezelésére való újító technikákról, valamint a kiegészítő tisztítás berendezéseiről van szó. Belgium szerint ezek a beruházások legalább 19 106 000 eurós támogatható környezetvédelmi többletköltséget jelentenek.
- (9) A PM4 egység egy újszerű koncepció terméke, amely csökkenti az energia, az adalékanyagok, a vegyi termékek és az ipari víz felhasználását. Ennek az egységnek lényeges jellemzője a gép nagyobb szélessége a hagyományos papírgyártó gépekhez képest. Ez szükségessé tesz kiigazításokat a gép egészénél, nevezetesen egy zárt, nem pedig nyitott átjárót a sajtoló és a szárító között, valamint egy kicsit nagyobb gyártási sebességet. A részletes költségekről szóló két tanulmányban úgy becsülik, hogy egy hagyományosabb beruházás költsége egy ugyanekkora kapacitásra, 14,1 millió euróval kevesebb lenne. Az új gép megtakarításokat eredményez, de figyelembe véve azt a tényt, hogy a beüzemelés és a gép optimalizálásának költségei magasabbak lesznek, semmilyen nettó üzemi eredményre nem lehet számítani az öt első év során.

2.4. 3. papírgyártó gép: átállítás az újságyonnyomó papírról a 80 %-ban újrahasznosított folyóiratpapírra

- (10) A PM3 egységet 1957-ben építették meg, újságyonnyomó papír gyártására; 1989-ben felújították és sebességét 2000-ben és 2001-ben megnövelték. A PM3-at átalakították oly módon, hogy 80 %-ban újrahasznosított folyóiratnyomó papírt állítson elő (SC minőség, [...]) (*) g/m², nem felületkezelt). Kapacitása évi 165 000 tonna lesz. A beruházások célja a nyersanyagellátás és -kezelés adaptálása (különösen a meglévő DIP1 egységnél), valamint a tulajdonképpeni papírgyártó gépnél és annak gáz- és fűtési betápláló rendszereinek és minőség-ellenőrzési rendszerének stb. A teljes beruházási költség 39 555 000 eurót tesz ki.
- (11) A másik lehetőség a SEL számára az lett volna, hogy folytassa a gyártást a PM2 folyóiratnyomó papír egységnél, amelyet 1937-ben építettek és 1985-ben korszerűsítettek, és amelynek kapacitása évi 115 000 tonna. Ennek az egységnek a kapcsán az átalakított PM3 egység a villamosenergia-költség csökkenését hozza magával, de növeli az előállítási költségeket a gőznél, a veszteségeket a kondenzációs termékeknél és a hamu kezelésének költségeit. A nettó megtakarítás 4 342 000 euró lenne az első öt évben, ami 35 213 000 eurós támogatható költséget adna.

2.5. A KHÁT iszapégető rendszer

- (12) A SEL olyan KHÁT-rendszert épített, amely fűtőanyagként azt a biomasszát használja, amely a két festék-telenítő egységből és a részben földgázzal táplált víztisztító üzemből származik. A berendezés egy folyadékágy-rendszeren alapul. A kiépített maximális energiateljesítmény a következő: 1) áram: $P_e = 10,4 \text{ MW}_e$ bruttó és 8 MW_e nettó; 2) túlhevített nagynyomású gőz 480°C , 80 bar, $P_{th} = 53 \text{ MW}_{th}$; 3) melegvíz, a fűtési gázok mosásából visszanyerve, mintegy 60°C , $P_{th} = 5,6 \text{ MW}_{th}$. Egy ellennyomósos kazán alakítja át a nagynyomású gőzt mintegy 4 báros alacsony nyomású gőzzé, ezt a gőzt használják a papírgyártás folyamatához. A kazán energiaátalakítási hozama mintegy 87,5 %-os a részleges feltöltés esetén, és mintegy 90 %-os teljes feltöltés esetén. A létesítmény tervezett kapacitása mintegy évi 250 000 tonna iszap, a maximális kapacitás a gyakorlatban ennél alacsonyabb. Amikor a papírgyártó gépeket teljes kapacitáson működtetik, az iszap éves mennyisége elérheti majd a 200 000 tonnát.
- (13) A teljes beruházási költség 55 147 000 eurót tesz ki. Mivel a KHÁT iszapégető rendszer több karbantartási munkát igényel és kevésbé megbízható, mint egy hagyományos KHÁT-berendezés, a beruházás két kiegészítő gőzgenerátort is tartalmaz. A projekt technikai és az üzemeltetési költségei bekerülnek a mérlegbe és aztán amortizálásra kerülnek, vagyis azok is szerepelnek a költségekben.

(*) Bizalmas információk.

2.6. Víztisztító berendezések:

- (14) A SEL helyi folyóvízből, a „Kale”-ből származó felszíni vizet alkalmaz majd. Ezt a vizet mielőtt felhasználhatóvá válna a gyártási folyamathoz, tisztítani és fertőtleníteni kell. A támogatható beruházás a belga hatóságok szerint 7 429 000 eurót tesz ki.
- (15) A SEL úgy véli, hogy jelentős lesz a Gand-Terneuzen tengeri csatornába történő szennyvíz-leengedés. A leengedés egy két szakaszból álló biológiai folyamat szerint megy végbe.
- (16) Belgium szerint a támogatható költség 4 431 000 eurót tenne ki.

2.7. A papírhulladékok átmeneti tárolása és a vasúti infrastruktúra

- (17) A környezetvédelmi engedély előírja, hogy műszaki-gazdasági tanulmányt kell készíteni a tengeri csatornába beengedett szennyvízre a terhelés és a koncentráció értékelésére kémiai oxigénigény (KOI) szempontjából. Az elemzés mintegy 1 millió eurós kiegészítő beruházáshoz vezethet a víz egyik tercier tisztítóállomásánál. Ez az esetleges beruházás szerepel a bejelentésben, de ahhoz, hogy támogatásban részesülhessen, a vállalatnak külön kérelmet kell benyújtania ökológiai támogatásra. Ezzel a beruházással kapcsolatban még semmiféle döntés nem született, a flamand hatóságok még nem nyilvánítottak ugyanis véleményt a már bevezetett, általános alkalmazandó KOI normától való eltérés iránti kérelemről. A beruházási projekt fontos létesítményeket tartalmaz a papírhulladék átmeneti tárolása, valamint a meglévő vasúthálózatához való csatlakozás céljára, a használt papír és a végtermékek szállításához. A belépő és a kilépő termékek áramlását közúti szállítással is le lehetne bonyolítani. Belgium úgy véli, hogy csak a vasúti szállítással kapcsolatos kiegészítő beruházások támogathatóak, vagyis a vasúti infrastruktúra, a papírhulladékok átmeneti tárolására szolgáló létesítmények kiegészítő költsége és a rakodási terület, valamint a kész papír átmeneti tárolásának kiegészítő költsége. A közúti szállítással ellentétben a vasúton szállított használt papírt bálákba csomagolják. Következésképpen a mozgatással, az egyengetéssel és a huzalok eltávolításával kapcsolatos költségeket szintén tartalmazza. A konténerekbe és a kombinált szállításhoz szükséges járművekbe történő beruházásokat nem tartalmazza, amennyiben azok többféleképpen is használhatóak. Az irodák, a helyi szociális helyiségek és az automatikus tűzoltó berendezések költségeit, valamint a közvetett költségeket sem tartalmazza. A támogatható költség így 8 864 000 eurót tesz ki. Ha utólag úgy tűnne, hogy a beruházás tényleges költsége alacsonyabb, a belga hatóságok újraszámolnák a támogatást, a beruházás tényleges költségének alapján. A vasúti infrastruktúrába történő beruházások nem vonják maguk után az üzemeltetési költségek csökkenését a közúti szállítással való összehasonlításban.

2.8. A támogatás

- (18) A támogatás a következőkből áll:

— 25 892 425 eurós szubvenció,

— öt évre szóló ingatlanadó-elengedés. Belgium a maximális elméleti előnyt évi 2 035 162 euróként szám-szerűsíti, ami mintegy 9 millió eurónak felel meg nettó jelenértéken öt évre. Mindazonáltal a flamand hatóságok azoknak a javaknak az értékét, amelyek alapján az ingatlanadót számították, befagyasztották az 1998. évi szinten, következőképpen a beruházások nem vonnák maguk után az ingatlanadó növekedését és ezáltal az adómentesség nem jelentene tényleges előnyt. Ennek ellenére a helyzet megváltozhat, ha a rendszer számítási módszere módosulna.

- (19) A két intézkedés a flamand régió gazdasági növekedéséről szóló, 1993. december 15-i rendeleten alapul, amelyet a Bizottság 1993-ban hagyott jóvá. Az ezen a rendeleten alapuló, környezetvédelmi támogatások rendszerének módosításait a Bizottság 2000-ben hagyta jóvá⁽⁵⁾. A rendszer 8 és 12% közötti támogatottságot ír elő az intézkedések különböző típusaira. A rendszert összhangba hozták a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabályával, e keretszabály 77. pontjának megfelelően.

2.9. Azok az okok, amelyek a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárás megindításához vezettek

- (20) A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal a lehetőséggel kapcsolatban, hogy támogatásokat juttassanak a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály alapján a projekt beruházási költségeinek fedezése céljából. Úgy vélekedett nevezetesen, hogy egy 100%-ban újrahasznosított rostokból készülő újságnymó papírt gyártó egységbe történő beruházást úgy kell tekinteni, mint az ágazatban szokásos, a technika jelenlegi fejlettségét figyelembe vevő beruházást. A 80%-ban újrahasznosított rostokból készült folyóiratnyomó papír kétségkívül kevésbé elterjedt, de az nem bizonyos, hogy egy ilyen beruházás ne lenne szükséges minden (nagy) papírgyártó számára, ha tiszteletben kívánja tartani az egyre szigorodó környezetvédelmi szabályokat és versenyképes akar maradni hosszabb távon, a folyamatos innovációnak köszönhetően. Ami a többi beruházást illeti, nem bizonyos, hogy a támogatható költségek csak arra korlátozódnak, ami szoros értelemben szükséges a környezetvédelmi célkitűzéseknek való megfeleléshez.

3. HARMADIK FELEK ÁLTAL ELJUTTATOTT ÉSZREVÉTELEK

- (21) A SEL egyik versenytársa nyújtott be észrevételeket. Úgy véli, hogy a támogatások torzítják a versenyt az újságnymó papír, a folyóiratnyomó papír és az újrahasznosított papír piacán. Ez utóbbi piacon nettó hiány van abban a régióban, ahol a SEL a rostokat a maga számára vásárolni kívánja. Amennyiben más gyártók, amelyek a SEL-lel versenyeznek, megvásárolnák az újrahasznosított rostokat, a PM3 és a PM4 egységekbe történő beruházások nem jelentenének nettó környezetvédelmi előnyt.

⁽⁵⁾ N223/93 és N40/99, HL C 284., 2000.10.7., 4. o.

- (22) A langerbruggei létesítmény korszerűsítése nem több és nem kevesebb, mint annak felhozása a technika jelenlegi szintjére, amelyet a piaccal és a konkurenciával kapcsolatos célkitűzések motiválnak, és olyan beruházás, amely a hosszú távú versenyképesség fenntartását, illetve növelését célozza. A PM4 és a PM3 egységekbe történő beruházások mind a papíripar jelenlegi technikai fejlettségi szintjének elérést szolgálják, ahogyan arról azok a legfrissebb korszerűsítések tanúskodnak, amelyeket különféle papírgyártók vállaltak fel az utóbbi években. Ami a folyóiratnyomó papírt illeti, különbséget kell tenni a fényezett papír, a folyóiratnyomó papír és a felületkezelt papír között. Csak akkor lehetne úgy tekinteni, hogy a korszerűsítés a jelenlegi iparági normákat meghaladja, ha a SEL képes lenne arra, hogy olyan felületkezelt folyóiratnyomó papírt állítson elő, amelynek magas az újrahasznosított rosttartalma.
- (23) Olyan beruházásról van szó, amelyet minden, nyomdai papírt előállító gyártónak fel kellene vállalnia. Bejelentése már 2001-ben megtörtént, és a támogatás a jelek szerint nem játszott szerepet a beruházási döntésben. Ez a döntés megfelel a SEL célkitűzésének, miszerint a befektetésen 13%-os tőkearányos hozamot kíván elérni és beruházási célú kiadásait az amortizációs szinttel azonos, vagy annál alacsonyabb szinten kívánja tartani. Egyébként a projekt egészét a SEL pénzáramlásából finanszírozták. Ezt a SEL több sajtóközleménye megerősíti. A PM4 egységbe történt beruházás, a PM3 egység korszerűsítése és a PM2 egység bezárása egyébként azzal az előnnyel járt, hogy az kevesebbe került, mint egy új papírium építése lett volna, zöldmezős telephelyen, mind a folyóiratnyomó, mind az újságnomó papír esetében valamint a SEL számára lehetővé tette, hogy új kapacitásokra tegyen szert, miközben fokozatosan háttérbe szorítja régi kapacitásait, ami szükséges szakasz annak érdekében, hogy az új kapacitások beindítása ne történhessen meg, ha nem lenne rá megfelelő kereslet. A kiváló minőségű papír iránti kereslet emelkedőben van, és mind az ügyfelek, mind a hatóságok egyre nagyobb mértékű újrahasznosított rosttartalmat követelnek meg.
- (24) Az új iszapégető kapacitásokba történő beruházás és egy víztisztító és szennyvíz-kezelő egységbe történő beruházás *potenciálisan* jóváhagyható a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály címén. Ez a beruházás azonban közvetlenül kapcsolódik a gyártási kapacitáshoz és nem feltétlenül szükséges a környezetvédelmi célkitűzéseknek való megfeleléshez, tehát nem lenne szabad, hogy bármiféle támogatás legyen adható ezekre. A vasúti infrastruktúra megépítése túlzásnak tűnik, mivel a kamionos szállítás kézenfekvő helyettesítési lehetőséget képviselne, ami semmiféle kiegészítő beruházást nem tenne szükségessé. A környezetre gyakorolt hatások minimálisak lesznek.

4. BELGIUM ÉS A SEL ÉSZREVÉTELEI

4.1. Általános észrevételek

- (25) Belgium és a SEL úgy vélik, hogy a támogatás nem gyakorolna negatív hatást a tagállamok közötti forgalomra, és nem juttatná a SEL-t olyan jellegű előnyhöz, ami torzítja a versenyt. A projekt minden eleme esetén a támogatható költségek aránya elegendő ahhoz, hogy a támogatást megindokolja. Részletes információkat és indoklásokat adtak meg a támogatható költségekről. Amennyiben ezek már bemutatásra kerültek a 2–5. szakaszokban, a jelen szakasz nem ismétli meg ezeket.

4.2. A PM4 és a DIP2 egységek: folyóiratnyomó papír gyártása 100 %-ban újrahasznosított rostokból

- (26) Ami az újrahasznosítás százalékos arányát jelenti, ezek tulajdonképpen a tagállamok számára előírt normák, de a Belgiumban kialakult helyzetben úgy tűnik, közvetlen kapcsolat van e szabályok és a SEL tevékenységei között.
- (27) A 100 %-ban újrahasznosított rostokból készült újságnomó papír egyáltalán nem felel meg a technika jelenlegi állásának. Európában jelenleg valójában mindössze 5 vagy 6 egység van újságnomó papír gyártására ebben a nagyságrendben. A gyártási létesítmények túlnyomó része olyan papírt gyárt, amely 40 és 80 % közötti százalékos arányban tartalmaz újrahasznosított rostokat. Ezek a berendezések nem sorozattermékek és azok mindegyike újító jellegű volt. Az optimális termelékenység eléréséhez rendszerint mintegy két évre van szükség, vagyis sokkal hosszabb időre, mint a jelenlegi technikai fejlettségnek megfelelő berendezés esetében. A PM4 és a DIP2 azok közé tartoznak, amelyek a világon a legjobbak.

4.3. PM3 egység: 80 %-ban újrahasznosított folyóiratnyomó papír

- (28) A már az indításról szóló határozatban bemutatott érveken kívül Belgium és a SEL hangsúlyozza a PM3 újító és a maga nemében egyedi jellegű elemeit, valamint a beindítási költségek és a tanulási görbe fontosságát. Ez bizonyítja azt is, hogy a beruházás nem tekinthető olyannak, ami a technika jelenlegi fejlettségének felel meg. Elismerik, hogy a folyóiratnyomó papír piaca az újrahasznosított rostok magasabb tartalma felé és az alacsonyabb energiafelhasználás felé halad, de a SEL beruházása nem tekinthető olyannak, ami a technika jelenlegi fejlettségi szintjének felel meg.
- (29) A PM3 egység rekonstrukcióját akkor kezdték meg, amikor erre műszaki vagy gazdasági szempontból még nem volt szükség. Ezt az egységet úgy kell tekinteni, mint prototípust a Stora Enso csoport számára. A beruházás teljes mértékben megfelel a csoport hosszú távú stratégiájának, amely a folyamat, az erőforrások felhasználásának és az alkalmazottak képességeinek állandó javítása, tartós papír gyártásának elérése céljából.

- (30) Sem Belgium, sem a SEL nem tett észrevételeket a LEIPA által megkezdett beruházásokkal kapcsolatban, ahol a folyóiratnyomó papír szintén alapvetően újrahasznosított rostokból készül⁽⁶⁾.

4.4. A kapcsolt hő- és áramtermelés megvalósítása iszapégetésben

- (31) Ha figyelembe vesszük a KHÁT iszapégető berendezés teljes költségét, beleértve az értékcsökkenési leírást, semmiféle nettó eredmény nem keletkezne a berendezés élettartamának első öt évében. Ha a SEL nem eszközölt volna beruházást ebbe a létesítménybe, megvásárolhatná a gőzt és az áramot, amelyre szüksége van, egy szomszédos gyártótól. Ebben az esetben a SEL-nek egy kiegészítő gőzkazánba kellene befektetnie, 1 189 000 eurós költséggel. Ezért a támogatásra jogosult költségeknek meg kell felelniük a teljes beruházási költségnek, az 1 189 000 euró levonásával.

⁽⁶⁾ A 10. megjegyzés az eljárásnak a 88. cikk (2) bekezdése alapján történő megindításáról, ld. az 1. oldal alján a megjegyzést ebben a határozatban.

- (32) Mindenesetre egy hagyományos KHÁT-berendezés alkalmasabb helyettesítési megoldást jelenthetne ugyanannak a gőz- és árammennyiségnek az előállítására, mint a külön gőz- és áram-előállító egységek.

4.5. A lágy víz tisztítása

- (33) Ha a SEL rendelkezne engedéllyel korlátozott mértékben felszín alatti víz kivételére, az lenne a reális, ha továbbra is ezt tenné. A ml-enkénti teljes költség gyakorlatilag hasonló ebben a két esetben, de semmiféle beruházásra nincs szükség. Mindazonáltal a gyakorlatban nem lenne reális ilyen mértékű felszín alatti víz kivétele.

4.6. A szennyvíz tisztítása

- (34) Belgium kifejtette, hogy nem szükséges a meglévő víztisztító berendezések kapacitásának növelése, figyelembe véve a szennyvíz tisztításának és a gyártási folyamatnak az optimalizálását. A beruházás lényegében egy pufferciszternára vonatkozik, amelynek az a feladata, hogy biztosítsa a tisztítás stabil működését és azokra a műszaki felszerelésekre, amelyek a meglévő tisztítólétesítményekkel való összeköttetést megvalósítják. A szennyvíztisztító létesítmény rendelkezik bizonyos újító jellegzetességekkel.

- (35) A tisztítás meghaladja azt, amit a VLAREM-szabványok megkövetelnek, de az engedélyben előírt szabványokat is (csaknem minden anyag vonatkozásában). Ez utóbbiak szigorúak és – a hatóságokkal folytatott tárgyalások során – azokat adaptálták, annak érdekében, hogy a tisztítóberendezésekkel a lehető legjobb eredményeket ériék el. Ezek meghaladják „az elérhető legjobb technikát” alapul vevő szinteket. Egy szakértői jelentés úgy véli, hogy a 260 mg/l-ben megállapított korlát a kémiai oxigénigény (KOI) szempontjából rendkívül ambíciózusnak tekintendő. A környezetvédelmi engedély egy további 180 mg/l-es csökkentést ír elő, ami példa nélküli eset a papíragaztatban.

- (36) A KOI kivételével minden anyagkoncentráció alacsonyabb a szennyvízben, mint a Kaléból származó vízben.

4.7. A víz harmadlagos tisztítása

- (37) Belgium úgy véli, hogy a víz esetleges harmadlagos tisztítására szánt támogatás összeegyeztethető lenne, ugyanazon okokból kifolyólag, mint amelyek a szennyvíz tisztítására alkalmazandóak. Figyelembe véve a rendelkezésre álló szakértői jelentést és mivel még várakozik a flamand hatóságok határozatára, azzal a kérelmével kapcsolatban, hogy eltérhessen a KOI-ra vonatkozó 180 mg/l-es normától, a SEL még nem hozott döntést ezzel a beruházással kapcsolatban. Nem kért szubvenciót sem.

4.8. A papírhulladékok átmeneti tárolása és a vasúti infrastruktúra

- (38) Belgium és a SEL hangsúlyozzák, hogy a közúti szállításról a vasúti szállításra való áttérés teljes mértékben összhangban van a Bizottság „Az európai közlekedéspolitikája 2010-ig: a döntések ideje” (7) c. fehér könyvével. A vasúti infrastruktúrába történő beruházások nem szükségessé teszik egy papírgyártó üzem működéséhez, amennyiben a közúti infrastruktúrák adaptálhatók lennének az új helyzethez, a főút eltérítésének köszönhetően. Ez az utóbbi megoldás bizonyos hátrányokkal járna, de azokat minimálisnak kell tekinteni. Ezt az elemzést megerősíti egy olyan tanulmány, amely a környezeti hatások értékelésének keretében készült el. A szállítás költsége nem emelkedett volna, ha a vasúti infrastruktúrába történő beruházás nem valósult volna meg.

- (39) A támogatás megfelel a közlekedési ágazatban adott állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak is. A beruházások támogathatóak lettek volna a Marco Polo európai program keretében is, de semmiféle támogatás iránti kérelmet nem terveztek. A támogatás ahhoz szükséges, hogy kompenzálja a kiegészítő költségek egy részét. Egyébként a közúti szállítás is támogatott, mivel a forgalmi dugókkal és a környezetszennyezéssel kapcsolatos összes költség adómentes.

5. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

5.1. Állami támogatás a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében

- (40) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy – kivéve a Szerződésben előirányzott eltéréseket – azok a támogatások, amelyek rontják vagy ronthatják a versenyhelyzetet, amikor egyes vállalatokat vagy egyes tevékenységeket előnyben részesítenek, nem egyeztethetőek össze a közös piaccal, amennyiben kihatnak a tagállamok közötti forgalomra. A tervezett szubvenció és adómentesség – ez utóbbi esetében olyan mértékben, amennyiben csökkenti a ténylegesen fizetendő adókat – támogatásokat képviselnek a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében, mert állami erőforrások terhére mentesítik a SEL-t a beruházási költségek egy része alól, amelyeket normál esetben neki magának kellene fizetnie. A támogatás megerősíti a SEL helyzetét versenytársaival szemben a Közösségen belül, és ennek következtében úgy tekintendő, mint ami a versenyre kihat. Tekintetbe véve, hogy intenzív árucserforgalom van a tagállamok között az újságy nyomó papír és a folyóirat nyomó papír vonatkozásában, illetve a papírhulladék és a papírpép vonatkozásában, a Bizottság úgy véli, hogy a SEL-nek adott támogatás kihat a tagállamok közötti kereskedelemre.

- (41) Belgium betartotta azt a kötelezettséget, hogy be kell jelenteni a kért támogatást a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése és a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabályának 76. pontja szerint.

(7) COM(2001) 370 végleges, 2001.9.12.

5.2. Általános megjegyzések az összeegyeztethetőségről

- (42) A Bizottság megvizsgálta, hogy a Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdéseiben előírányzott mentességek alkalmazhatóak-e. A Szerződés 87. cikkének (2) bekezdésében előírányzott mentességek felhasználhatók annak megindoklására, hogy a támogatás összeegyeztethető a közös piaccal. Mindenesetre a támogatás a) nem szociális jellegű és nem egyéni fogyasztóknak adják meg, b) nem természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károkat hoz helyre és c) nem szükséges ahhoz, hogy a Németország megosztásából adódó gazdasági hátrányokat kompenzálja.
- (43) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a), b) és d) pontjaiban előírt, az olyan régiók gazdasági fejlődésének kedvezményezését szolgáló támogatásokra vonatkozó mentességek, amelyekben az életszínvonal abnormálisan alacsony, vagy amelyekben súlyos a munkanélküliség, azok a támogatások, amelyek célja egy közös európai érdeket képviselő projekt megvalósítását segítik elő, vagy az egyik tagállam gazdaságában bekövetkezett súlyos zavar elhárítását szolgálják, valamint a kultúra segítésére és az örökség megőrzésére irányuló támogatások nem alkalmazhatóak. Belgium nem kísérte meg, hogy a támogatásokat ezeknek a rendelkezéseknek az alapján indokolja.
- (44) Ami a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti mentességet illeti, vagyis az egyes gazdasági tevékenységek fejlődésének megkönnyítését, a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatásnak nem célja a kutatás és a fejlesztés, a kis- és középvállalkozások által megvalósított beruházások vagy a SEL megmentése vagy szerkezetátalakítása. A támogatás fontos lehet abban, hogy ösztönözze a kiválasztott telephelyen a beruházásokat. Mindenesetre Langerbrugge nem olyan régióban található, ahol az indító beruházások regionális támogatásokat kaphatnak. Ezért a támogatás nem egyeztethető össze a közös piaccal annak az indítéknak az alapján, hogy megkönnyíti a fejlődést bizonyos régiókban.
- (45) A Bizottság megvizsgálta, hogy a támogatás nem vehetné-e igénybe valamelyik mentességet a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, más indokból, és nevezetesen, hogy az adott esetben alkalmazható-e a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály. A támogatás megadására egy olyan támogatási rendszer értelmében került sor, amelyet a Bizottság 2000-ben jóváhagyott⁽⁸⁾. Viszont ez a jóváhagyás az új keretszabály alkalmazása előtt történt. Amikor az új keretszabályt elfogadta, a Bizottság azt javasolta a tagállamoknak, hogy hasznos intézkedés lenne, ha a meglévő támogatási rendszereket adaptálnák, hogy azok 2002. január 1-je előtt összeegyeztethetővé váljanak az új keretszabállyal. Belgium feltétel nélkül elfogadta ezt a javaslatot a hasznos intézkedésekre, és így a 2000-ben jóváhagyott rendszert adaptálnia kellett. Ezért a Bizottság a támogatás összeegyeztethetőségét az új keretszabálynak megfelelően értékelte. A projektnek a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos részét viszont a Szerződés 73. cikkére figyelemmel értékelte, amely az olyan állami támogatásokkal foglalkozik, amelyek a közlekedési koordináció szükségleteit élegetik ki.

5.3. Összeegyeztethetőség a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály szerint

- (46) A környezetvédelmi támogatásokról szóló közösségi keretszabály 29. pontja alapján engedélyezhető az olyan beruházásokhoz adott támogatások, amelyek lehetővé teszik a vállalatok számára az alkalmazandó közösségi szabványok meghaladását, maximálisan a támogatható beruházások bruttó költségének 30 %-os szintjéig. Ezek a feltételek alkalmazandók azokra a támogatásokra is, amelyeket olyan vállalatok kapnak, ahol beruházásokat kezdeményeznek kényszerítő közösségi szabványok hiányában, vagy ahol beruházásokra van szükség az érvényben lévő közösségi szabványoknál szigorúbb nemzeti szabványok tiszteletben tartásához. Ahogyan azt a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 6. pontja megállapítja, közösségi szabványoknak tekintik a környezetszennyezés integrált megelőzéséről és csökkentéséről szóló, 1996. szeptember 24-i 96/61/EGK tanácsi irányelv⁽⁹⁾ alkalmazásában a nemzeti szervek által előírt szabványokat is. Ennek az irányelvnek megfelelően a tagállamoknak meg kell határozniuk azokat a szabványokat, amelyeket előírnak a környezetvédelmi engedélyekben az elérhető legjobb technikák alkalmazásával elérhető eredmények alapján.
- (47) A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 36. és 37. pontja szerint támogatható költségnek minősülnek a beruházások, amikor olyan területeken valósulnak meg, ahol feltétlenül szükségesek a környezetvédelmi célkitűzések eléréséhez, olyan épületek, létesítmények és berendezések, amelyek a környezetszennyezés vagy az ártalmak csökkentését vagy kiküszöbölését, vagy a környezet védelmét célzó gyártási módszerek alkalmazását szolgálják. A támogatható költségeknek szigorúan a környezetvédelmi célkitűzések eléréséhez szükséges kiegészítő beruházások költségeire kell korlátozódniuk.

5.3.1. A DIP2, a PM4 és a PM3 egységek: az újrahaznosítás arányának növelése

- (48) A Bizottság nem vonja kétségbe azokat az előnyöket, amelyeket a papírhulladék újrahaznosítása a környezet számára jelent. Úgy véli azonban, hogy lehetetlen megindokolni a DIP2, a PM4 és a PM3 egységeknek adott támogatást a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. pontja alapján, miszerint azok növelik az újrahaznosítás arányát.
- (49) A Bizottság emlékeztet arra, hogy mindenekelőtt a jog általános elveinek megfelelően minden kivétel korlátozó módon értelmezendő. A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály meghatározza azokat a feltételeket, amelyek esetén a Bizottság egy támogatást a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthet a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint, és az tehát kivételt képez a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjában szereplő általános tiltás alól. Emlékeztetni kell arra is, hogy a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály „a szennyező fizet” általános elvre alapul, és ennek a keretszabálynak minden értelmezése során kötelezően tiszteletben kell tartani ezt az elvet.

⁽⁸⁾ Ld. megjegyzés az 5. oldal alján.

⁽⁹⁾ HL L 257, 1996.10.10., 26. o.

- (50) A PM3-ba, a PM4-be és a DIP2-be történő beruházásokat arra használják majd fel, hogy újságnymó papírt és folyóiratnyomó papírt gyártsanak, amelyek végül mind papírhulladékká válnak. A gyártási kapacitás növekedése tehát a papírhulladék mennyiségének növekedését eredményezi majd, amely csak részben kerül újrahasznosításra. Ilyen szempontból a PM2 egység bezárása és a finnországi és svédországi gyártás csökkentése, ami (részben) ellensúlyozza a PM3 és a PM4 kapacitásainak növekedését, nem vehető figyelembe. A bezárt kapacitások régebbiek, mint az új kapacitások, eltérő műszaki jellegzetességekkel rendelkeznek, és nem ugyanolyan pozíciókat foglalnak el a piacon. A közvetlen összehasonlítás nem lehetséges.
- (51) A beruházásokról feltételezhető, hogy megnövelik a papírhulladék mennyiségét. Nem garantált azonban, hogy valóban a papírhulladékok begyűjtésének növekedését eredményezik majd, sem általánosságban, sem pedig a SEL eladásából származó papírhulladékot illetően. Következésképpen a beruházások nem csökkentik azt a környezetszennyezést, amelyet maga a SEL vált ki. A környezetvédelmi előnyök járhatnak közvetett hatásokkal a papírhulladék kínálatára és keresletére, amelyek kihatással vannak e termékek felhasználóinak és szállítóinak egészére, nem csupán a SEL-re.
- (52) Egyébként a Bizottság megjegyzi, hogy papírhulladék arányára vonatkozó normák nem a különböző vállalatokra közvetlenül alkalmazandó jogi normák, bár Belgium esetében ezek nagy hatással lennének a SEL tevékenységeire. Inkább az európai jogszabályok által a tagállamokra kiszabott normákról van szó, nevezetesen a hulladéklerakókról szóló irányelvről⁽¹⁰⁾ és a csomagolásról és a csomagolási hulladékról szóló irányelvről⁽¹¹⁾. A támogatást nem azért adják a vállalatnak, hogy meghaladja azokat a normákat, amelyek rá közvetlenül alkalmazandóak. A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. pontjában említett első helyzet, amely feljogosít támogatások adására, annak érdekében, hogy a vállalatok az alkalmazandó közösségi normákat meghaladhassák, az adott esetben nem alkalmazható.
- (53) Belgium úgy véli viszont, hogy a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. pontjában említett második helyzet alkalmazandó, vagyis az, amikor támogatásokat olyan vállalatoknak adnak, amelyek közösségi normák hiányában valósítanak meg beruházásokat. A Bizottság azonban arra a következtetésre jutott, hogy nem ez a helyzet. A PM3, a PM4 és a DIP2 egységekbe történő beruházások általános célkitűzése az, hogy elősegítse az újrahasznosítást, ezáltal mentesítve az igazi környezetszennyezőket azok alól a terhek alól, amelyeket egyébként viselniük kellene. A támogatásnak nem célja a SEL eladásából származó papírhulladék mennyiségének csökkentése. Inkább arra serkenti a SEL-t, hogy visszavegye azt a papírhulladékot, amely bármely papírgyártó által eladott termékekből származik. A Bizottság úgy véli, hogy a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretsza-
- bály 29. pontja azokra az esetekre vonatkozik, amikor egy vállalat azért eszközöl beruházásokat, hogy saját teljesítményét javítsa a környezetvédelem szempontjából és csökkentse saját környezetszennyezését. Az ilyen esetekben a támogatások megadhatók, a vállalatok serkentésére, hogy saját helyzetüket javítsák a környezetvédelem szempontjából. Más szóval, a szabályok könnyen megkerülhetők lennének, ha a támogatásokat nem a környezetszennyezőknek adnák, hanem azoknak a társaságoknak, amelyek a környezetszennyezéssel felelős módon foglalkoznak.
- (54) Ezt az értelmezést erősíti meg a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 18 b) pontja, amely szerint „a támogatás ösztönzőként is működhet, hogy a vállalkozások teljesítsék túl a szabványokat vagy vállaljanak további beruházásokat, hogy csökkentsék üzemeik környezetszennyezését”.
- (55) Egyébként a Belgium által sugallt értelmezés lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy beruházásaikra minden olyan ágazatban szubvenciót szerezzenek, ahol a másodlagos nyersanyagok felhasználására nyílik lehetőség. Ezeket a támogatásokat anélkül adnák meg, hogy a vállalatoknak tiszteletben kellene tartaniuk az állami támogatásokra, nevezetesen a regionális támogatásokra és a KKV-k beruházásaihoz adott támogatásokra vonatkozó szabályokat. Az ilyen támogatások súlyos torzulásokat válthatnának ki az érintett piacokon.
- (56) Ezért vélekedik úgy a Bizottság, hogy a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. pontja nem alkalmazható a PM3, a PM4 és DIP2 beruházásokra, azok összességében. A Bizottság megvizsgálta azonban, hogy a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. vagy 30. pontjai alkalmazhatóak-e a beruházások egyes részeinél.
- 5.3.2. A környezetvédelmi beruházások különböző elemei a PM3, a PM4 és a DIP2 egységeknél, az energiafelhasználás csökkenése a PM4 egységnél
- (57) Ahogyan azt a 9. pont kifejti, Belgium úgy véli, hogy a beruházások különböző elemei a PM4 és a DIP2 egységeknél, amelyek legalább 19,1 millió eurós többletköltséggel járnak, kaphatnának támogatást a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. pontjának címén. Mindenesetre ezeknek az elemeknek a leírása nyilvánvalóvá tesz bizonyos költségmegtakarításokat. A hűtőtornyokban történő kiegészítő beruházás például az energiafelhasználás 10 MW-os csökkenését jelentené a téli időszakban. A fehérvízkör lezárása a vízfelhasználás csökkentését célozza. A mozgatható prések használata a hagyományos sajtológó helyett lehetővé teszi a SEL számára, hogy szárazabb papírokat állítson elő, optimalizálja a szárítás folyamatát és energiát takarítson meg. A Bizottság ismételt kérése ellenére Belgium sem azt nem bizonyította be, hogy a költségek teljes egészükben támogathatók lennének kiegészítő költségekként, sem azt nem jelezte, hogy a SEL milyen előnyökre tenne szert a beruházásnak ezen különleges elemei révén, ahogyan azt a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 36. és 37. pontjai megkövetelik. Nem számítható tehát ki, hogy mi lenne az a támogatási összeg, amelyre az engedély megadható.

⁽¹⁰⁾ A hulladéklerakókról szóló, 1999. április 26-i 1999/31/EK tanácsi irányelv, HL L 182., 1999.7.16., 1. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁽¹¹⁾ A csomagolásról és a csomagolási hulladékról szóló, 1994. december 20-i 94/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, HL L 365., 1994.12.31., 10. o. A legutóbb a 2004/12/EK irányelvvel (HL L 47., 2004.2.18., 26. o.) módosított irányelv.

- (58) Ahogyan azt a 10. pont említi, Belgium kiemelte, hogy a PM4 egység kaphatna támogatásokat a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 30. pontja alapján, amennyiben az energiafelhasználás csökkentése lehetővé válik. Ahelyett, hogy a klasszikus szélességű papírgyártó gépbe ruházott volna be, a SEL úgy döntött, hogy egy újszerű gépet választ, amely kevesebb energiát használ fel. A beruházás tehát megfelel az energiatakarékosság meghatározásának.
- (59) A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 36. és 37. pontjainak megfelelően csak a szigorúan a környezetvédelmi célkitűzések eléréséhez szükséges beruházások támogathatóak. Nemcsak a PM4 egység egy része az, ami lehetővé teszi az energiafogyasztás csökkentését. A döntő tényező a rotációs elemek együttesen nagyobb szélessége, ami hatással van a gép egész tervrajzára és megépítésére, és egyrészt kisebb sebességét, másrészt a prések szakaszának adaptálását teszi szükségessé. Egy független szakértő részletes elemzést készített az újságnymó papír gyártásához szükséges hagyományos gép költségéről. Ezután elkészült a tényleges beruházási költség részletes értékelése. A különbségek nem csupán a műszaki specifikációkból, de a pontosabb ismeretekből, a potenciális árcsökkentési lehetőségekből stb. is adódnak. A becsült 14,1 millió eurós támogatható költség azonban csak a berendezésekbe történő beruházások relatív költségkülönbözeteire vonatkozik⁽¹²⁾. Ez az értékelés józan feltételezések alapján készült, kerülve minden túlzó becslést.
- (60) A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 37. pontjának harmadik számozatlan bekezdése szerint a támogatható költségeket úgy kell kiszámítani, hogy elvonatkoztatunk az esetleges kapacitásnövelésből származó előnyöktől és a beruházás élettartamának első öt éve során keletkezett költségmegtakarításoktól. A beruházás élettartamának első éveiben a magasabb beindítási költségek azonban meghaladják azokat a megtakarításokat, amelyek az energia, a nyersanyagok és a termelékenység területén megvalósulnak.
- (61) Következésképpen a PM4 egység vonatkozásában a Bizottság becslése szerint elfogadhatónak ítélt meg egy $40\% \times 14,1$ millió eurós = 5,64 millió eurós összegű támogatás.
- (62) Nem létezik olyan párhuzam, amelynek alapján a PM3 és a DIP2 egységek számára a támogatások összegegyeztethetőeknek minősülhetnének.
- 5.3.3. A KHÁT iszapégető létesítmény
- (63) A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 31. pontjának megfelelően a kapcsolt hő- és áramtermelésre szolgáló beruházások kaphatnak támogatást, amikor
- a konverzió hozama különösen magas. Ilyen szempontból a Bizottság nevezetesen figyelembe veszi majd a gyártási folyamatban felhasznált primer energia típusát. Ezek a beruházások kaphatnak támogatást a támogatható költség 40 %-ának megfelelő mértékben, a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 36. és 37. pontjának megfelelően.
- (64) A létesítmény biomasszát használ fel⁽¹³⁾, amely közvetlenül az üzemből kerül ki, valamint földgázt, a konverziós hozama pedig 87,5–90 % lesz. Figyelembe véve a hasznos hőigényen alapuló kapcsolt energiatermelés belső energiapiacra való támogatásáról és a 92/42/EGK⁽¹⁴⁾ irányelv módosításáról szóló, 2004. február 11-i 2004/8/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet, a Bizottság úgy véli, hogy ez a beruházás beletartozik a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 31. pontjának alkalmazási körébe.
- (65) A kérdéses költségek egésze vonatkozik a biomasszából kiindulva áramot és hőt termelő kapcsolt berendezés révén keletkező áram és gőz előállításához és felhasználásához szükséges épületekre, berendezésekre és felszerelésekre. Ezek tehát támogathatóak a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 36. pontjának megfelelően.
- (66) A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 37. pontja első bekezdésének megfelelően csak a kiegészítő költségek támogathatóak. Az adott esetben a gazdaságosabb megoldás az lenne, ha egy hagyományos berendezésbe ruháznának be a kapcsolt hő- és áramtermeléshez. Egy 55 000 kW-os nagynyomású gőzgenerátorral lenne szó, és egy kiegészítő 9 400 kW-os gőzturbinával, ami egy 5 180 000 euró összköltségű beruházást képviselne.
- (67) A környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 37. pontjának harmadik számozatlan bekezdése szerint a támogatható költségeket úgy kell kiszámítani, hogy elvonatkoztatunk a beruházás élettartamának első öt éve során keletkezett költségmegtakarításoktól, és a hozzájuk társuló többlettermelésektől ugyanazon öt év során. A szóbanforgó megtakarítások a következők:
- a kapcsolt hő- és áramtermelést végző hagyományos berendezés üzemeltetésének megtakarított költségei: itt a hagyományos KHÁT-berendezés fűtőanyaggal való ellátásának költségeiről van szó, ugyanakkora mennyiségű gőz és hő előállítására, a személyzet költségei, a karbantartási költségek és a hagyományos berendezés működéséhez szükséges demineralizált víz költsége,

⁽¹²⁾ Egy kis része valójában a cserealkatrészekre vonatkozik, amelyek ahhoz szükségesek, hogy garantálják a termelés folyamatosságát.

⁽¹³⁾ A belső villamosenergia-piacon a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatásáról szóló, 2001. szeptember 27-i 2001/77/EK parlamenti és tanácsi határozat 2. cikkének b) pontja értelmében (HL L 283., 2001.10.27., 33. o.) a 2003. évi csatlakozási okmány által módosított irányelv.

⁽¹⁴⁾ HL L 52., 2004.2.21., 50. o.

- az iszapkezelés elkerült költsége. Ha az iszapokat nem égetnék el a KHÁT-létesítményben, a SEL-nek a következő lehetőségek közül kellene választania: 1) szétterítés, nevezetesen azoknak az iszapoknak az esetében, amelyek a víz tisztításából származnak, de nem a festéktelenítésből származó iszapoknál; 2) felhasználás a téglaiiparban; 3) felhasználás fűtőanyagként villamos energia gyártására, nevezetesen, amennyiben az iszapokat biomasszának tekintjük; 4) felhasználás a cemenetágazatban,
- működési támogatások: a SEL be tudná szerezni az általa előállított áramra a zöld bizonyítványokat. A belga hatóságok garantálják bizonyítványonként a 80 eurós minimális árat. A 2003-ban elért effektív ár valamivel magasabb lenne.

- (68) Ami a kiegészítő költségeket illeti, ezek a KHÁT iszapkezelő létesítmény következő üzemeltetési költségei: kapcsolt felhasználású gáz, a hamu szállítása és ürítése, a demineralizált víz felhasználása, jóval magasabb személyi költségek, környezetvédelmi tanúsítványok költsége, a fűtőgáz ellenőrzése és tisztításának költsége. Az iszapok égetés előtti víztelenítésének költségei nem kerültek levonásra, mivel a víztelenítésre mindenképpen szükség van.
- (69) Egy ötéves időszak alatt, 2003 májusától 2008 áprilisáig, a teljes nettó megtakarítások 16 343 000 eurót tennének ki, a 2003. január 1-jei nettó jelenértéken.
- (70) A fentieket figyelembe véve, a támogatható összegek $40\% \times [55\,147\,000 \text{ euró} - 5\,180\,000 \text{ euró} - 16\,343\,000 \text{ euró}] = 13\,449\,600 \text{ eurót}$ tesznek ki.
- (71) Bizonyos esetekben az iszapok egy KHÁT-létesítményben történő elégetése következhet a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 29. pontjából, például, amikor a társaság az iszapok eltávolításának a környezet szempontjából kedvezőbb technológiáját választja ahhoz a technológiához képest, amely a közösségi szabályok értelmében engedélyezett. A SEL-nek azonban nincs ilyen lehetősége. Minden esetben az iszapok elégetésre kerülnének, akár visszanyerik a hőértéket, akár nem. Ezért a választott megoldás előnyei a környezet szempontjából abban vannak, hogy energiát nyernek a kapcsolt áram- és hőtermelésből, és a támogatás végül is csak a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 31. pontja értelmében lenne megadható.

5.3.4. A lágy víz tisztítása

- (72) A beruházások ahhoz szükségesek, hogy a Kale patakából származó felszíni vizeket fel lehessen használni. Belgium azonban nem erősítette meg, hogy a SEL-nek lenne egy másik, olcsóbb választási lehetősége, amely megfelelne a közösségi jogszabályoknak. Belgium elismeri, hogy „a gyakorlatban nem reális felszín alatti vizeket ilyen mennyiségben kivételezni. Ha a SEL rendelkezne olyan engedéllyel, amely felhatalmazza a felszín alatti vizek (korlátozott) kivételezésére, ezeknek a kivételeknek a foly-

tatása ésszerűen reálisnak lenne tekinthető.” Mindazonáltal a SEL jelenleg semmiféle engedéllyel nem rendelkezik, amely lehetővé tenné számára, hogy felszín alatti vizeket vételezzon, és ezzel kapcsolatban semmiféle részlet nem ismert. Figyelembe véve azokat a problémákat, amelyek jelenleg Flandriában vannak a felszín alatti vizek vonatkozásában, és amelyek még növekednek is, úgy tűnik, hogy a hatóságok korlátozásokat vezetnek be az új engedélyek kiadására. Egyébként, ahogyan Belgium magyarázza, az a tény, hogy nem használnak fel felszín alatti vizeket, már a vízvédelmi politika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló, 2000. október 23-i 2000/60/EK⁽¹⁵⁾ európai parlamenti és tanácsi irányelvnek („keretirányelv a vízről”) a fenntartható vízgazdálkodással kapcsolatos rendelkezéseinek alapján eldöntésre került. Ami a felszín alatti vizeket illeti, a jelzett irányelv 4. cikke (1) bekezdésének b) ii. pontja kimondja, hogy a tagállamoknak védeniük, javítaniuk és regenerálniuk kell a felszíni vizek teljes tömegét és biztosítaniuk kell az egyensúlyt a felszín alatti vizek kivétele és megújítása között, annak érdekében, hogy a felszín alatti víztömegek jó állapotban legyenek. Ezt a célkitűzést 2015-re kell elérni, és különféle közbenső határidőket is rögzítettek. Az(ok) a vízforrás(ok), amely(ek)et a Stora Enso felhasználhatja, valójában túlzott igénybevételnek vannak kitéve. Ezért a célul kitűzött 2015-ös dátum már most politikai következményekkel jár. A Bizottság jelenleg nem tudja ezt a második választási lehetőséget figyelembe venni a támogatható költségek kiszámításához, és a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 40. pontjának megfelelően semmiféle támogatás nem tekinthető összegegyeztethetőnek ennek az elemnek az esetében.

5.3.5. A szennyvíz tisztítása

- (73) Belgium elmagyarázza, hogy a szennyvizek minősége megfelel a felső normáknak a vonatkozó engedélyben megadottak többségének esetében, valamint a VLAREM II. normáinak, amelyek – véleménye szerint – az elérhető legjobb műszaki megoldásokon alapulnak, ahogyan azt a 96/61/EGK irányelv megköveteli. A kritikus pont azonban a kémiai oxigénigény (KOI) koncentrációja a vízben. Rövid távon a SEL nem lesz képes arra, hogy a KOI-t 260 mg/l alá levigye.
- (74) A „Rendelkezésre álló bevált technológiák” című, a papíripar számára rendelkezésre álló referenciadokumentum 1 700-2 700 mg/l KOI-t állapít meg, de ez sokkal nagyobb tonnánkénti vízfogyasztáson alapul, amely akkor volt az elérhető legjobb technológia, amikor ez a referenciadokumentum elkészült. Belgium megemlíti, hogy egy szakértői tanulmány a 260 mg/l-es normát rendkívül ambíciózusnak minősítette, és hogy erre egyáltalán nincs precedens a papíriparban. A környezetre gyakorolt hatások értékelése azonban, annak megjegyzésével, hogy a visszaengedés 260 mg/l lesz, a Stora Enso németországi, szászországi üzemének eredményeire hivatkozik.

⁽¹⁵⁾ HL L 327., 2000.12.22., 1. o. a 2455/2001/EK határozattal (HL L 331., 2001.12.15., 1. o.) módosított irányelv.

(75) A Stora Enso beruházáshoz megadott környezetvédelmi engedély még szigorúbb, és egy maximális 180 mg/l-es KOI-értéket ír elő, az alkalmazandó flamand jogszabályokra alapozva. A SEL eltérést kért annak érdekében, hogy leengedhessen olyan szennyvizeket, amelyek KOI-ja 260 mg/l. Az engedélyt megadták, az erre a kérelemre való utalással és azzal, hogy tanulmányt kell készíteni a jövőbeli korszerűsítésekről, amelyek lehetővé tennék a 180 mg/l-es norma elérését.

(76) A 96/61/EGK irányelv 10. cikkének megfelelően „ahol a környezetminőségi szabvány szigorúbb feltételeket igényel, mint amilyeneket az elérhető legjobb technikával el lehet érni, további intézkedéseket kell megkövetelni különösen az engedélyben az egyéb, környezetminőségi szabványoknak való megfelelés céljából hozható intézkedések sérelme nélkül.” A Stora Enso papírgyártó gépe a szennyvizet a Gand-Terneuzen csatornába vezeti ki, amely erősen szennyezett. A környezet számára adódó hatások értékelése szerint, 260 mg/l-es KOI-val a SEL teljes szennyvíz-kibocsátása a csatornába kerülő KOI összességének 10-15 %-át képviselnék, ami fontos hatás lenne és meghaladná a minőségi szintnek a csatorna esetében tervezett értékeit. A vízről szóló keretirányelv kötelezi a tagállamokat, hogy határozzák meg a megfelelő minőségi célkitűzéseket a felvevő vizek számára a tagállamokban. Bár az ebből az irányelvből adódó kötelezettségek talán még nem teljesen kényszerítőek, úgy tűnik, hogy a Gand-Terneuzen csatorna esetében rögzített célkitűzések nem haladják meg az irányelv által megszabott követelményeket.

(77) Következésképpen, ha a 260 mg/l KOI-s szennyvíz kibocsátását engedélyzték, ezt a normát közösségi normaként kellene kezelni, amelyet nevezetesen a 96/61/EGK irányelv 10. cikkének és a vízről szóló keretszabálynak megfelelően rögzítettek. Belgium nem bizonyította be, hogy a 260 mg/l-es norma meghaladná a közösségi jogszabályokban megköveteltek. Ebből következően a beruházás szükséges ahhoz, hogy a közösségi normákat, a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 6. pontjának feltételeit kielégítsék, és az így nem részesülhet támogatásban. Bár a beruházás, a KOI kivételével, túlmegy az alkalmazandó környezeti normákon, úgy tűnik, hogy nincs semmilyen kiegészítő beruházási költség, amely támogatható lenne, és a Bizottság ezekre a beruházásokra semmiféle támogatást nem tud összegeztethetőnek tartani.

5.3.6. A víz harmadlagos tisztítása

(78) A víz harmadlagos tisztítását szolgáló berendezések kiegészítő beruházásaira annak érdekében kerül sor, hogy megfeleljenek a KOI-val kapcsolatos normáknak. Belgium nem magyarázta meg, hogy ezek a normák meghaladnák a közösségi normákat. Mindenesetre Belgium nem jelentett be támogatást ezekre a beruházásokra, mivel a helyzet még nem világos, és függ annak a tanulmánynak az eredményétől, amelyet a SEL-nek el kell

készítenie, hogy megfeleljen a környezetvédelmi engedélynek. A Bizottságnak tehát nem kell következtetést levonnia ezzel kapcsolatban.

5.4. A vasúti infrastruktúra és a papírhulladékok átmeneti tárolása

(79) A projektnek ez a része egy szállítási tevékenységre vonatkozik, nem pedig magának a papírnak az előállítására. A beruházás tehát elsősorban a szállítási piacon folyó versenyt érinti. A Szerződés 73. cikke úgy rendelkezik, hogy a Szerződéssel összegeztethetőek azok a támogatások, amelyek a közlekedés koordinálásával kapcsolatosak. A vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁶⁾ hajtja végre a Szerződés 73. cikkét. A mondott rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja kimondja, hogy az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig, ahol olyan vállalkozásoknak nyújtanak támogatást, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher. A Bizottság úgy véli, hogy korábbi gyakorlatának megfelelően⁽¹⁷⁾ a rendezővágányok költségei a mondott cikk alkalmazási körébe tartoznak, mivel azok a vállalatok, amelyek versenyző közlekedési módokat, nevezetesen közúti szállítást kínálnak, nem kell viselniük ugyanezeket az infrastruktúra-költségeket. Egy közlekedési módról egy másik közlekedési módra történő átváltás megvalósítása, mint az adott esetben történik, koordinációs tevékenységnek minősül a Szerződés 73. cikkének értelmében. A Bizottság gyakorlatának megfelelően 50 %-os mértékig egy támogatás összegeztethetőnek tekinthető a közös piaccal, ezen az alapon. Ráadásul a SEL bebizonyította, hogy a vasúti szállítás nem szükséges ahhoz, hogy tevékenységeit folytatni tudja. Úgy tekinthető tehát, hogy a támogatás ösztönözheti a vállalatot a beruházás megvalósítására. Következésképpen a projekt ezen részére indokolt lehet támogatást adni a Szerződés 73. cikke alapján, 4 432 000 eurós összegig.

5.5. Összegeztethetőség közvetlenül a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján

(80) Mivel a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabálya nem alkalmazható a PM4 és a DIP2 egységek beruházásaira és a PM3 egység beruházásaira, a Bizottság megvizsgálta, hogy az ezen beruházásoknak megadott támogatás összegeztethetőnek tekinthető-e a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.

⁽¹⁶⁾ HL L 130, 1970.6.15., 1. o.

⁽¹⁷⁾ Ld. a Bizottság 2002. június 19-i, N643/2001 határozata, Ausztria, támogatási rendszer a magántulajdonú rendezővágányok kibővítéséhez (HL C 178., 2002.7.26., 20. o.), 2002. szeptember 18-i N308/2002 határozat, Németország, vezérelve Szász-Anhalt vasúti infrastruktúrájához adott támogatásokhoz (HL C 277., 2002.11.14., 2. o.), és 2001. február 9-i, N597/2000 határozat, Hollandia, támogatási rendszer magántulajdonú csatlakozásokhoz a belvízi közlekedéshez (HL C 102., 2001.3.31., 8. o.).

5.5.1. A PM4 és a DIP2 egységek: folyóiratnyomó papír gyártása 100 %-ban újrahasznosított rostokból

- (81) A SEL beruházása 100 %-ban újrahasznosított rostokból készülő újságy nyomó papír gyártókapacitásába olyan beruházásnak tekintendő, amely megfelel a technika jelenlegi állásának, amelyet számos újságpapírgyártó felvállalt vagy a többé-kevésbé közeli jövőben fel fog vállalni. A papírhulladék elegendő mennyiségeinek rendelkezésre állása továbbra is ilyen szempontból meghatározó tényezőnek tűnik, ahogyan azt a 100 %-ban újrahasznosított rostokból újságpapírt előállító egységek Belgium által említett példái megerősítik, amelyek közül az egyik a Stora Enso egy másik üzemében található. A „technika jelenlegi állásának megfelelő” technika nem keverendő össze a jelenleg legáltalánosabban használt technikával. Az a tény, hogy az ilyen típusú papírgyártó gépek (még) nem szériagyártásban készülnek, és hogy egy kétéves optimalizációs időszak szükséges, semmiben nem módosítja a Bizottság értékelését. Következésképpen a Bizottság ennek alapján nem tudja a támogatást összeegyeztethetőnek ítélni. Nemrégiben hasonló módon döntött azzal a támogatással kapcsolatban, amelyet egy ugyanilyen típusú beruházáshoz adtak a Shotton társaságnak az Egyesült Királyságban ⁽¹⁸⁾.

5.5.2. PM3 egység: átállítás a 80 %-ban újrahasznosított folyóiratpapírra

- (82) A 80 %-ban újrahasznosított rostokat tartalmazó SC folyóiratnyomó papír gyártása kétségkívül nem elterjedt, és valószínű, hogy a SEL Langerbrugge az első olyan gyártási egység, amelyben 6 méteres szélességű hengert alkalmaznak SC papír gyártására, amelynek újrahasznosított rosttartalma meghaladja a 60 %-ot. Az is kétségtelenül igaz, hogy az olyan, jó minőségű termék, mint a folyóiratnyomó papír általában alacsonyabb újrahasznosított rosttartalommal rendelkezik. Mindenesetre, az alábbiakban kifejtett okokból, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a PM3 egységben eszközölt beruházások közvetlenül nem részesülhetnek támogatásban a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.
- (83) Mindenekelőtt az újrahasznosított rostok arányának emelkedése manapság tendencia a papíragaztatásban, nemcsak az újságy nyomó papír, hanem a folyóiratnyomó papír, nevezetesen az SC minőség esetében is. Lehetséges, hogy tisztán műszaki szempontból a beruházás meghaladja azt, ami a technikai jelenlegi állásának tekinthető, bár az még nem nyert megállapítást, hogy a 80 %-os újrahasznosított rosttartalom célkitűzése elérhető. De bárhogy legyen is, ezek a célkitűzések nem tűnnek alapvetően különbözőnek azoktól a célkitűzésektől, amelyeket más papírgyártók valószínűsíthetően kitűznek, akár már most, akár a közeli jövőben. Ezt megerősítik azok az adatok, amelyeket egy érdekelt harmadik fél

biztosított, de más ügyek is, amelyeket a Bizottság korábban vizsgált ⁽¹⁹⁾.

- (84) Másodszor, a beruházás tökéletesen beleillik a SEL beruházási programjába, amely az eszközök javítására irányul, anélkül hogy a piacokat esetleg torzító új kapacitásokat hozna létre, és a PM2 bezárása, a SEL szavai szerint „tökéletesen beleillik a Stora Enso folyamatos korszerűsítési programjába, amely előirányozza azoknak a gyártási egységeknek a bezárását, amelyek hosszú távon nem jövedelmezőek” („dit past volledig in Stora Enso's continue verbeteringsprogramma date er op gericht is productie-eenheden die op lange termijn niet rendabel zijn te laten uitlopen”). A PM4 egység korszerűbb, mint a régi PM3 egység, és az új PM3 egység korszerűbb, mint a régi PM2 egység, a PM2 egység és egyes svédországi és finnországi eszközök bezárása pedig megakadályozza, hogy bármiféle kapacitásfelesleg legyen. Ez a beruházás-sorozat jelentős előnyöket hoz magával a SEL számára, mivel nem kell viselnie egy teljesen új és költséges, folyóiratnyomó papírt előállító gép beruházási költségét, nem lesz túlzott kapacitásnövekedés és a társaság technológiáját anélkül tudja fejleszteni, hogy túlságosan nagy pénzügyi vagy gazdasági kockázatokat vállalna. Nem volt más megoldás, mint ez a beruházás arra, hogy 80 %-ban újrahasznosított rostokból álló papírt tudjanak gyártani, alacsonyabb költséggel. A PM2 egység adaptálása például legfeljebb 55 %-os újrahasznosított rosttartalmat tett volna lehetővé. Minden papírgyártónak, amelyik igyekszik hosszabb távon versenyképes maradni műszaki és környezeti szempontból, rendszeresen bele kell egyeznie ilyen, újító termékekbe történő beruházásokba. A támogatás kihatása tehát kétséges marad, még akkor is, ha úgy tekinthetjük, hogy a beruházás a technika jelenlegi állását meghaladó technikára vonatkozik.
- (85) Harmadszor európai szinten létezik egy olyan kötelezettségvállalás, amely arra törekszik, hogy az újrahasznosított rostok felhasználása mostantól számítva 2005-ig átlagosan elérje az 56 %-ot. A jelenlegi átlag Belgiumban 49,8 %. Bár a folyóiratnyomó papír általában alacsonyabb mértékben tartalmaz újrahasznosított papírt, nehéznek tűnik ezeknek a célkitűzéseknek kizárólag oly módon történő elérése, hogy kizárólag a folyóiratnyomó papíron kívüli papírok újrahasznosított rosttartalmát növelik. Maga a SEL is hangsúlyozza, hogy figyelembe véve a belga papírpiacra elfoglalt helyzetét, a normák közvetlen hatást gyakorolnak tevékenységeire. Az újságy nyomó papír csak kis részét teszi ki az összes előállított papírnak. Egyébként az újságy nyomó papírt előállító összes egység nem kellően közel helyezkedik el az újrahasznosított papír forrásaihoz, és gazdaságilag esetleg nem bizonyul életképesnek az, hogy közülük néhányan alkalmazkodjanak az újrahasznosított rostok magasabb arányú felhasználásához 2005-től. Ezért nem meglepő, hogy az újrahasznosított papír arányának emelkedése a folyóiratnyomó papír esetében is tendencia.

⁽¹⁸⁾ Az Egyesült Királyság által tervezett, a WRAP program keretében újságy nyomó papír újrahasznosítására szolgáló létesítményhez adandó C 61/2002 állami támogatásról szóló, 2003. július 23-i 2003/814/EK bizottsági határozat (HL L 314., 2003.11.28., 26. o.).

⁽¹⁹⁾ Nevezetesen az N 713/02 ügy – Támogatás a LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Brandenburg (Németország) számára (HL C 110., 2003.5.8., 13. o.).

(86) Negyedszer, Belgium és a SEL nem fejtették ki, hogy mi lenne a költsége egy hasonló beruházásnak egy olyan, folyóiratnyomó papírt előállító egységbe, amely „normális”(abb) újrahasznosított rosttartalommal rendelkezne, és milyen megtakarításokat produkálna a beruházás megvalósítása ennek a választási lehetőségnek az esetében. Ezzel szemben mindketten ragaszkodnak ahhoz a tényhez, hogy a kiegészítő költségek nemcsak azért szükségesek, hogy 80 %-os újrahasznosított rosttartalmat érjenek el, hanem azért is, hogy jó minőségű folyóiratnyomó papírt kapjanak egy olyan géppel, amelyet eredetileg újságnomó papír előállítására készítettek. Így a beruházási költségek olyan tételeket foglalnak magukban, mint a víztelenítő létesítmény (az SC papír nehezebben vízteleníthető), egy harmadik szárító (mert az SC papír nehezebb), 2×4 lágy csipesszel ellátott hengernyomó, a papír nagyobb fényessége és az SC minőséghez adaptált tekercecsek elérése érdekében, új pépesítési szerszámok, az SC minőségű pép elérése érdekében. Legjobb esetben a beruházásnak csak egy része tekinthető kifejezetten az újrahasznosítás mértékének növelésére irányulónak ⁽²⁰⁾.

(87) Ötödször, ahogyan az az 5.3.1. alszakaszban már kifejtésre került, semmi nem garantálja, hogy a beruházás lehetővé teszi az újrahasznosított rostok felhasználásának növekedését, vagy a SEL eladásaiból származó újrahasznosított rostok felhasználásának emelkedését. A támogatás például nem függ attól, hogy a papírhulladék kiegészítő mennyiségét vegyék vissza az önkormányzati gyűjtőből, ahogyan az a Shottonnak megadott támogatás esetében történt. Mivel nem származik közvetlen előny a környezet számára, úgy tűnik, a támogatás célkitűzése elsősorban az innováció. Mindazonáltal a Bizottság támaszkodhat a kutatás-fejlesztéshez adott állami támogatások közösségi keretszabályára ⁽²¹⁾, hogy olyan támogatásokat hagyjon jóvá, amelyek kifejezetten az alap- és ipari kutatásnak és a kísérleti fejlesztésnek szólnak. Minél közelebb van a K+F a piachoz, annál nagyobb a kockázata annak, hogy a támogatás torzítja a versenyt. Ezért a hivatkozott keretszabály 2.3 pontja kizárja azokat a támogatásokat, amelyek valószínűsíthetően innovációs jellegű tevékenységeknek szólnak, de nem a fentiekben említett fázisokba tartoznak. Az érdekelt harmadik fél által beadott észrevételek megerősítik a verseny torzulásának kockázatát a jelen ügyben.

6. KÖVETKEZTETÉS

(88) Belgium betartotta a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése és a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 76. pontja szerinti, támogatásra vonatkozó bejelentési kötelezettségét.

(89) A SEL beruházásai a PM4 egységbe lehetővé teszik a villamosenergia, az adalékanyagok és a víz felhasználá-

sának csökkentését egy hagyományos újságnomó papírt előállító géphez képest. A támogatható beruházási költség 14 100 000 eurót tesz ki, az 5 640 000 eurós támogatás tehát a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető. Ami az iszapégető KHÁT létesítménybe történő beruházást illeti, a Bizottság úgy véli, hogy egy 13 449 600 euró összegű támogatás a közös piaccal összeegyeztethető. A vasúti infrastruktúrába és a papírhulladékok átmeneti tárolásába történő beruházásokat illetően a Bizottság úgy véli, hogy a közös piaccal összeegyeztethető támogatás összege legfeljebb 4 432 000 eurót tesz ki. Összesen egy 23 521 600 euró összegű támogatás az, amit összeegyeztethetőnek ítélt.

(90) A SEL beruházásai a PM3 és a DIP2 egységekbe, valamint a lágy víz és a szennyvíz tisztítására szolgáló létesítményekbe nem támogathatók,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

Az állami támogatás, amelyet Belgium adni tervezett az N.V. Stora Enso Langerbrugge számára, és amely egy 25 900 000 euró összegű szubvencióból és egy 9 millió euró értékűre becsült ingatlanadó-elengedésből áll, a közös piaccal 23 521 600 euró mértékig összeegyeztethető.

Ennek a támogatásnak a megvalósítása 23 521 600 euró összeggel tehát engedélyezett.

A támogatás fennmaradó része nem egyeztethető össze a közös piaccal, és ezért nem valósítható meg.

2. cikk

Belgium tájékoztatja a Bizottságot a jelen határozatról szóló értesítés időpontjától számított két hónapos határidőn belül, azokról az intézkedésekről, amelyeket az annak való megfelelés érdekében meghozott.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2004. szeptember 8-án.

a Bizottság részéről

Mario MONTI

a Bizottság tagja

⁽²⁰⁾ Ez jól mutatja, hogy ha a PM3-ba történő beruházást támogathatónak tekintenénk, csak a költségek egy része lenne kiegészítő költségnek tekinthető, a környezetvédelmi támogatásokról szóló keretszabály 36. és 37. pontjainak megfelelően.

⁽²¹⁾ HL C 45., 1996.2.17., 5. o.

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés a vizsgálat kezdeményezéséről az integrált elektronikus kompakt fénycsöveknek (CFL-i) a Kínai Népköztársaságból származó behozatalára megállapított dömpingellenes intézkedésekről szóló, 1470/2001/EK tanácsi rendelet esetleges megkerüléséről az integrált elektronikus kompakt fénycsövek (CFL-i) importjának Vietnamból, Pakisztánból vagy a Fülöp-szigetektől történő behozatala révén, akár Vietnamból, Pakisztánból vagy a Fülöp-szigetektől származóként tüntették fel ezeket, akár nem, és az ilyen behozatal feljegyzésének elrendeléséről szóló, 2004. szeptember 8-i 1582/2004/EK bizottsági rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 289., 2004. szeptember 10.)

Az 56. oldalon az 1. cikk (1) bekezdésében

a következő szövegrész: „8539 31 90*91 TARIC-kód”

helyesen: „8539 31 90*92 TARIC-kód”.

Helyesbítés az egyes Chiléből származó termékek vámkontingenseinek vonatkozásában a 312/2003/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2004. október 19-i 305/2005/EK bizottsági rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 52., 2005. február 25.)

A 8. oldalon, a mellékletben, a táblázat első oszlopában

a következő szövegrész: „09.1937 (*)”

helyesen: „09.1940 (*)”;

a következő szövegrész: „09.1939”

helyesen: „09.1941”;

a következő szövegrész: „09.1941 (**)”

helyesen: „09.1942 (**)”.
