

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 227



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

53. évfolyam

2010. augusztus 28.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

- ★ **Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 55. számú előírása – Egységes rendelkezések járműszerelvények mechanikus csatlakozó-alkatrészeinek jóváhagyásáról** 1

IV Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok

2010/460/EK:

- ★ **A Bizottság határozata (2009. november 19.) a C 38/A/04 (korábbi NN 58/04) és a C 36/B/06 (korábbi NN 38/06) állami támogatásokról, amelyeket Olaszország az Alcoa Trasformazioni számára vezetett be (az értesítés a C(2009) 8112. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾** 62

Ár: 4 EUR

(¹) EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek 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.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ-EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusa és hatálybalépésének időpontja az ENSZ-EGB TRANS/WP.29/343 sz. státusdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 55. számú előírása – Egységes rendelkezések járműszerelvények mechanikus csatlakozó-alkatrészeinek jóváhagyásáról

Tartalmaz minden olyan szöveget, amely az alábbi időpontig érvényes volt:

A 01. módosítássorozat 1. kiegészítése – hatálybalépés dátuma: 2010. március 17.

TARTALOMJEGYZÉK

ELŐÍRÁS

1. Alkalmazási kör
2. Fogalommeghatározások
3. Mechanikus csatlakozóberendezések vagy -alkatrészek jóváhagyása iránti kérelem
4. A mechanikus csatlakozóberendezésekre vagy -alkatrészekre vonatkozó általános követelmények
5. Mechanikus csatlakozóberendezéssel vagy -alkatrésszel ellátott jármű jóváhagyása iránti kérelem
6. A mechanikus csatlakozóberendezéssel vagy -alkatrésszel ellátott járművekre vonatkozó általános követelmények
7. Jelölések
8. Jóváhagyás
9. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész vagy a jármű módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése
10. A gyártás megfelelése
11. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén
12. A gyártás végleges leállítása
13. Átmeneti rendelkezések
14. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálatok és a jóváhagyó hatóságok neve és címe

MELLÉKLETEK

1. melléklet – Értesítés mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusjóváhagyásának megadásáról, kiterjesztéséről, elutasításáról, visszavonásáról vagy gyártásának végleges leállításáról, az 55. számú előírás alapján
2. melléklet – Értesítés járműtípus jóváhagyásának megadásáról, kiterjesztéséről, elutasításáról, visszavonásáról vagy gyártásának végleges leállításáról mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész beépítése tekintetében, az 55. számú előírás alapján

3. melléklet – Példa jóváhagyási jel elrendezésére
4. melléklet – Példa a jellemző értékek jelölésének elrendezésére
5. melléklet – A mechanikus csatlakozóberendezésekre vagy -alkatrészekre vonatkozó követelmények
6. melléklet – Mechanikus csatlakozóberendezések vagy -alkatrészek vizsgálata
7. melléklet – Beépítési és különleges követelmények

1. ALKALMAZÁSI KÖR

- 1.1. Ez az előírás meghatározza azokat a követelményeket, amelyeket a mechanikus csatlakozóberendezéseknek és -alkatrészeknek teljesíteniük kell annak érdekében, hogy azokat nemzetközileg kölcsönösen kompatibilisnek ismerjék el.
- 1.2. Ez az előírás a következőkhöz tervezett berendezésekre és alkatrészekre vonatkozik:
 - 1.2.1. járműszerelvényt alkotó gépjárművek és pótkocsik⁽¹⁾;
 - 1.2.2. csuklós járművet alkotó gépjárművek és pótkocsik⁽¹⁾, amelyeknél a pótkocsi által a gépjárműre gyakorolt függőleges terhelés nem haladja meg a 200 kN mértéket.
- 1.3. Ez az előírás az alábbiakra vonatkozik:
 - 1.3.1. a 2.3. szakaszban meghatározott szabványos berendezések és alkatrészek;
 - 1.3.2. a 2.4. szakaszban meghatározott nem szabványos berendezések és alkatrészek;
 - 1.3.3. a 2.5. szakaszban meghatározott nem szabványos egyéb berendezések és alkatrészek.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás alkalmazásában:

- 2.1. „mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek”: a gépjármű és a pótkocsi alvázkeretén, felépítményük teherhordó részein és alvázukon található összes elem, amelyek segítségével a gépjármű és a pótkocsi csatlakozik, és gépjárműszerelvényt vagy csuklós járművet alkot. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész rögzítésére vagy működtetésére szolgáló rögzített vagy levehető alkatrészek is idetartoznak.
- 2.2. Az automatikus csatlakoztatás követelménye akkor teljesül, ha a vontatójármű pótkocsihoz tolatása elegendő a csatlakozó teljes összekapcsolásához, automatikus reteszeléséhez és a reteszelőberendezések megfelelő csatlakozásának kijelzéséhez, külső beavatkozás nélkül.

A vonóhorgok esetében az automatikus csatlakozás követelménye akkor teljesül, ha a csatlakozó reteszelő berendezés nyitása és zárása külső beavatkozás nélkül megtörténik, amikor a vonórúd vonószemét beillesztik a horogba.
- 2.3. A szabványos mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek megfelelnek az ezen előírásban megadott szabványos méreteknél és jellemző értékeknek. Osztályukon belül a gyártótól függetlenül csereszabatosak.
- 2.4. A nem szabványos mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek nem felelnek meg minden tekintetben az ezen előírásban megadott szabványos méreteknél és jellemző értékeknek, de a megfelelő osztályba tartozó szabványos csatlakozóberendezésekhez és -alkatrészekhez csatlakoztathatók.
- 2.5. A nem szabványos egyéb mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek nem felelnek meg az ezen előírásban megadott szabványos méreteknél és jellemző értékeknek, és nem csatlakoztathatók a szabványos csatlakozóberendezésekhez és -alkatrészekhez. Ezek közé tartoznak például az olyan berendezések, amelyek nem felelnek meg a 2.6. szakaszban felsorolt A–L, valamint T osztály egyikének sem, például a speciális, nehézfuvarozási célra szánt berendezések és a meglévő nemzeti szabványoknak megfelelő különféle berendezések.

⁽¹⁾ A Közúti Közlekedési Egyezmény (Bécs, 1968) 1. cikkének t) és u) albekezdése szerint.

- 2.6. A mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek típus szerinti osztályozása a következő:
- 2.6.1. A osztály: a vontatójárművön található, 50 mm átmérőjű, gömb alakú berendezésből és karból álló vonógömbök és vonószárak, amelyek lehetővé teszik a pótkocsi kapcsolófejjel történő csatlakoztatását – lásd az 5. melléklet 1. szakaszát.
- 2.6.1.1. A50-1–50-5 osztály: szabványos 50 mm átmérőjű vonógömbök karimás csavarozott rögzítéssel.
- 2.6.1.2. A50-X osztály: nem szabványos 50 mm átmérőjű vonógömbök és vonószárak.
- 2.6.2. B osztály: a pótkocsik vonórúdjaához rögzített kapcsolófejek, amelyekkel a pótkocsit a vontatójármű 50 mm átmérőjű vonógömbjéhez csatlakoztatják – lásd az 5. melléklet 2. szakaszát.
- 2.6.2.1. B50-X osztály: nem szabványos 50 mm átmérőjű kapcsolófejek.
- 2.6.3. C osztály: vonórudas csatlakozók 50 mm átmérőjű csappal, pofával, valamint a vontatójárművön automatikusan záródó és reteszelt csappal, amelyhez a pótkocsit vonószemmel csatlakoztatják – lásd az 5. melléklet 3. szakaszát:
- 2.6.3.1. C50-1–50-7 osztály: szabványos 50 mm csapátmérőjű vonórudas csatlakozó.
- 2.6.3.2. C50-X osztály: nem szabványos 50 mm csapátmérőjű vonórudas csatlakozó.
- 2.6.4. D osztály: 50 mm átmérőjű csapnak megfelelő párhuzamos nyílású, a pótkocsi vonórúdjaára felszerelt vonószemek, amelyek lehetővé teszik az automatikus vonórudas csatlakozást – lásd az 5. melléklet 4. szakaszát:
- 2.6.4.1. D50-A osztály: szabványos 50 mm csapátmérőjű vonószemek hegesztéses rögzítéshez.
- 2.6.4.2. D50-B osztály: szabványos 50 mm csapátmérőjű vonószemek menetes rögzítéshez.
- 2.6.4.3. D50-C és 50-D osztály: szabványos 50 mm csapátmérőjű vonószemek csavaros rögzítéshez.
- 2.6.4.4. D50-X osztály: nem szabványos 50 mm csapátmérőjű vonószemek.
- 2.6.5. E osztály: nem szabványos, a vontatott jármű elejére vagy a jármű alvázára felszerelt, ráfutóféket és hasonló felszereléseket is magukban foglaló vonórudas, amelyek vonószemmel, kapcsolófejjel vagy hasonló csatlakozóberendezéssel csatlakoztathatók a vontatójárműhöz – lásd az 5. melléklet 5. szakaszát.
- A vonórudas lehetnek csuklósak, hogy függőleges síkban szabadon mozogjanak, és függőleges terhet ne viseljenek, vagy lehetnek függőleges síkban rögzítettek, hogy függőleges terhet viselhesenek (merev vonórudas). A merev vonórudas lehetnek teljes mértékben merevek vagy rugalmasan felszereltek.
- A vonórudas állhatnak egynél több alkatrészből, és lehetnek állíthatók vagy megtört kialakításúak.
- Ez az előírás olyan vonórudasokra vonatkozik, amelyek külön egységet képeznek, azaz nem képezik a vontatott jármű alvázának szerves részét.
- 2.6.6. F osztály: nem szabványos vonógerendák, amelyek valamennyi olyan alkatrészt és berendezést magukban foglalnak, amelyet a csatlakozóberendezések, például vonógömbök és vonórudas csatlakozók, valamint a vontatójármű alvázkerete (például a hátsó keresztartó), teherhordó felépítménye vagy alváza között szerelnek fel – lásd az 5. melléklet 6. szakaszát.
- 2.6.7. G osztály: a vontatójárműre felszerelt, automatikus csatlakozózárral ellátott, tárcsás típusú nyereg-szerkezetek, amelyeket a félpótkocsira felszerelt 50 mm átmérőjű királycsaphoz lehet csatlakoztatni – lásd az 5. melléklet 7. szakaszát.

- 2.6.7.1. G50 osztály: szabványos 50 mm csapátmérőjű nyeregszerkezetek.
- 2.6.7.2. G50-X osztály: nem szabványos 50 mm csapátmérőjű nyeregszerkezetek.
- 2.6.8. H osztály: a félpótkocsira szerelt, 50 mm átmérőjű királycsapok, amelyekkel a félpótkocsit a vontatójármű nyeregszerkezetéhez csatlakoztatni lehet – lásd az 5. melléklet 8. szakaszát.
- 2.6.8.1. H50-X osztály: nem szabványos 50 mm csapátmérőjű királycsapok.
- 2.6.9. J osztály: nem szabványos szerelőlapok, amelyek a nyeregszerkezeteknek a vontatójármű alvázkeretéhez vagy alvázához való rögzítésére szolgáló összes alkatrészt és berendezést magukban foglalják. A szerelőlap elmozdulhat vízszintes irányban, azaz csúszónyeregge válhat – lásd az 5. melléklet 9. szakaszát.
- 2.6.10. K osztály: szabványos vonóhorog, amelyet a megfelelő L osztályú toroid gyűrűs vonószemmel kell használni – lásd az 5. melléklet 10. szakaszát.
- 2.6.11. L osztály: szabványos toroid gyűrűs vonószem, amelyet a megfelelő K osztályú horgas csatlakozóval kell használni – lásd az 5. melléklet 4. szakaszát.
- 2.6.12. S osztály: a fenti A–L vagy T osztálynak meg nem felelő berendezések és alkatrészek, amelyeket például speciális nehézfuvarozásra használnak, vagy az egyes országok nemzeti szabványainak hatálya alá eső berendezések.
- 2.6.13. T osztály: nem szabványos, nem automatikus, vonórúd típusú egyedi csatlakozók, amelyeket csak szerszámokkal lehet leválasztani, és amelyeket jellemzően járműszállító pótkocsiknál alkalmaznak. Ezeket összepárosítva kell jóváhagyni.
- 2.7. Kormányékek: a félpótkocsikra szerelt olyan berendezések vagy alkatrészek, amelyek a nyeregszerkezettel összekötve vezérik a pótkocsi kényszerkormányzását.
- 2.8. A távvezérlő rendszerek olyan berendezések és alkatrészek, amelyek lehetővé teszik a csatlakozó-berendezés működtetését a gépjármű oldaláról vagy a vezetőfülkéjéből.
- 2.9. A távjelzők olyan berendezések és alkatrészek, amelyek a vezetőfülkében jelzik a csatlakoztatás megtörténtét és a reteszelőberendezések zárását.
- 2.10. „Csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusa”: olyan berendezések vagy alkatrészek, amelyek többek között az alábbi lényeges tekintetben nem térnek el egymástól:
- 2.10.1. a gyártó vagy szállító márkanéve vagy védjegye;
- 2.10.2. a csatlakozónak a 2.6. szakaszban meghatározott osztálya;
- 2.10.3. a külalak, a főbb méretek vagy a kialakítás alapvető eltérései, beleértve az alkalmazott anyagokat; és
- 2.10.4. a 2.11. szakaszban meghatározott D, D_c, S, V és U jellemző értékek.

2.11. A D, D_c, S, V és U jellemző értékek meghatározása a következő:

2.11.1. A D vagy D_c érték a vontatójárműben és a pótkocsiban ható vízszintes erők elméleti referenciaértéke, amelynek alapján a dinamikus vizsgálatok során kiszámítják a vízszintes terhelést.

Függőleges terhet nem viselő kialakítású mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek esetében az érték:

$$D = g \frac{T \times R}{T + R} \text{ KN}$$

A 2.13. szakaszban meghatározott középtengelyes pótkocsik mechanikus csatlakozóberendezései és -alkatrészei esetében az érték:

$$D_c = g \frac{T \times C}{T + R} \text{ KN}$$

A 2.6. szakaszban meghatározott G osztályú nyeregszerkezetek, H osztályú királycsapok és J osztályú szerelőlapok esetében az érték:

$$D = g \frac{0,6 \times T \times R}{T + R - U} \text{ KN}$$

ahol:

T a vontatójármű műszakilag megengedett legnagyobb tömege tonnában. Ez adott esetben a középtengelyes pótkocsi által gyakorolt függőleges terhelést is magában foglalja.

R a függőleges síkban szabadon mozgó vonórúddal rendelkező pótkocsi vagy félpótkocsi műszakilag megengedett legnagyobb tömege tonnában ⁽¹⁾.

C az a tonnában kifejezett tömeg, amelyet a 2.13. szakaszban meghatározott középtengelyes pótkocsi tengelye vagy tengelyei a talaj felé továbbítanak, miután a műszakilag megengedett legnagyobb tömegéig ⁽¹⁾ terhelt pótkocsit a vontatójárműhöz csatlakoztatták. Az O1 és O2 kategóriájú középtengelyes pótkocsik ⁽²⁾ esetében a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg az a tömeg, amelyet a vontatójármű gyártója adott meg.

g a nehézségi gyorsulás (elfogadott értéke: 9,81 m/s²)

U meghatározása a 2.11.2. szakaszban található.

S meghatározása a 2.11.3. szakaszban található.

2.11.2. Az U érték a műszakilag megengedett legnagyobb tömegű ⁽¹⁾ félpótkocsinak a nyeregszerkezetre nehezedő függőleges tömege tonnában.

2.11.3. Az S érték az a kilogrammban kifejezett függőleges tömeg, amellyel a műszakilag megengedett legnagyobb tömegű ⁽¹⁾, a 2.13. szakaszban meghatározott középtengelyes pótkocsi statikus körülmények között a csatlakozóra nehezedik.

⁽¹⁾ A T és R tömeg, valamint a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg meghaladhatja a nemzeti jogszabályban előírt megengedett maximumot.

⁽²⁾ Lásd a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodáshoz csatolt 13. számú előírásban szereplő meghatározásokat. A meghatározás a Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: TRANS/WP.29/78/1. javított változat/2. módosítás) 7. mellékletében is megtalálható.

- 2.11.4. A V érték a 3,5 tonnánál nagyobb műszakilag megengedett legnagyobb tömegű középtengelyes pótkocsira gyakorolt függőleges erő amplitúdójának elméleti referenciaértéke. A dinamikus vizsgálatok során a V érték alapján számítják ki a függőlegesen ható erőt.

$$V = \frac{a \times C \times X^2}{L^2} \text{ (lásd az alábbi megjegyzést)}$$

ahol:

a a csatlakozásnál jelentkező egyenértékű függőleges gyorsulás, a vontatójármű hátsó tengelye felfüggesztésének típusától függően.

Légrugós felfüggesztés (vagy azzal egyenértékű csillapítási jellemzőkkel rendelkező felfüggesztési rendszerek) esetében

$$a = 1,8 \text{ m/s}^2$$

Egyéb típusú felfüggesztések esetében:

$$a = 2,4 \text{ m/s}^2$$

X a pótkocsi rakterének méterben kifejezett hossza (lásd az 1. ábrát),

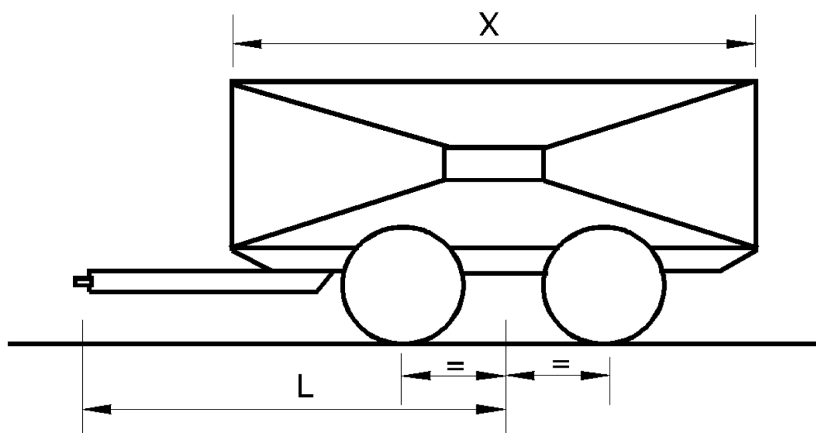
L a vonószem közepétől a tengelyegység közepéig mért távolság méterben (lásd az 1. ábrát).

Megjegyzés: (Ha 1,0-nél kevesebb, az 1,0 értéket kell alkalmazni)

$$\frac{X^2}{L^2} \geq 1,0$$

1. ábra

Középtengelyes pótkocsi méretei



- 2.12. Az előírás 6. mellékletében alkalmazott jelölések és meghatározások.

A_v = a kormányzott tengely megengedett legnagyobb terhelése tonnában.

C = középtengelyes pótkocsi tömege tonnában – lásd ezen előírás 2.11.1. szakaszát.

D = D értéke kN-ban – lásd ezen előírás 2.11.1. szakaszát.

D_c = D_c értéke kN-ban középtengelyes pótkocsi esetében – lásd ezen előírás 2.11.1. szakaszát.

R = vontatott jármű tömege tonnában – lásd ezen előírás 2.11.1. szakaszát.

T = vontatójármű tömege tonnában – lásd ezen előírás 2.11.1. szakaszát.

F_a = statikus emelőerő kN-ban.

F_h = a vizsgálati erő vízszintes összetevője a jármű hossz tengelyében, kN-ban.

F_s = a vizsgálati erő függőleges összetevője kN-ban.

S = statikus függőleges tömeg kg-ban.

U = a nyereg által kifejtett függőleges tömeg tonnában.

V = V érték kN-ban – lásd az előírás 2.11.4. szakaszát.

a = a középtengelyes pótkocsik csatlakozási pontjánál az egyenértékű függőleges gyorsulási tényező a vontatójármű hátsó tengelyének (tengelyeinek) felfüggesztése típusától függően – lásd az előírás 2.11.4. szakaszát.

e = a leszerelhető vonógömbök csatlakozási pontja és a rögzítési pontok függőleges síkja közötti hosszirányú távolság mm-ben (lásd a 20c-f. ábrát).

f = a leszerelhető vonógömbök csatlakozási pontja és a rögzítési pontok vízszintes síkja közötti függőleges távolság mm-ben (lásd a 20c-f. ábrát).

g = a nehézségi gyorsulás (elfogadott értéke $9,81 \text{ m/s}^2$).

L = a vonószem közepe és a tengelyszerkezet közepe közötti elméleti vonórúdhossz méterben.

X = középtengelyes pótkocsi rakterének hossza méterben.

Indexek:

O = legnagyobb vizsgálati erő

U = legkisebb vizsgálati erő

a = statikus erő

h = vízszintes

p = pulzáló

res = eredő

s = függőleges

w = váltakozó erő

- 2.13. „Középtengelyes pótkocsi”: olyan vonórúddal rendelkező pótkocsi, amely függőleges síkban nem tud a pótkocsitól függetlenül mozogni, és tengelye(i) egyenletes terhelés esetén a pótkocsi súlypontjához közel helyezkedik/helyezkednek el. A vontatójármű csatlakozójára kifejtett függőleges terhelés nem haladhatja meg a pótkocsi legnagyobb tömegének 10 %-a vagy 1 000 kg közül az alacsonyabb értéket.

A középtengelyes pótkocsi legnagyobb tömege az a tömeg, amellyel a vontatójárműhöz csatlakoztatott és a műszakilag megengedhető legnagyobb tömegig ⁽¹⁾ terhelt tengelyei a talajra nehezednek.

⁽¹⁾ A műszakilag megengedett legnagyobb tömeg meghaladhatja a nemzeti jogszabályok által előírt megengedett legnagyobb tömeget.

- 2.14. „Határozott mechanikus zárás”: a berendezés és alkatrészeinek kialakítása és geometriája olyan, hogy az nem nyílik vagy oldódik ki a szokásos használat vagy vizsgálat során rá ható bármilyen erő vagy erőösszetevők hatása alatt.
- 2.15. „Járműtípus”: olyan járművek, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint a szerkezet, a méretek, az alak és az anyagok a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész rögzítésének tekintetében. Ez vonatkozik a vontatójárműre és a pótkocsira egyaránt.
3. MECHANIKUS CSATLAKOZÓBERENDEZÉSEK VAGY -ALKATRÉSZEK JÓVÁHAGYÁSA IRÁNTI KÉRELEM
- 3.1. A jóváhagyási kérelmet a márkanév vagy a védjegy jogosultja vagy jogszerűen meghatalmazott képviselője nyújtja be.
- 3.2. Az egyes mechanikus csatlakozóberendezések vagy -alkatrészek típusainak tekintetében a kérelmet a következő információkkal kell kiegészíteni, az 1. mellékletben megadott értesítés útján:
- 3.2.1. a csatlakozóberendezésen vagy -alkatrészen feltüntetendő gyártói vagy beszállítói márkanévek vagy védjegyek részletei;
- 3.2.2. rajzok három példányban, amelyek eléggé részletesek a berendezés vagy alkatrész meghatározásához, és bemutatják a járműre való felszerelés módját; a rajzokon fel kell tüntetni a jóváhagyási szám és a 7. szakaszban megadott egyéb jelölések egymáshoz viszonyított helyzetét és az ezeknek biztosított helyet;
- 3.2.3. a D, D_c, S, V és U értékek megállapítása értelemszerűen, a 2.11. szakaszban megadott meghatározás szerint.
- Az A osztályú vonószárak esetében nyilatkozni kell a vontatójármű és pótkocsi megengedett legnagyobb össztömegéről és a vonógömbre kifejtendő megengedett legnagyobb statikus függőleges terhelésről, a vontatójármű gyártójának ajánlása szerint.
- 3.2.3.1. A jellemző értékeknek legalább egyenlőnek kell lenniük a vontatójármű, pótkocsi és szerelvény megengedett legnagyobb össztömegére vonatkozó értékekkel.
- 3.2.4. A berendezés vagy alkatrész részletes műszaki leírása, különösen a típus és felhasznált anyagok megjelölésével;
- 3.2.5. az azon járművekre vonatkozó korlátozások, amelyekre a csatlakozó felszerelhető – lásd az 1. melléklet 12. szakaszát és az 5. melléklet 3.4. szakaszát;
- 3.2.6. egy minta, továbbá a típusjóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat által kért további minták;
- 3.2.7. minden mintát teljes, végleges felületkezeléssel kell ellátni. Ha azonban az utolsó réteg festék vagy epoxiporbevonat, ezt el kell hagyni;
- 3.2.8. adott gépjárműtípushoz kialakított mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész esetében a berendezés vagy alkatrész gyártója köteles a gépjármű gyártója által megadott beépítési adatokat is benyújtani. A jóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat kérheti egy, a típusra jellemző jármű átadását is.
4. MECHANIKUS CSATLAKOZÓBERENDEZÉSEKRE VAGY -ALKATRÉSZEKRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- 4.1. Mindegyik mintának meg kell felelnie az 5. és 6. mellékletben a méretekre és szilárdságra meghatározott előírásoknak. A 6. mellékletben meghatározott vizsgálatokat követően nem lehet semmilyen repedés, törés vagy túlzott tartós alakváltozás, amely hátrányosan befolyásolná a berendezés vagy alkatrész kielégítő működését.

- 4.2. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész összes olyan alkatrészét, amelynek meghibásodása a vontatójármű és a pótkocsi szétválását eredményezheti, acélból kell készíteni. Egyéb anyagokat is lehet használni, feltéve, hogy a gyártó a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő fél típusjóváhagyó hatósága vagy műszaki szolgálata számára hitelt érdemlően igazolta az anyagok egyenértékűségét.
- 4.3. A mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek üzemeltetése biztonságos kell, hogy legyen, és az össze- és szétkapcsolást egy személynek meg kell tudnia oldani szerszámok használata nélkül. A T osztályú csatlakozók kivételével a 3,5 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű pótkocsik csatlakoztatásához csak az automatikus csatlakoztatást lehetővé tévő berendezések engedélyezettek.
- 4.4. A mechanikus csatlakozóberendezéseket és -alkatrészeket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a szokásos használatban és helyes karbantartás, valamint a kopó részek cseréje mellett kielégítő módon működjenek tovább, és megőrizzék az ezen előírásban előírt jellemzőket.
- 4.5. Amennyiben az 5. melléklet nem határoz meg további követelményeket, minden mechanikus csatlakozóberendezést és -alkatrészt úgy kell megtervezni, hogy az határozott mechanikus zárást biztosítson, és zárt állapotban legalább egy további határozott mechanikus zárással zárjon. Ettől eltérően létezhet a berendezés egységét biztosító két vagy több külön rögzítési lehetőség is, de mindegyiknek határozott mechanikus zárást kell biztosítania, valamint ezeket a 6. mellékletben szereplő követelmények szerint egyenként meg kell vizsgálni. A határozott mechanikus zárás meg kell, hogy feleljen a 2.14. szakaszban található meghatározásnak.

Rugóerőt csak a berendezés zárására, valamint a rázkódás által a berendezés alkatrészeire gyakorolt azon hatások megelőzésére lehet alkalmazni, amelyek miatt a berendezés olyan helyzetekbe kerülne, amelyekben kinyílna vagy kioldódhat.

Egy rugó meghibásodása vagy kihagyása miatt nem nyílna ki vagy oldódhat ki az egész berendezés.

- 4.6. Minden berendezést és alkatrészt olyan beépítési és üzemeltetési útmutatóval kell ellátni, amely bármely hozzáértő személynek elégséges tájékoztatást ad ahhoz, hogy a járműre helyesen felszerelje és rendeltetésszerűen működtesse a berendezést – lásd még a 7. mellékletet. Az utasításokat legalább annak az országnak a nyelvén kell biztosítani, amelyben a berendezést vagy alkatrészt értékesítik. A jármű- vagy karosszéria-gyártó által felszerelt eredeti berendezésekhez szállított berendezések és alkatrészek esetében el lehet tekinteni a beépítési útmutatótól, de a jármű- vagy karosszéria-gyártó felel annak biztosításáért, hogy a jármű üzemeltetője megkapja a csatlakozóberendezés vagy -alkatrész helyes üzemeltetéséhez szükséges utasításokat.
- 4.7. Az A, illetve adott esetben S osztályú berendezések és alkatrészek esetében, amennyiben azokat legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb tömegű pótkocsikon alkalmazzák, a gépkocsi gyártójához semmilyen módon nem kapcsolódó gyártó állítja elő őket, és a berendezéseket és alkatrészeket utólagos beépítésre szánják, a csatlakozó szerelési magasságát és egyéb beépítési jellemzőit a típusjóváhagyó hatóságnak vagy műszaki szolgáltatnak minden esetben ellenőriznie kell a 7. melléklet 1. szakaszának megfelelően.
- 4.8. Az S és T osztályú nagy terhelésű és egyéb nem szabványos egyéb csatlakozóberendezések és -alkatrészek esetében az 5., 6. és 7. mellékletben szereplő, a legközelebbi szabványos vagy nem szabványos berendezésre vagy alkatrésze vonatkozó követelményeket kell alkalmazni.

5. MECHANIKUS CSATLAKOZÓBERENDEZÉSSSEL VAGY -ALKATRÉSSZEL FELSZERELT GÉPJÁRMŰ JÓVÁHAGYÁSA IRÁNTI KÉRELEM

- 5.1. Amennyiben egy járműgyártó mechanikus csatlakozóberendezéssel vagy -alkatrésszel felszerelt jármű jóváhagyását kéri, vagy e jármű bármilyen pótkocsi vontatására való használatát jóváhagyja, a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusjóváhagyását jóhiszeműen kérő kérelmező vagy valamely szerződő fél típusjóváhagyó hatóságának vagy műszaki szolgálatának kérésére a járműgyártó köteles az érdeklődő hatóság vagy műszaki szolgálat rendelkezésére bocsátani az alábbi 5.3. szakaszban meghatározott információkat, amelyek lehetővé teszik a csatlakozóberendezés vagy -alkatrész gyártója számára az adott járműhöz való mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész helyes megtervezését és legyártását. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusjóváhagyását jóhiszeműen kérő kérelmező kérésére a típusjóváhagyó hatóság birtokában lévő, 5.3. szakasz szerinti információkat ki kell adni a kérelmezőnek.

- 5.2. A járműtípus mechanikus csatlakozóberendezéssel vagy -alkatrésszel való felszerelése tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a járműgyártó vagy jogszerűen meghatalmazott képviselője nyújtja be.
- 5.3. Ehhez meg kell adni az alábbi információkat, hogy a típusjóváhagyó hatóság ki tudja tölteni a 2. mellékletben szereplő értesítést:
- 5.3.1. a gépjárműtípus és a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész részletes leírása, továbbá a típusjóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat kérésére a berendezés vagy alkatrész jóváhagyási értesítésének másolata;
- 5.3.2. az információk között szerepelnie kell a következőknek: a vontató és a vontatott járművek megengedett legnagyobb tömege, a vontatójármű megengedett legnagyobb tömegének a tengelyek közötti megoszlása, a megengedett legnagyobb tengelyterhelés, a vontatójármű hátuljára kifejezhető megengedett legnagyobb függőleges terhelés, továbbá a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész vontatójárműhöz való biztonságos rögzítéséhez szükséges berendezés vagy alkatrész, és az esetleges további erősítő lemezek, támaszok stb. felszerelési pontjaira vonatkozó részletes adatok, illetve rajzok;
- 5.3.2.1. az a terhelési állapot, amelynél az M1 kategóriába tartozó járművek vonógömbjének szerelési magasságát mérni kell – lásd a 7. melléklet 1. függelékének 2. szakaszát;
- 5.3.3. rajzok három példányban, amelyek eléggé részletesek a berendezés vagy alkatrész azonosításához, és meghatározzák a járműre való felszerelésének módját; a rajzokon fel kell tüntetni a jóváhagyási szám és a 7. szakaszban megadott egyéb jelölések egymáshoz viszonyított helyzetét és az ezeknek biztosított helyet;
- 5.3.4. a berendezés vagy alkatrész részletes műszaki leírása, különösen a típus és felhasznált anyagok megjelölésével;
- 5.3.5. a D, D_c, S, V és U értékek megállapítása értelemszerűen, a 2.11. szakaszban megadott meghatározás szerint;
- 5.3.5.1. a jellemző értékeknek legalább egyenlőnek kell lenniük a megengedett legnagyobb vontatójármű, pótkocsi és szerelvény tömegére vonatkozó értékekkel;
- 5.3.6. egy, a jóváhagyandó jármű típusát képviselő és a mechanikus csatlakozóberendezéssel felszerelt járművet át kell adni a típusjóváhagyó hatóságnak vagy műszaki szolgálatnak, amely a berendezésből vagy alkatrészből további mintákat kérhet;
- 5.3.7. olyan jármű is elfogadható, amely nem tartalmazza az adott típusnak megfelelő alkatrészek mind-egyikét, feltéve, hogy a kérelmező a típusjóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat számára kielégítő módon be tudja mutatni, hogy az alkatrészek hiánya nem befolyásolja a vizsgálat eredményeit az ezen előírás követelményei szerint.
6. A MECHANIKUS CSATLAKOZÓBERENDEZÉSEKKEL VAGY -ALKATRÉSSZEL FELSZERELT JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- 6.1. A járműre felszerelt mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész jóváhagyása az előírás 3. és 4. szakaszának, valamint 5. és 6. mellékletének követelményei alapján történik.
- 6.2. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész beépítésének meg kell felelnie az előírás 7. mellékletében megadott követelményeknek.

- 6.3. A csatlakozóberendezés vagy -alkatrész használatához használati utasítást kell biztosítani, amely tartalmazza az adott típusú csatlakozóberendezéshez vagy -alkatrészhez általában fűződő utasításoktól eltérő esetleges különleges használati utasításokat, valamint a különböző üzemmódok szerinti össze- és szétkapcsolásra vonatkozó utasításokat, például a vontató és vontatott járművek közötti különféle szögben való csatlakoztatás esetén. Mindegyik járműhöz mellékelni kell e használati utasítást, amelyet legalább annak az országnak a nyelvén kell biztosítani, amelyben a járművet értékesítésre kínálják.

7. JELÖLÉSEK

- 7.1. A jóváhagyásra benyújtott mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek típusain fel kell tüntetni a gyártó, szállító vagy kérelmező márkanévét vagy védjegyét.
- 7.2. A 8.5. szakaszban említett és a 3. mellékletben bemutatott jóváhagyási jel elhelyezéséhez elég helyet kell biztosítani, és ezt a helyet meg kell jelölni a 3.2.2. szakaszban említett rajzokon.
- 7.3. A mechanikus csatlakozóberendezésen vagy -alkatrészen a 7.2. és 8.5. szakaszban említett jóváhagyási jel mellett fel kell tüntetni a csatlakozó 2.6. szakaszban meghatározott osztályát, valamint a 2.11. szakaszban meghatározott és a 4. mellékletben bemutatott vonatkozó jellemző értékeket. E jelölések helyét meg kell adni a 3.2.2. szakaszban említett rajzokon.

A jellemző értékeket nem szükséges feltüntetni olyan esetekben, amelyekben az ezen előírásban megadott osztályozás meghatározza az értéket, például az A50-1–A50-5 osztályban.

- 7.4. Abban az esetben, ha a mechanikus csatlakozóberendezést vagy -alkatrészt a csatlakozók vagy berendezések azonos osztályán belül alternatív jellemző értékekkel hagyják jóvá, a berendezésen vagy alkatrészen legfeljebb két alternatívát kell megadni.
- 7.5. Ha a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész alkalmazásának bármilyen korlátja van, például ha kormányékekkel nem használható, a korlátozást jelölni kell a berendezésen vagy alkatrészen.
- 7.6. Minden jelölésnek tartósnak és akkor is láthatónak kell lennie, amikor a berendezést vagy alkatrészt felszerelik a járműre.

8. JÓVÁHAGYÁS

- 8.1. Ha a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusának mintája (mintái) megfelel(nek) az előírás követelményeinek, a jóváhagyást meg kell adni, feltéve, hogy a 10. szakasz követelményei kielégítő módon teljesülnek.
- 8.2. Mindegyik jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal módosító legutóbbi módosítássorozat száma. Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot több berendezés- vagy alkatrésztípushoz.
- 8.3. Mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusának ezen előírás szerinti jóváhagyásáról vagy a jóváhagyás elutasításáról, kiterjesztéséről, vagy visszavonásáról, illetve a gyártás végleges leállításáról értesíteni kell az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket az ezen előírás 1. mellékletének vagy 2. mellékletének megfelelő nyomtatványon.
- 8.4. A 7.1. szakaszban előírt jelölésen kívül az ezen előírás szerint jóváhagyott minden mechanikus csatlakozóberendezésen vagy -alkatrészen a 7.2. szakaszban megjelölt helyen el kell helyezni a 8.5. szakaszban leírt jóváhagyási jelet.
- 8.5. A jóváhagyási jel nemzetközi jelzés, amely a következőkből áll:

- 8.5.1. egy kör, benne az „E” betű és a jóváhagyó ország egyedi azonosítószáma ⁽¹⁾,
- 8.5.2. a 8.2. szakaszban előírt jóváhagyási szám;
- 8.5.3. a jóváhagyási jelet és számot a 3. mellékletben látható példa szerint kell elrendezni.
9. A MECHANIKUS CSATLAKOZÓBERENDEZÉS VAGY -ALKATRÉSZ VAGY A JÁRMŰ MÓDOSÍTÁSAI ÉS A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
- 9.1. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész, illetve a jármű típusának a 2.10. szakaszban meghatározottak szerinti módosításáról értesíteni kell a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságot vagy műszaki szolgálatot. A típusjóváhagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat ezt követően a következőképpen járhat el:
- 9.1.1. úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatása, és a berendezés, alkatrész vagy jármű továbbra is megfelel a követelményeknek; vagy
- 9.1.2. új vizsgálati jegyzőkönyvet kér.
- 9.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról – a módosítások részletes leírásával együtt – a fenti 8.3. szakaszban említett eljárással értesíteni kell az ezen előírást alkalmazó szerződő feleket.
- 9.3. A jóváhagyást kiterjesztő típusjóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat sorszámot rendel a kiterjesztéshez, és erről a 8.3. szakaszban leírt eljárással értesíti az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.
10. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE
- A gyártás megfelelőségére vonatkozó eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás 2. függelékében (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) előírt feltételeknek és az alábbi követelményeknek.
- 10.1. A jóváhagyás jogosultjának gondoskodnia kell arról, hogy a gyártás megfelelőségére vonatkozó vizsgálatok eredményeit rögzítsék, és a mellékelt dokumentumok a jóváhagyó hatósággal vagy műszaki szolgálattal egyetértésben meghatározott ideig rendelkezésre álljanak. Ez az időszak nem haladhatja meg a gyártás végleges leállításától számított tíz évet.
- 10.2. A típusjóváhagyást megadó hatóság vagy műszaki szolgálat bármikor ellenőrizheti az egyes gyártóüzemekben alkalmazott megfelelőség-ellenőrzési módszereket. Az ilyen ellenőrzésre általában két évente kerül sor.
11. SZANKCIÓK NEM MEGFELELŐ GYÁRTÁS ESETÉN
- 11.1. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusára ezen előírás szerint megadott jóváhagyás visszavonható, ha a követelmények nem teljesülnek, vagy ha a jóváhagyási jellel ellátott berendezés vagy alkatrész nem felel meg a jóváhagyott típusnak.

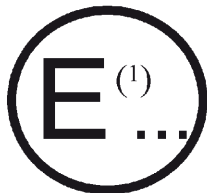
⁽¹⁾ 1 – Németország, 2 – Franciaország, 3 – Olaszország, 4 – Hollandia, 5 – Svédország, 6 – Belgium, 7 – Magyarország, 8 – Cseh Köztársaság, 9 – Spanyolország, 10 – Szerbia, 11 – Egyesült Királyság, 12 – Ausztria, 13 – Luxemburg, 14 – Svájc, 15 (szabad), 16 – Norvégia, 17 – Finnország, 18 – Dánia, 19 – Románia, 20 – Lengyelország, 21 – Portugália, 22 – Orosz Föderáció, 23 – Görögország, 24 – Írország, 25 – Horvátország, 26 – Szlovénia, 27 – Szlovákia, 28 – Belarusz, 29 – Észtország, 30 (szabad), 31 – Bosznia-Hercegovina, 32 – Lettország, 33 (szabad), 34 – Bulgária, 35 (szabad), 36 – Litvánia, 37 – Törökország, 38 (szabad), 39 – Azerbajdzsán, 40 – Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, 41 (szabad), 42 – Európai Közösség (a jóváhagyást a tagállamok adják meg saját EGB-típusjóváhagyási jelüket használva), 43 – Japán, 44 (szabad), 45 – Ausztrália és 46 – Ukrajna. A további számokat további országoknak jelölik ki, időrendi sorrendben aszerint, hogy a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodást mikor ratifikálják, vagy ahhoz mikor csatlakoznak, és az így kijelölt számokat az Egyesült Nemzetek Főtitkára közli a megállapodásban részes szerződő felekkel.

- 11.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről az ezen előírás 1. mellékletének vagy 2. mellékletének megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.
12. A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA
- Ha a jóváhagyás jogosultja véglegesen leállítja a mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész ezen előírás szerint jóváhagyott típusának gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságot vagy műszaki szolgálatot. A típusjóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat az értesítés kézhezvétele után az ezen előírás 1. mellékletének vagy 2. mellékletének megfelelő nyomtatványon értesíti erről az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket.
13. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK
- Amíg az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkárát másként nem értesítik, az ezen előírást alkalmazó azon szerződő felek, amelyek az Európai Közösség tagjai (a 01. módosítássorozat elfogadásának időpontjában Olaszország, Hollandia, Belgium, az Egyesült Királyság, Luxemburg, Finnország és Görögország) kijelentik, hogy a mechanikus csatlakozóberendezések és -alkatrészek tekintetében csak a megállapodáshoz csatolt ezen előírás azon kötelezettségeit tekintik magukra nézve kötelezőnek, amelyek az M1 kategóriájú járművektől eltérő járművekhez szánt berendezésekre és -alkatrészekre vonatkoznak.
14. A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOK ELVÉGZÉSÉÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLATOK ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁGOK NEVE ÉS CÍME
- 14.1. Az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó felek megadják az Egyesült Nemzetek Szervezete Titkárságának a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a más országok által kiadott jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó hatóságok nevét és címét
-

1. MELLÉKLET

ÉRTESETÉS

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))



kibocsátó: Hatóság neve:

.....

tárgy ⁽²⁾: JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
 JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
 JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA
 JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA
 A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusának tekintetében, az 55. számú előírás szerint

Jóváhagyás száma: Kiterjesztés száma:

1. A berendezés vagy alkatrész márkanéve vagy védjegye:
2. A berendezés- vagy alkatrésztípus gyártó általi megnevezése:
3. A gyártó néve és címe:
4. A gyártó képviselőjének néve és címe (adott esetben):
5. A berendezés vagy alkatrész egyéb, a forgalmazó által adott márkanéve vagy védjegye:
6. A gyártás megfelelésségéért felelős cég vagy szervezet néve és címe:
7. A jóváhagyási kérelem benyújtásának dátuma:
8. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
9. Rövid leírás:
- 9.1. A berendezés vagy alkatrész típusa és osztálya:
- 9.2. Jellemző értékek:
- 9.2.1. Elsődleges értékek:
 - D kN D_c kN S kg
 - U tonna V kN
- Másodlagos értékek:
 - D kN D_c kN S kg
 - U tonna V kN
- 9.3. A osztályú csatlakozóberendezés vagy -alkatrész esetében, beleértve a vonósárákat is:
 - A jármű megengedett legnagyobb tömege (a járműgyártó szerint): kg
 - A jármű megengedett legnagyobb tömegének tengelyek közötti megoszlása:
 - A megengedett legnagyobb vontatható pótkocsitömeg (a járműgyártó szerint): kg
 - A vonógömbre nehezédő megengedett legnagyobb statikus tömeg (a járműgyártó szerint): kg
 - A menetkész jármű legnagyobb tömege felépítménnyel együtt, beleértve a hűtőfolyadékot, a kenőanyagokat, a tüzelőanyagot, a szerszámokat és a pótkereket (ha van), járművezető nélkül: kg
 - Azon terhelési állapot, amelynek megfelelően az M1 kategóriájú járművekre szerelt mechanikus csatlakozóberendezés vonógömbjének magasságát mérik – lásd a 7. melléklet 1. függelékének 2. szakaszát:

10. Utasítások a csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusának a járműhöz való rögzítéséhez és a járműgyártó által megadott fényképek vagy rajzok a szerelési pontokról:
11. A csatlakozóberendezés vagy -alkatrész rögzítéséhez szükséges különleges megerősítő karok, lemezek vagy távtartó elemek felszerelésére vonatkozó információk:
12. Kiegészítő információk abban az esetben, ha a csatlakozóberendezés vagy -alkatrész korlátozottan, csak különleges járműtípusokon alkalmazható – lásd az 5. melléklet 3.4. szakaszát:
13. K osztályú vonóhorog esetében az adott horoggal használható vonószemek részletes adatai
14. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma:
15. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:
16. A jóváhagyási jel helye:
17. A jóváhagyás kiterjesztésének indokolása:
18. A jóváhagyást megadták/kiterjesztették/elutasították/visszavonták ⁽²⁾:
19. Hely:
20. Dátum:
21. Aláírás:
22. A jóváhagyó hatóságnál őrzött dokumentumok jegyzékét csatoltuk ehhez az értesítéshez; a jegyzéket a hatóság kérésre kiadhatja.

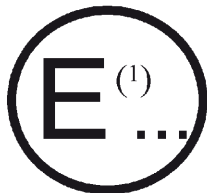
⁽¹⁾ A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosítószáma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

⁽²⁾ A nem kívánt rész törlendő.

2. MELLÉKLET

ÉRTESÍTÉS

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))



kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

tárgy ⁽²⁾: JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
 JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
 JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA
 JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA
 A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

járműtípus mechanikus csatlakozóberendezése vagy -alkatrésze felszerelésének tekintetében, az 55. számú előírás szerint:

Jóváhagyás száma: Kiterjesztés száma:

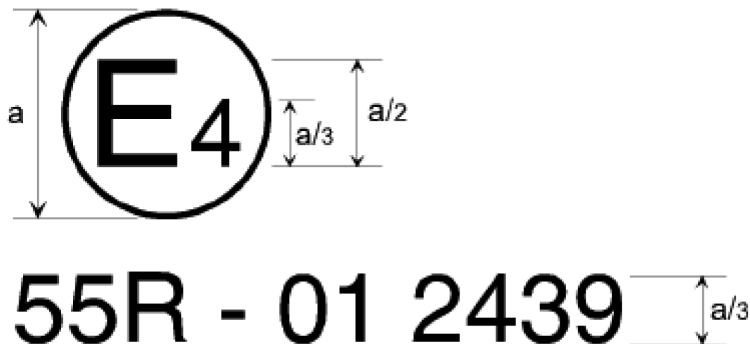
1. A jármű márkaneve vagy védjegye:
2. A jármű típusa:
3. A gyártó neve és címe:
4. A gyártó képviselőjének neve és címe (adott esetben):
5. A jármű kategóriája, például M1, N1:
6. A jármű megengedett legnagyobb tömege: kg
 A jármű megengedett legnagyobb tömegének tengelyek közötti megoszlása:
 A vontatható pótkocsi megengedett legnagyobb tömege: kg
 A vonógömbre nehezdedő megengedett legnagyobb statikus tömeg: kg
 A menetkész jármű legnagyobb tömege felépítménnyel együtt, beleértve a hűtőfolyadékot, a kenőanyagokat, a tüzelőanyagot, a szerszámokat és a pótkereket (ha van), járművezető nélkül: kg
7. D kN D_c kN S kg
 U tonna V kN
8. Utasítások a csatlakozóberendezés vagy -alkatrész típusának a járműhöz való rögzítéséhez és a járműgyártó által megadott fényképek vagy rajzok a szerelési pontokról:
9. A csatlakozóberendezés vagy -alkatrész rögzítéséhez szükséges különleges megerősítő karok, lemezek vagy távtartó elemek felszerelésére vonatkozó információk:
10. A mechanikus csatlakozóberendezés vagy -alkatrész márkaneve vagy védjegye és a jóváhagyás száma:
11. A csatlakozóberendezés vagy -alkatrész osztálya:
12. A jóváhagyási kérelem benyújtásának dátuma:
13. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
14. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma:
15. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:
16. A jóváhagyási jel helye:
17. A jóváhagyás kiterjesztésének indokolása:
18. A jóváhagyást megadták/kiterjesztették/elutasították/visszavonták ⁽²⁾:
19. Hely:
20. Dátum:
21. Aláírás:
22. A jóváhagyó hatóságnál őrzött dokumentumok jegyzékét csatoltuk ehhez az értesítéshez; a jegyzékét a hatóság kérésre kiadhatja.

⁽¹⁾ A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosítószáma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

⁽²⁾ A nem kívánt rész törlendő.

3. MELLÉKLET

PÉLDA A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSÉRE



a = legalább 8 mm

A fenti jóváhagyási jelet viselő mechanikus csatlakozóberendezés, -alkatrész, illetve jármű olyan berendezés vagy alkatrész, amelyet Hollandiában (E4) a 2439 számon hagytak jóvá, és amely megfelel a 01. módosítássorozattal módosított ezen előírás követelményeinek.

Megjegyzés: A jóváhagyási számot és a kiegészítő jeleket a körhöz közel kell elhelyezni, az „E” betű fölött, alatt, illetve attól jobbra vagy balra. A jóváhagyási szám számjegyeinek az „E” betű ugyanazon oldalán kell lenniük, és ugyanabba az irányba kell nézniük. A jóváhagyási számokban kerülni kell a római számok használatát, hogy azok ne legyenek összetéveszthetők más jelekkel.

4. MELLÉKLET

Példák a jellemző értékek feltüntetésének elrendezésére

1. Minden mechanikus csatlakozóberendezésen vagy -alkatrészen fel kell tüntetni a berendezés vagy alkatrész osztályát. Ezenkívül az ezen előírás 2.11. szakaszában meghatározott jellemző értékek által kifejezett kapacitást is fel kell tüntetni.
- 1.1. A számok és betűk magassága nem lehet kisebb a jóváhagyási szám magasságánál, azaz $a/3$ -nál, ahol „a” 8 mm.
- 1.2. Az adott berendezésre vagy alkatrésze vonatkozó, feltüntetendő jellemző értékek megegyeznek az alábbi táblázatban láthatóakkal – lásd még ezen előírás 7.3. szakaszát:

1. táblázat

A csatlakozóberendezésen vagy -alkatrészen feltüntetendő fontos jellemző értékek

A csatlakozóberendezés vagy -alkatrész leírása	A fontos jellemző értékek, amelyeket fel kell tüntetni					
	Osztály	D	D _c	S	U	V
Vonógömbök és vonószárok – lásd ezen előírás 5. mellékletének 1. szakaszát	*	*		*		
Kapcsolófejek	*	*		*		
Vonórudas csatlakozók	*	*	*	*		*
Vonószemek	*	*	*	*		*
Vonórudak	*	*	*	*		*
Vonógerendák	*	*	*	*		*
Nyeregszerkezetek	*	*			*	
Királycsapok	*	*				
Nyeregszerkezet szerelőlapjai	*	*			*	
Vonóhorgok	*	*	*	*		*

Példa: A „C50-X D130 D_c 90 S1000 V35” egy C50-X osztályú, nem szabványos vonórudas csatlakozót jelöl, amelynek legnagyobb D értéke 130 kN-os, megengedett legnagyobb D_c értéke 90 kN, megengedett legnagyobb függőlegesen ható tömege 1 000 kg, és megengedett legnagyobb V értéke 35 kN.

Az „A50-X D20 S120” egy szabványos vonószárat jelöl, amely A50-X osztályú vonógömbös csatlakozóval van felszerelve, legnagyobb D értéke 20 kN, megengedett legnagyobb függőlegesen ható tömege pedig 120 kg.

5. MELLÉKLET

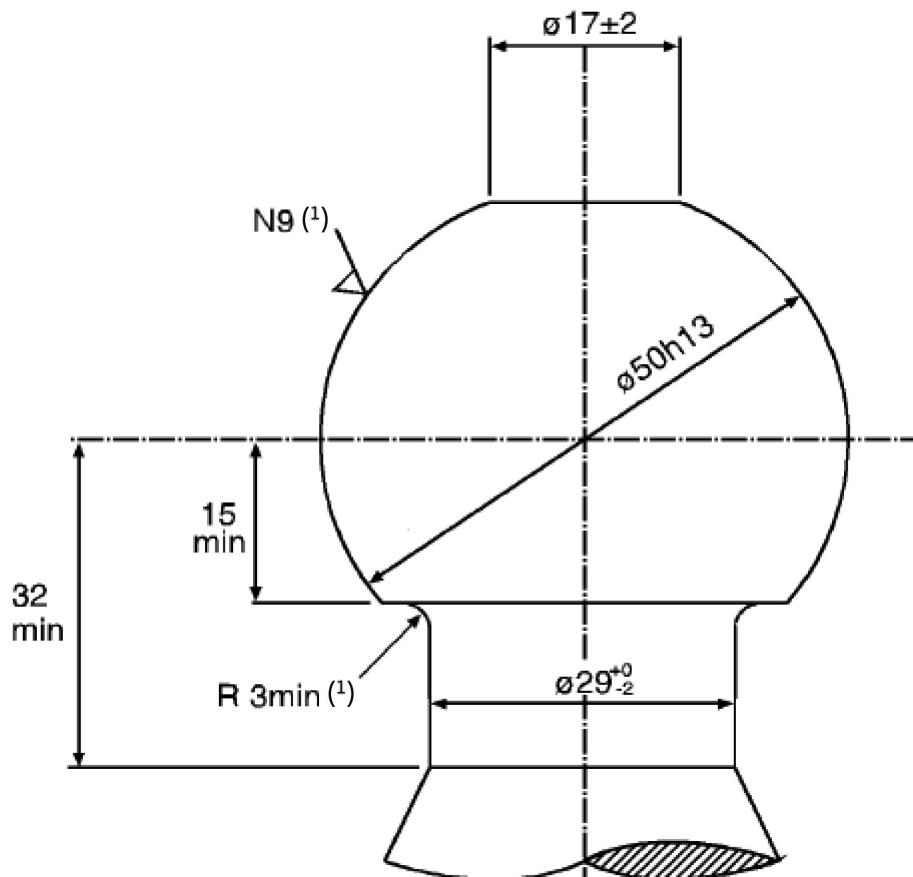
A mechanikus csatlakozóberendezésekre és -alkatrészekre vonatkozó követelmények

1. VONÓGÖMBÖK ÉS VONÓSZÁRAK

Az e melléklet 1.1–1.5. szakaszában megadott követelmények az összes A osztályú vonógömbre és vonószárra érvényesek. Az 1.6. szakasz részletesen ismerteti a karimás csavarozott rögzítésű, szabványos 50 mm átmérőjű vonógömbök által teljesítendő további követelményeket.

- 1.1. Az A osztályú vonógömbök külső alakjának és külméreteinek meg kell felelniük a 2. ábrának.

2. ábra

A osztályú vonógömb

Lásd az ISO/R 468 és az ISO 1302 szabványt. Az N9 simasági mérőszám 6,3 μm -es R_a értékre utal.

- 1.2. A vonósárok alakjának és méreteinek meg kell felelniük a gépjárműgyártó által a rögzítési pontokkal, valamint a felszereléshez esetleg szükséges további berendezésekkel vagy alkatrészekkel kapcsolatban megadott követelményeknek.
- 1.3. Levehető vonógömbök:
- 1.3.1. A nem csavarral rögzített levehető vonógömbök vagy alkatrészek, például az A50-X osztály esetében, a csatlakozási pontot és a reteszelőrendszert határozott mechanikus zárásra kell kialakítani.
- 1.3.2. Az olyan levehető vonógömbök vagy alkatrészek esetében, amelyeket különféle, például A50-X osztályú vonósárokkal, különféle járműveken történő használatra külön-külön hagyhatnak jóvá, a vonósár és a vonógömb felszerelésének helye közötti szabad térnek meg kell felelnie a 7. melléklet 25. ábrájában előírtak.

⁽¹⁾ A gömb és a nyak közötti csatlakozósugar érintőleges kell, hogy legyen a nyakra és a vonógömb alsó vízszintes felületére egyaránt.

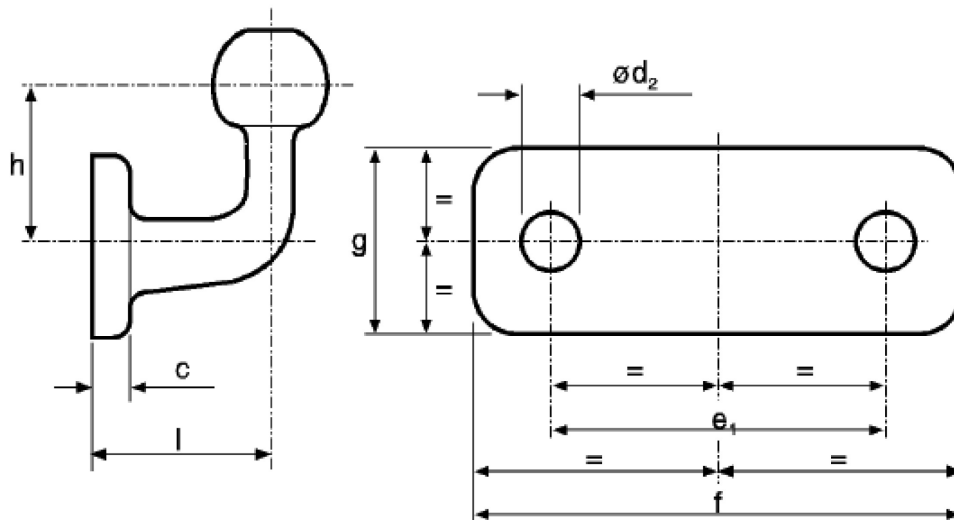
- 1.4. A vonógömböknek és a vonóberendezéseknek meg kell felelniük a 6. melléklet 3.1. vagy 3.10. szakaszában szereplő vizsgálatokon (a gyártó választása szerint). A 3.1.7. és 3.1.8. szakaszban megadott követelményeket azonban minden esetben teljesíteni kell.
- 1.5. A vonószárak gyártóinak olyan rögzítési pontokat kell kialakítaniuk a berendezésen, amelyekhez olyan másodlagos csatlakozókat vagy berendezéseket lehet csatlakoztatni, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a fő csatlakozó szétválása esetén a pótkocsi automatikusan megálljon. Ez a követelmény azért szükséges, hogy a gépjármű megfeleljen az ENSZ-EGB 13. számú előírásának – Egységes rendelkezések az M, N és O kategóriájú járművek fékezés tekintetében történő jóváhagyásáról – 5.2.2.9. szakaszában foglalt követelményeknek.
- 1.5.1. A másodlagos csatlakozó, illetve pótkocsi-vészfékező kábel rögzítési pontjait úgy kell elhelyezni, hogy a másodlagos csatlakozó vagy pótkocsi-vészfékező kábel használat közben ne korlátozza a csatlakozó szokásos csuklós mozgását, és ne zavarja a normál ráfutó fékrendszer működését.

A csatlakozó csuklós mozgásának középpontján áthaladó függőleges síktól számított 100 mm-en belül kell elhelyezni egyetlen rögzítési pontot. Ha ez a gyakorlatban nem lehetséges, két rögzítési pontot kell biztosítani a függőleges középvonal két oldalán, legfeljebb 250 mm-re a középvonaltól egyenlő távolságban. A rögzítési pontokat olyan magasan és annyira hátul kell elhelyezni, amennyire a gyakorlatban lehetséges.

- 1.6. A50-1–A50-5 osztályú szabványos vonógömbökre és karimás csavározott rögzítésű vonószárakra vonatkozó különleges követelmények:
- 1.6.1. Az A50-1 osztályú vonógömbök és karimás csavározott rögzítésű vonószárak méretei meg kell, hogy feleljenek a 3. ábrán és a 2. táblázatban megadottaknak.
- 1.6.2. Az A50-2, A50-3, A50-4 és A50-5 osztályú vonógömbök és karimás csavározott rögzítésű vonószárak méretei meg kell, hogy feleljenek a 4. ábrán és a 2. táblázatban megadottaknak.
- 1.6.3. Az A50-1–A50-5 osztályú vonógömböknek és karimás csavározott rögzítésű vonószáraknak alkalmasnak kell lenniük a 3. táblázatban megadott jellemző értékek teljesítésére, illetve ezekre kell vizsgálni őket.

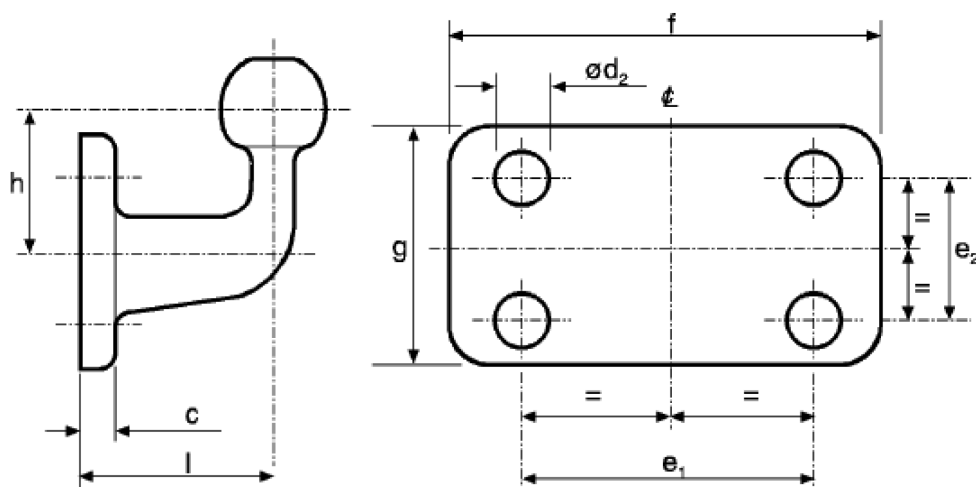
3. ábra

Az A50-1 osztályú szabványos karimás csavározott rögzítésű vonógömbös csatlakozó méretei (lásd a 2. táblázatot)



4. ábra

Az A50-2–A50-5 osztályú, szabványos, karimás csavarozott rögzítésű vonógömbös csatlakozó méretei (lásd a 2. táblázatot)



2. táblázat

Szabványos karimás vonógömbös csatlakozó méretei (mm), lásd a 3. és 4. ábrát

Osztály	A50-1	A50-2, A50-4	A50-3, A50-5	Megjegyzés
e_1	90	83	120	$\pm 0,5$
e_2	—	56	55	$\pm 0,5$
d_2	17	10,5	15	H13
f	130	110	155	$\pm 6,0 - 0$
g	50	85	90	$\pm 6,0 - 0$
c	15	15	15	legfeljebb
l	55	110	120	$\pm 5,0$
h	70	80	80	$\pm 5,0$

3. táblázat

Szabványos karimás vonógömbös csatlakozók jellemző értékei

Osztály	A50-1	A50-2	A50-3	A50-4	A50-5
D	17	20	30	20	30
S	120	120	120	150	150

D = legnagyobb D érték (kN)

S = legnagyobb statikus függőleges terhelés (kg)

- 1.7. Az utólagos beépítésre gyártott vonógömbök és vonószárak gyártói, akik nem állnak kapcsolatban az adott jármű gyártójával, kötelesek e melléklet 2. szakaszában a csatlakozó csuklós mozgására vonatkozóan megadott követelményeket ismerni, valamint betartani az előírás 7. mellékletében megadott megfelelő előírásokat.

2. KAPCSOLÓFEJEK

- 2.1. A B50 osztályú kapcsolófejeket úgy kell kialakítani, hogy azokat biztonságosan lehessen használni az e melléklet 1. szakaszában leírt vonógömbökkel, és így megőrizték az előírt jellemzőket.

A kapcsolófejeket úgy kell kialakítani, hogy biztosítsák a biztonságos csatlakozást, figyelembe véve a csatlakozóberendezések kopását is.

- 2.2. A kapcsolófejeknek meg kell felelniük a 6. melléklet 3.2. szakaszában meghatározott vizsgálatokon.
- 2.3. Az esetleges kiegészítő berendezések (pl. fék, stabilizáló stb.) nem gyakorolhatnak hátrányos hatást a mechanikus kapcsolódásra.
- 2.4. A járműhöz nem csatlakoztatott kapcsolófej vízszintes elfordulása az e melléklet 1. szakaszában leírt vonógömb és szerelvény középvonalától mindkét oldalán legalább 90°-os kell, hogy legyen. Ezzel egyidejűleg a vízszintes felett és alatt 20°-ig függőlegesen is szabadon kell tudnia mozogni. A 90°-os vízszintes elfordulási szöggel összefüggésben lehetségesnek kell lennie a vízszintes tengely körüli mindkét irányban történő 25°-os elfordulásnak is. Az alábbi csuklós mozgásnak lehetségesnek kell lennie a vízszintes elfordulás minden szögénél:

i. $\pm 15^\circ$ függőleges billenés $\pm 25^\circ$ tengely körüli elfordulással;

ii. $\pm 10^\circ$ tengely körüli elfordulás $\pm 20^\circ$ -os függőleges billenéssel.

3. VONÓRUDAS CSATLAKOZÓK

A melléklet 3.1–3.6. szakaszában meghatározott követelmények az összes C50 osztályú vonórudas csatlakozóra vonatkoznak. A 3.7. szakasz a C50-1–C50-6 osztályú szabványos vonórudas csatlakozók által teljesítendő további követelményeket tartalmaz.

- 3.1. Teljesítményre vonatkozó követelmények – minden vonórudas csatlakozónak teljesíteni kell a 6. melléklet 3.3. szakaszában meghatározott próbákat.
- 3.2. Megfelelő vonószemek – a C50 osztályú vonórudas csatlakozónak kompatibilisnek kell lennie minden D50 osztályú, a meghatározott jellemzőkkel rendelkező vonószemmel és csatlakozóval.
- 3.3. Pofa

A C50 osztályú vonórudas csatlakozókon kell lennie egy úgy kialakított pofának, amely a megfelelő vonószemet bevezeti a csatlakozószervezetbe.

Ha a pofa vagy a pofát tartó rész el tud forogni a függőleges tengely körül, annak automatikusan a normál helyzetbe kell beállnia nyitott vonócsappal, és ezt a helyzetet eredményesen tartania kell ahhoz, hogy a csatlakoztatás során megfelelően irányítsa a vonószemet.

Ha a pofa vagy a pofát támasztó rész el tud forogni a vízszintes keresztengely körül, a forgásképeséget biztosító csuklós csatlakozást zárónyomatékkal kell rögzíteni a normál helyzetben. A nyomatéknek elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a pofa tetejére függőlegesen felfelé ható 200 N erőt megakadályozza abban, hogy a csuklós csatlakozást eltérítse a normál helyzettől. A zárónyomatéknak nagyobbnak kell lennie, mint a melléklet 3.6. szakaszában ismertetett kézizikar működésével létrehozott nyomaték. A pofát kézzel is normál helyzetbe kell tudni állítani. A vízszintes keresztirányú tengely körül elforduló pofát legfeljebb 50 kg S függőleges támasztóterhelésre és legfeljebb 5 kN V értékre hagyják jóvá.

Ha a pofa vagy a pofát tartó rész a hossz tengely körül elfordul, az elfordulást legalább 100 Nm zárónyomatékkal kell fékezni.

A pofa legkisebb előírt mérete a csatlakozó D értékétől függ:

D érték \leq 18 kN – szélesség: 150 mm, magasság: 100 mm

18 kN < D érték \leq 25 kN – szélesség: 280 mm, magasság: 170 mm

D érték > 25 kN – szélesség: 360 mm, magasság: 200 mm

A pofa külső sarkai lehetnek lekerekítettek.

C50-X osztályú vonórudas csatlakozóhoz a kisebb pofa a következő esetekben megengedett: ha alkalmazását legfeljebb 3,5 tonna össztömegű középtengelyes pótkocsikra korlátozzák, ha a fenti táblázatban szereplő pofa alkalmazása műszaki okból lehetetlen, ha különleges körülmények állnak fenn, azaz pl. vizuális segítség biztosítja az automatikus csatlakoztatás biztonságos kivitelezését, és ha a jóváhagyásban megadott alkalmazási terület korlátozott a csatlakozó gyártója által az 1. mellékletben szereplő értesítésnek megfelelően.

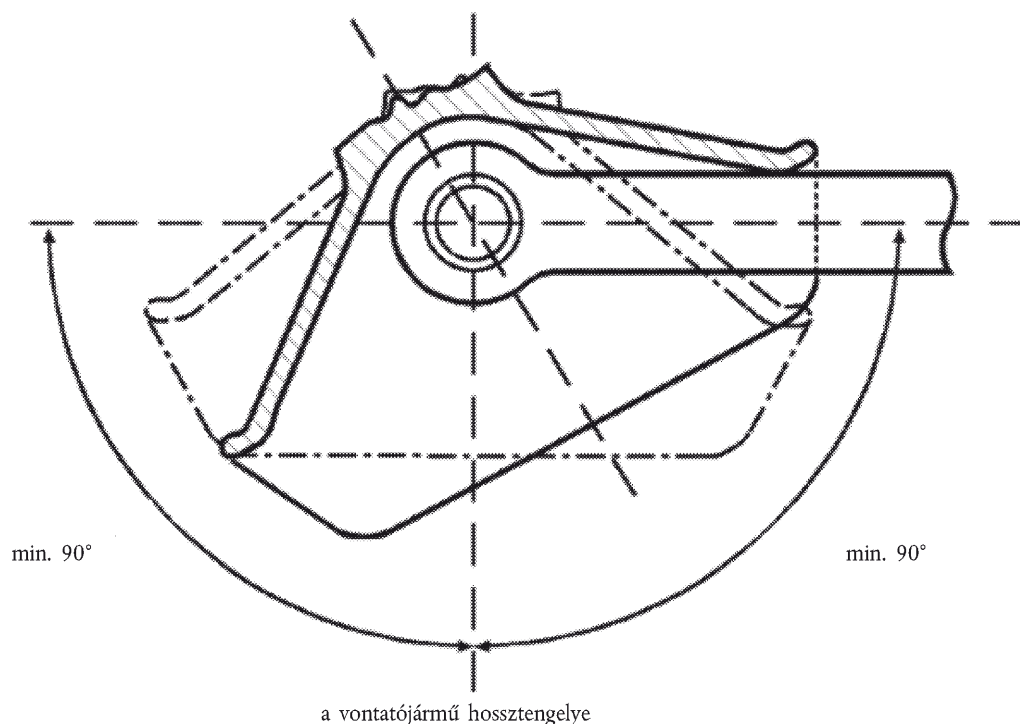
3.4. A vonószem csuklós mozgásának legkisebb szögei

A vonórudas csatlakoztatáshoz csatlakoztatott, de járműre fel nem szerelt vonószemnek az alább meghatározott szögtartományokban kell csuklósan mozognia. Ha a csuklós mozgás egy részét különleges csuklós csatlakozás biztosítja (csak C50-X osztályú vonórudas csatlakozóknál), az alkalmazási területet a 7. melléklet 1.3.8. szakaszában szereplő esetekre kell korlátozni, és ezt az 1. mellékletben szereplő értesítésben is fel kell tüntetni.

3.4.1. A jármű hossz tengelyétől vízszintesen $\pm 90^\circ$ a függőleges tengely körül – lásd az 5. ábrát.

5. ábra

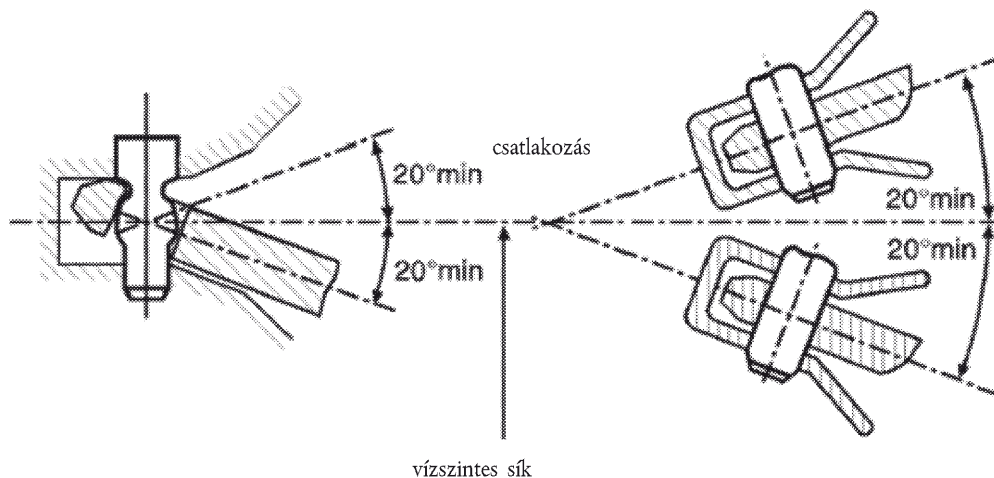
A csatlakoztatott vonószem vízszintes elfordulása



3.4.2. A jármű vízszintes síkjától $\pm 20^\circ$ függőlegesen a kereszt tengely körül – lásd a 6. ábrát.

6. ábra

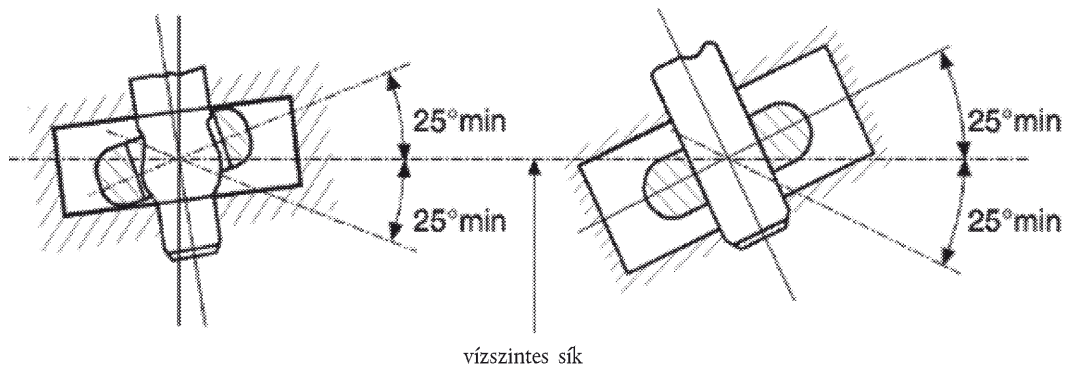
A csatlakoztatott vonószem függőleges elfordulása



3.4.3. A jármű vízszintes síkjától $\pm 25^\circ$ tengely körüli elfordulás a hossz tengely körül – lásd a 7. ábrát.

7. ábra

A csatlakoztatott vonószem tengely körüli elfordulása



3.5. Nem szándékos szétkapcsolást megelőző reteszelés:

A vonócsapot zárt helyzetben két határozott mechanikus működésű reteszelőberendezéssel kell reteszelni; ha ezek bármelyike meghibásodik, a másiknak működésben kell maradnia.

A csatlakozó zárt és reteszelt helyzetét kívül egyértelműen jelezni kell egy mechanikus berendezéssel. Lehetőséget kell biztosítani a kijelző helyzetének tapintással történő ellenőrzésére, pl. sötétben.

A mechanikus jelzőberendezésnek mindkét reteszelőberendezés reteszelését jeleznie kell (ÉS feltétel).

Elég azonban csak egy reteszelőberendezés reteszelését jelezni, ha ilyen helyzetben a második reteszelőberendezés reteszelése a kialakítás szerves részét képezi.

3.6. Kézikarok

A kézikarokat kerekített végű, könnyen használható módon kell kialakítani. A csatlakozónak a kézi kar közelében nem lehet éles széle vagy esetleg becsípődést okozó pontja, amely a csatlakozó működtetése során sérülést eredményezhet. A csatlakozó kioldásához szükséges, a vonószem nélkül mért erő nem haladhatja meg a 250 N-t a kézikarra merőlegesen a működtetés vonalában.

3.7. A C50-1–C50-6 osztályú szabványos vonórudas csatlakozókra vonatkozó különleges követelmények:

3.7.1. A vonószem kereszttengety körüli lengő mozgását a vonócsap gömb alakjával kell elérni (nem pedig csuklóval).

3.7.2. A vonócsap és a vonószem közötti szabad tér miatt a hossztengetylen jelentkező feszítő- és nyomóterheléseket rugóval, illetve csillapító berendezésekkel kell csillapítani (kivéve C50-1).

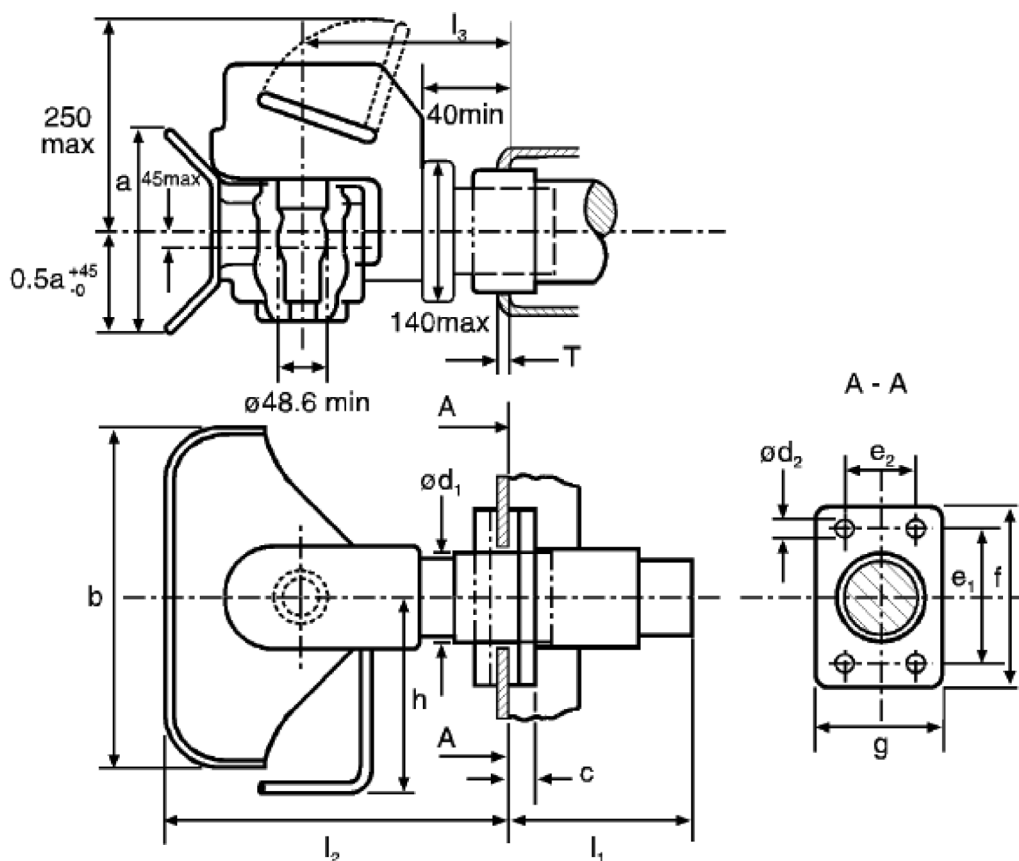
3.7.3. A méreteknak meg kell felelniük a 8. ábrán és a 4. táblázatban szereplőknek.

3.7.4. A csatlakozóknak alkalmasnak kell lenniük az 5. táblázatban meghatározott jellemző értékek teljesítésére, és ezekre kell vizsgálni őket.

3.7.5. A csatlakozót a csatlakozón található kézikkarral kell nyitni (nincs távirányítás).

8. ábra

Szabványos vonórudas csatlakozó méretei (mm), lásd a 4. táblázatot



4. táblázat

Szabványos vonórudas csatlakozó méretei (mm), lásd a 8. ábrát

Osztály	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6 C50-7	Megjegyzés
e ₁	83	83	120	140	160	160	± 0,5
e ₂	56	56	55	80	100	100	± 0,5
d ₁	—	54	74	84	94	94	legfeljebb
d ₂	10,5	10,5	15	17	21	21	H13
f	110	110	155	180	200	200	+ 6,0 – 0
g	85	85	90	120	140	140	± 3,0
a	100	170	200	200	200	200	+ 20,0 – 0
b	150	280	360	360	360	360	+ 20,0 – 0
c	20	20	24	30	30	30	legfeljebb
h	150	190	265	265	265	265	legfeljebb
l ₁	—	150	250	300	300	300	legfeljebb
l ₂	150	300	330	330	330	330	legfeljebb
l ₃	100	160	180	180	180	180	± 20,0
T	—	15	20	35	35	35	legfeljebb

5. táblázat

Szabványos vonórudas csatlakozók jellemző értékei

Osztály	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6	C50-7
D	18	25	70	100	130	190	190
D _c	18	25	50	70	90	120	130
S	200	250	650	900	1 000	1 000	1 000
V	12	10	18	25	35	50	75

D = legnagyobb D érték (kN)

D_c = legnagyobb D érték (kN) középtengelyes pótkocsi alkalmazásnál

S = a csatlakozóra ható legnagyobb statikus függőleges terhelés (kg)

V = legnagyobb V érték (kN)

4. VONÓSZEMEK

4.1. A D50 osztályú vonószemekre vonatkozó általános követelmények:

Minden D50 osztályú vonószemnek meg kell felelnie a 6. melléklet 3.4. szakaszában szereplő vizsgálaton.

A D50 osztályú vonószemek rendeltetése a C50 osztályú vonórudas csatlakozóval való használat. A vonószemek nem foroghatnak tengelyirányban (mivel a megfelelő csatlakozók el tudnak forogni).

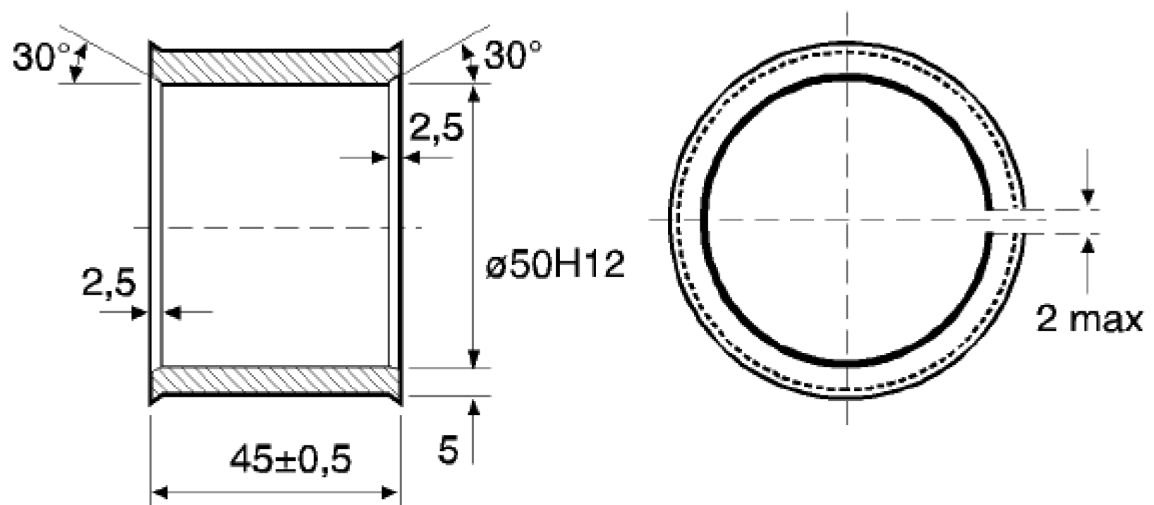
Ha a D50 osztályú vonószemeket persellyel látják el, a méreteknél meg kell felelniük a 9. ábrán (a D50-C osztály esetében nem engedélyezett) vagy a 10. ábrán szereplő méreteknél.

A perselyek vonószembe való hegesztése tilos.

A D50 osztályú vonószemek méretei meg kell, hogy egyezzenek a 4.2. szakaszban meghatározottakkal. A D50-X osztályú vonószemek szárának formájára nincs előírás, de a szem középpontjától 210 mm távolságra a h magasságnak és a b szélességnek a 6. táblázatban megadott határértékeken belül kell lennie.

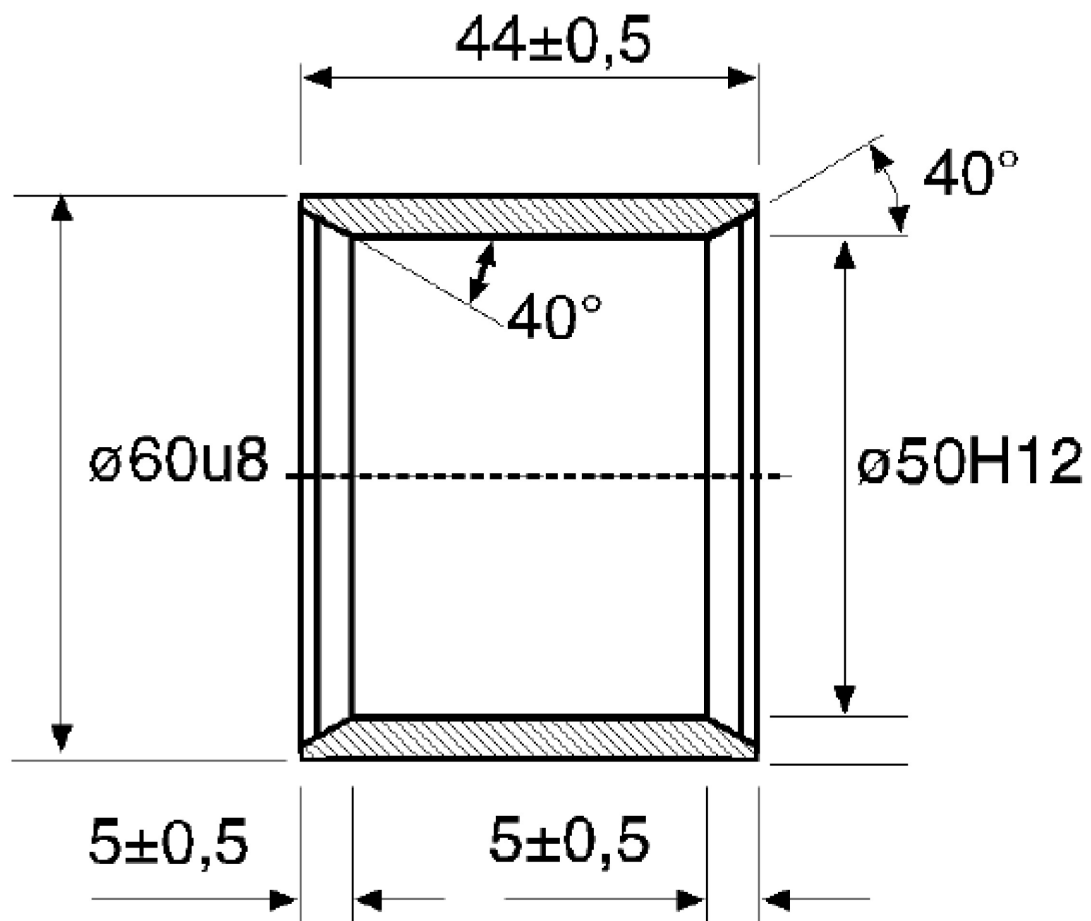
9. ábra

D50 osztályú vonószemek hasított perselye



10. ábra

D50 osztályú vonószemek nem hasított perselye



6. táblázat

D50-A és D50-X vonószemek méretei, lásd a 11. ábrát

Osztály	h (mm)	b (mm)
D50-A	65 +2/- 1	60 +2/- 1
D50-X	legfeljebb 80	legfeljebb 62

7. táblázat

Szabványos vonószemek jellemző értékei

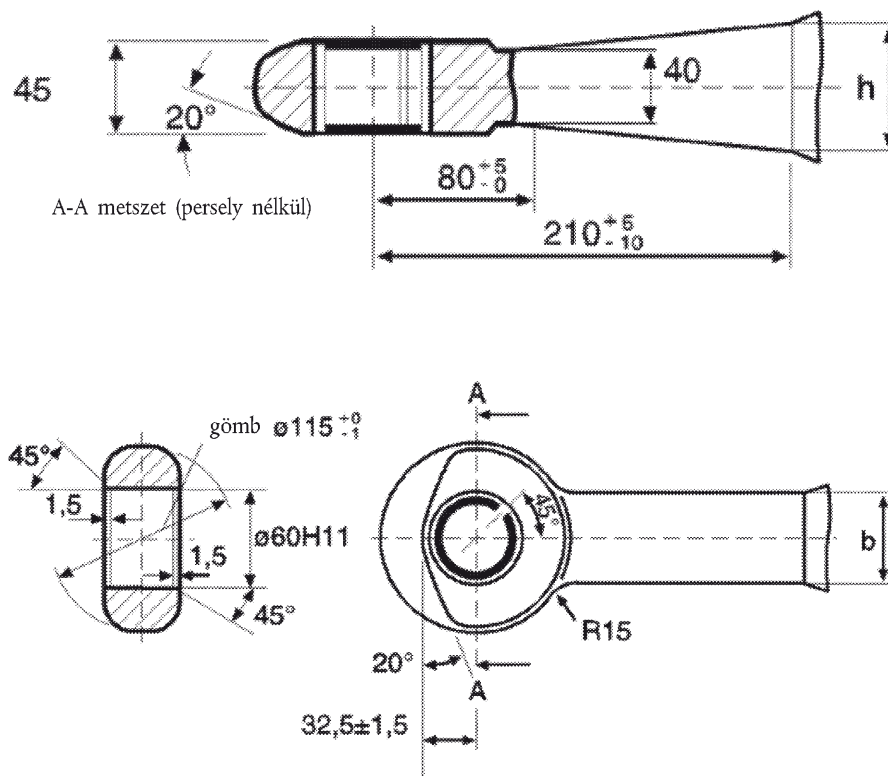
Osztály	D	D _c	s	V
D50-A	130	90	1 000	30
D50-B	130	90	1 000	25
D50-C	190	120	1 000	50
D50-D	190	130	1 000	75

4.2. A D50 osztályú vonószemekre vonatkozó különleges követelmények:

4.2.1. A D50-A és D50-X osztályú vonószemek méretei meg kell, hogy egyezzenek a 11. ábrán szereplő méretekkel.

11. ábra

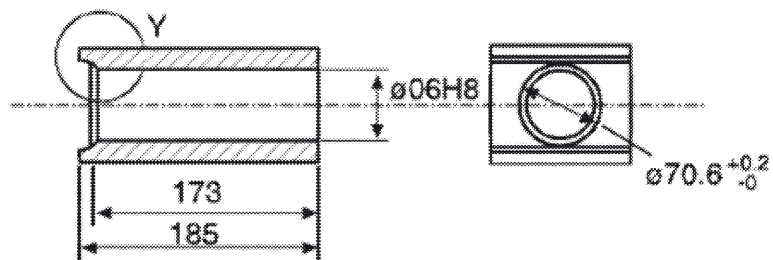
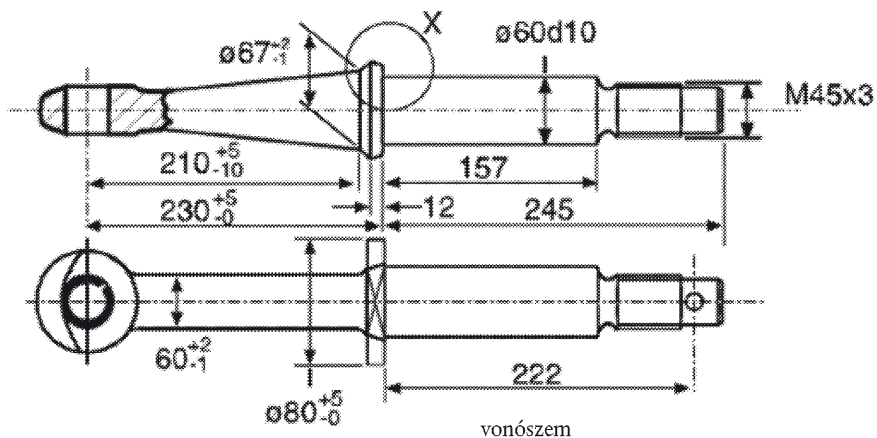
D50-A és D50-X osztályú vonószemek méretei, lásd a 6. táblázatot



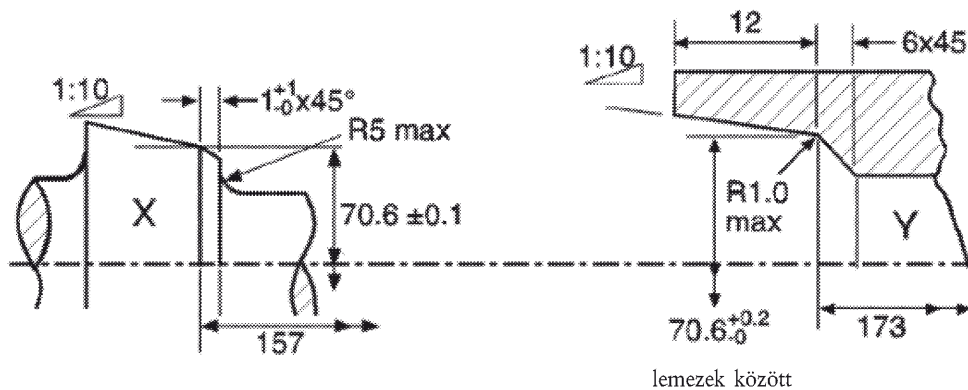
4.2.2. A D50-B osztályú vonószemek méretei meg kell, hogy egyezzenek a 12. ábrán szereplő méretekkel.

12. ábra

D50-B osztályú vonószemek méretei, az egyéb méreteket lásd a 11. ábrán.



vonórúd elülső része

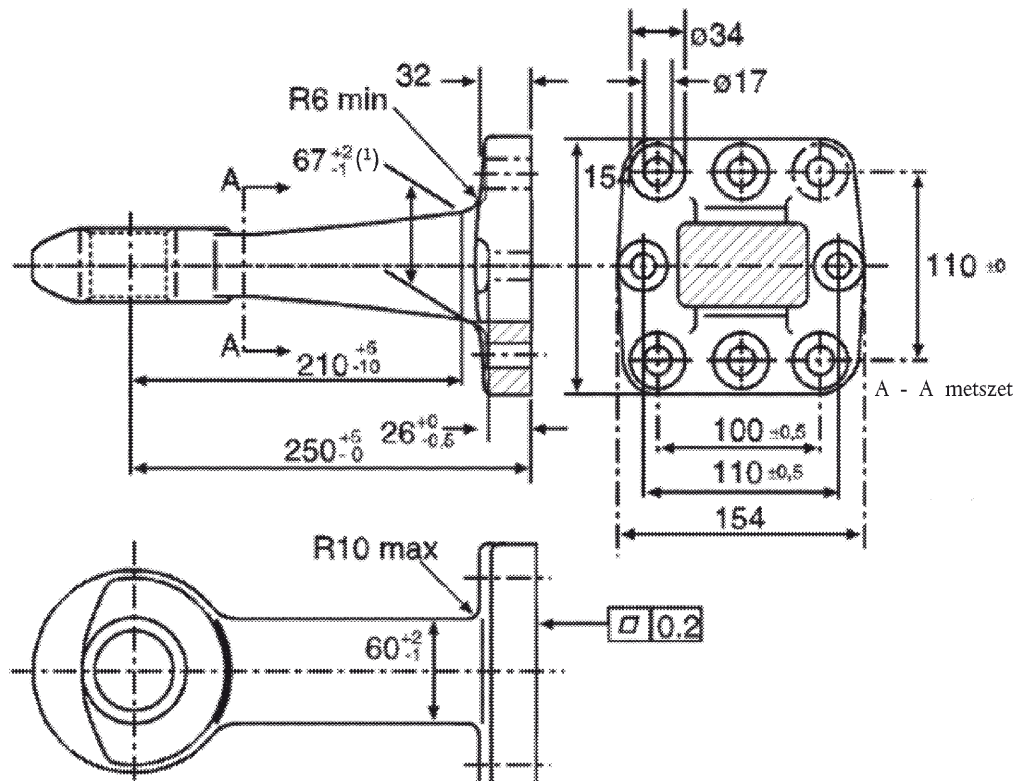


lemezek között

4.2.3. A D50-C és D50-D osztályú vonószemek méretei meg kell, hogy egyezzenek a 13. ábrán szereplő méretekkel.

13. ábra

D50-C és D50-D osztályú vonószemek méretei, az egyéb méreteket lásd a 11. ábrán.



4.2.4. A D50-C és D50-D osztályú vonószemeket a 10. ábrán szereplő nem hasított perselyekkel kell felszerelni.

4.3. Szabványos vonószemek terhelési értékei

A szabványos vonószemeknek és azok csatlakozószervezeteinek el kell viselniük a 7. táblázatban szereplő terhelési értékeket, illetve ezekre kell vizsgálni őket.

4.4. Az L osztályú toroid gyűrűs vonószemekre vonatkozó általános követelmények:

4.4.1. Az L osztályú toroid gyűrűs vonószemeket a K osztályú vonóhorgokkal való használatra tervezték.

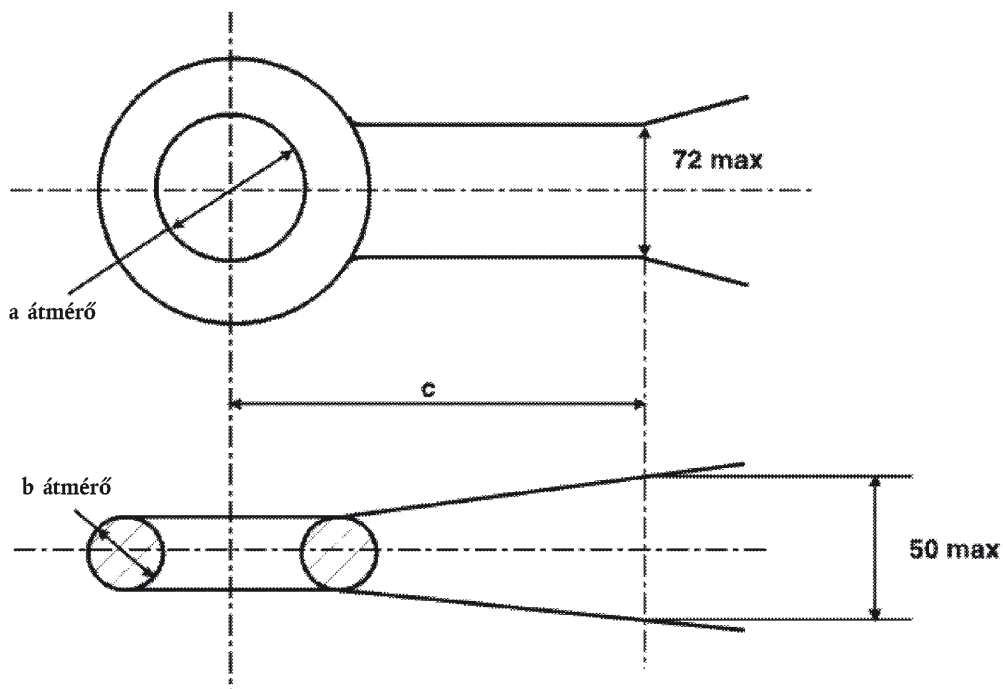
4.4.2. K osztályú vonóhorgokkal való alkalmazásuk során teljesíteniük kell a csuklós mozgás tekintetében a melléklet 10.2. szakaszában meghatározott követelményeket.

4.4.3. Az L osztályú toroid gyűrűs vonószemek méretei meg kell, hogy egyezzenek a 14. ábrában és a 8. táblázatban meghatározottakkal.

(¹) D50-D osztályú vonószemek esetében ez a méret legfeljebb 80.

14. ábra

L osztályú toroid gyűrűs vonószemek méretei – lásd a 8. táblázatot



4.4.4. Az L osztályú toroid gyűrűs vonószemeknek meg kell felelniük a 6. melléklet 3.4. szakaszában szereplő vizsgálatokon, és ki kell bírniuk a 9. táblázatban meghatározott jellemző értékeket.

8. táblázat

Az L osztályú toroid gyűrűs vonószemek méretei – lásd a 14. ábrát

(mérték mm-ben)

Osztály	L1	L2	L3	L4	L5	Megjegyzés
a	$68 + 1,6/-0,0$	$76,2 \pm 0,8$	$76,2 \pm 0,8$	$76,2 \pm 0,8$	$68 + 1,6/-0,0$	
b	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	
c	70	65	65	65	70	legalább

9. táblázat

L osztályú toroid gyűrűs vonószemek jellemző értékei

Osztály	L1	L2	L3	L4	L5
D kN	30	70	100	130	180
D _c kN	27	54	70	90	120

Osztály	L1	L2	L3	L4	L5
S kg	200	700	950	1 000	1 000
V kN	12	18	25	35	50

5. VONÓRUDAK

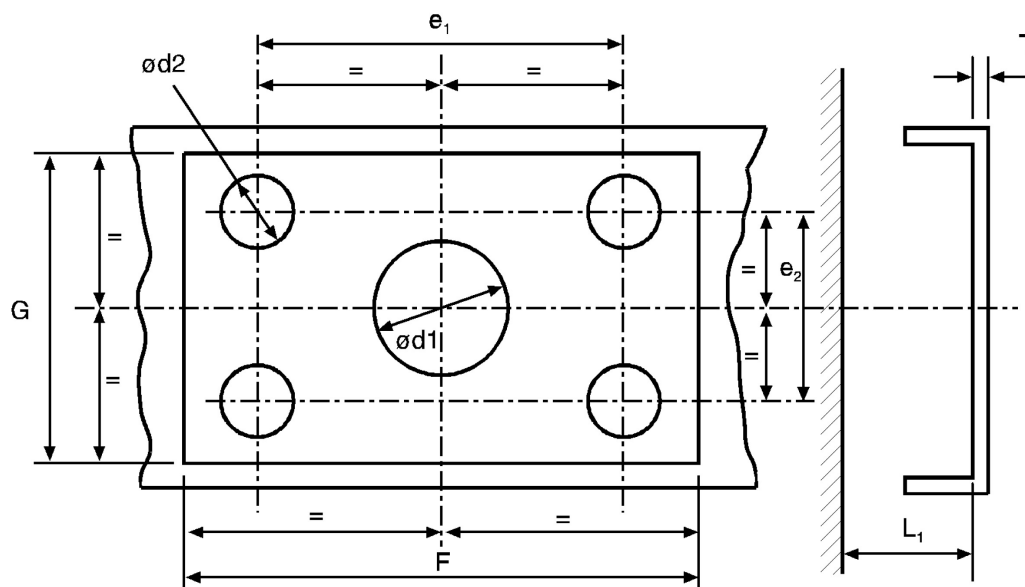
- 5.1. Az E osztályú vonórudaknak meg kell felelniük a 6. melléklet 3.3. szakaszában ismertetett vizsgálatokon
- 5.2. A vontatójárműhöz való kapcsolódás biztosítására a vonórudakat fel lehet szerelni a 2. szakaszban említett kapcsolófejekkel vagy a 4. szakaszban szereplő vonószemekkel. A kapcsolófejeket és vonószemeket csavarozással, csavaranyával vagy hegesztéssel lehet rögzíteni.
- 5.3. Csuklós vonórudak magasságállító berendezései
- 5.3.1. A csuklós vonórudakat fel kell szerelni a vonórudat a csatlakozóberendezés vagy pofa magasságához állító berendezésekkel. Ezeket a berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy a vonórudat egy személy szerszámok vagy egyéb segédeszközök nélkül be tudja állítani.
- 5.3.2. A magasságállító berendezésnek a vonószemet vagy a vonógömbös csatlakozót a felszín feletti vízszintestől legalább 300 mm-re felfelé és lefelé kell tudnia állítani. E tartományon belül lehetséges kell, hogy legyen a vonórúd fokozatmentes vagy (a vonószemnél vagy a vonógömbös csatlakozónál mérve) legfeljebb 50 mm-es fokozatokban történő beállítása.
- 5.3.3. A magasságállító berendezés nem zavarhatja a vonórúd könnyű mozgását csatlakoztatás után.
- 5.3.4. A magasságállító berendezés nem zavarhatja semmiféle tehetetlenségi, ráfutó típusú fék működését.
- 5.4. A tehetetlenségi, ráfutó típusú fékkel kombinált vonórudak esetében a vonószem középpontja és a vonószem szabad szárának vége közötti távolság a fék működtetési helyzetében legalább 200 mm kell, hogy legyen. Ha a vonószem szára teljesen be van nyomva, a távolság nem lehet 150 mm-nél kevesebb.
- 5.5. A középtengelyes pótkocsikon alkalmazandó vonórudaknak oldalirányú erőkkkel szemben legalább a függőleges erőkkkel szembeni ellenálló nyomaték felével kell rendelkezni.

6. VONÓGERENDÁK

- 6.1. Az F osztályú vonógerendáknak meg kell felelniük a 6. melléklet 3.3. szakaszában előírt vizsgálatokon.
- 6.2. A C osztályú szabványos vonórudas csatlakozó felszereléséhez szolgáló fúrósablonnak meg kell felelnie az alábbi 15. ábrának és 10. táblázatnak.
- 6.3. Vonógerendát nem lehet a gépjármű alvázához, felépítményéhez vagy egyéb részéhez hegeszteni.

15. ábra

Szabványos vonórudas csatlakozó szerelési méretei (lásd a 10. táblázatot)



10. táblázat

Szabványos vonórudas csatlakozó szerelési méretei – lásd a 15. ábrát

								(mm)
Osztály	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6 C50-7	Megjegyzés	
e_1	83	83	120	140	160	160	$\pm 0,5$	
e_2	56	56	55	80	100	100	$\pm 0,5$	
d_1	—	55	75	85	95	95	+ 1,0/- 0,5	
d_2	10,5	10,5	15	17	21	21	H13	
T	—	15	20	35	35	35	legfeljebb	
F	120	120	165	190	210	210	legalább	
G	95	95	100	130	150	150	legalább	
L_1	—	200	300	400	400	400	legalább	

7. NYEREGSZERKEZETEK ÉS KORMÁNYÉKEK

A 7.1–7.7. szakaszban meghatározott követelmények az összes G50 osztályú nyeregszerkezetre vonatkoznak.

A szabványos csatlakozóberendezések által teljesítendő további követelmények a 7.9. szakaszban szerepelnek.

A kormányékeknek teljesíteniük kell a 7.8. szakaszban felsorolt követelményeket.

7.1. Megfelelő királycsapok

A G50 osztályú nyeregszerkezeteket úgy kell kialakítani, hogy azokat a H50 osztályú királycsappal lehessen használni, és együttesen a meghatározott jellemzőket biztosítsák.

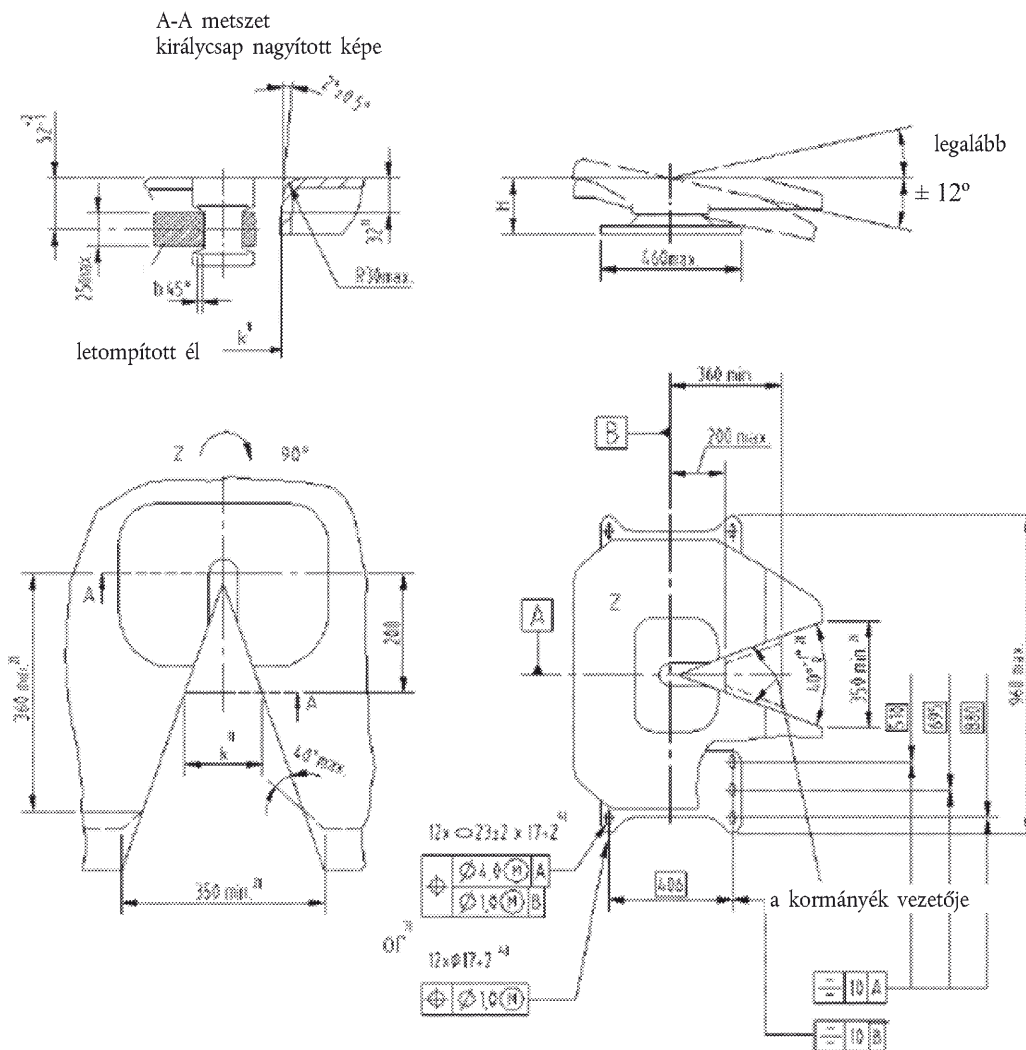
7.2. Vezetők

A nyeregszerkezeteket fel kell szerelni a királycsap biztonságos és helyes kapcsolódását biztosító vezetővel. A szabványos, 50 mm átmérőjű nyeregszerkezetek esetében a vezető bemeneti szélességének legalább 350 mm-nek kell lennie (lásd a 16. ábrát).

A G50-X osztályú, kis méretű, nem szabványos, 25 kN-os legnagyobb D értékkel rendelkező nyeregszerkezetek esetében a bemeneti szélességnek legalább 250 mm-nek kell lennie.

16. ábra

Szabványos nyeregszerkezetek méretei (lásd a 11. táblázatot)

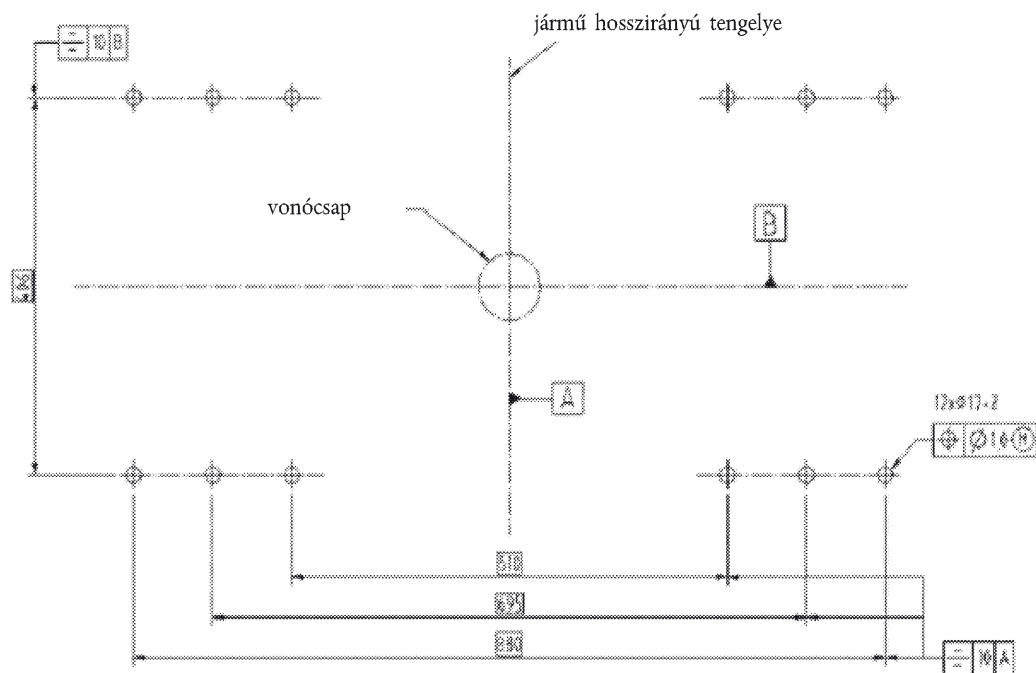


Megjegyzés:

- 1 A kormányékek alkalmazásához a $k = 137 \pm 3$ mm referenciaméretet a felső felület alatt 32 mm-rel, a csatlakozó keresztirányú középvonalától 200 mm távolságra kell mérni.
- 2 A $40^\circ + 1^\circ - 0^\circ$ nyílásszöget a csatlakozó keresztirányú középvonalától legalább 360 mm távolságon át fenn kell tartani. E távolságon kívül a 350 mm-es legkisebb bemeneti szélességet a pontozott vonallal jelölt módon, a bemeneti szög 120° -ra növelésével lehet biztosítani.
- 3 23 ± 2 mm \times 17 ± 2 mm méretű hosszúkás szerelőnyílások vagy 17 ± 2 mm átmérőjű kerek szerelőfuratok használhatók.
- 4 Hosszúkás nyílások vagy 18 mm átmérőjűnél nagyobb furatok alkalmazásánál 40 mm átmérőjű, 6 mm vastag alátétek vagy ennek megfelelő szilárdságú eszközök, pl. acéllemezek használhatók.

16a. ábra

A szerelőnyílások tőrése a nyeregszerkezetek J osztályú szerelőlapjain (lásd e melléklet 9.1. szakaszát)



11. táblázat

Szabványos nyeregszerkezetek méretei , lásd a 16. ábrát

(mm)						
Osztály	G50-1	G50-2	G50-3	G50-4	G50-5	G50-6
H	140–159	160–179	180–199	200–219	220–239	240–260

7.3. A nyeregszerkezet legkisebb csuklós mozgása

Az összekapcsolt vonócsappal, de anélkül, hogy a nyeregszerkezet járműhöz vagy szerelőlaphoz lenne rögzítve, viszont figyelembe véve a felfogó csavarok hatását, a csatlakozónak a vonócsap következő legkisebb csuklós mozgását kell lehetővé tennie:

- 7.3.1. $\pm 90^\circ$ a függőleges tengely körül (ez a kényszerkormányzású nyeregszerkezetekre nem vonatkozik);
- 7.3.2. $\pm 12^\circ$ a haladási irányt keresztező vízszintes tengely körül. Ez a szög nem feltétlenül felel meg a terepen való használathoz.
- 7.3.3. A hosszitengely mentén legfeljebb $\pm 3^\circ$ tengely körüli elfordulás megengedett. Teljesen kilengő nyeregszerkezet esetében azonban ezt a szöget túl lehet lépni, feltéve, hogy a reteszelőmechanizmus lehetővé teszi az elfordulás $\pm 3^\circ$ -ra történő korlátozását.

7.4. A nyeregszerkezetek szétkapcsolását megakadályozó reteszelőberendezések

A nyeregszerkezetet összekapcsolt helyzetben két határozott mechanikus reteszelőberendezéssel kell zárni; ha ezek bármelyike meghibásodik, a másiknak működésben kell maradnia.

Az elsődleges reteszelőberendezés automatikus üzemű, a második reteszelőberendezés azonban lehet automatikus vagy kézi működtetésű. A másodlagos reteszelőberendezés lehet olyan kialakítású, hogy az elsődleges berendezéssel együtt működjön, és az elsődleges berendezéshez további határozott mechanikus zárást biztosítson. Gondoskodni kell arról, hogy a másodlagos reteszelőberendezést csak akkor lehessen bekapcsolni, ha az elsődleges berendezés megfelelően lezáródott.

A reteszelőberendezések nem szándékos kioldásának lehetőségét ki kell küszöbölni. A kioldás csak a jármű vezetőjének vagy üzemeltetőjének szándékos cselekedetével lehet lehetséges.

A csatlakozó zárt és reteszelt helyzetét vizuálisan jelezni kell valamilyen mechanikus berendezéssel és lehetőséget kell adni a jelző helyzetének tapintással történő ellenőrzésére, például sötétben. A kijelzőnek mind az elsődleges, mind a másodlagos reteszelőberendezés zárását jeleznie kell, elég azonban csak egy berendezés zárását jelezni, ha a második reteszelőberendezés zárása egyidejűleg történik az első berendezés zárásával, és a kialakítás szerves részét képezi.

7.5. Kezelőszervek és kioldó mechanizmusok

Zárt helyzetben a kezelőszervek vagy kioldó mechanizmusok nem szándékos vagy véletlenszerű működtetésének lehetőségét ki kell küszöbölni. A reteszelőrendszer kialakításának olyannak kell lennie, hogy a reteszelőberendezést a csatlakozókioldó mechanizmus határozott, tudatos működtetésével kelljen kioldani.

7.6. Felületkezelés

A nyereg talp és csatlakozózár felülete funkcionálisan kielégítő, valamint gondosan megmunkált, kovácsolt, öntött vagy sajtoltnak kell, hogy legyen.

7.7. Terhelési követelmények

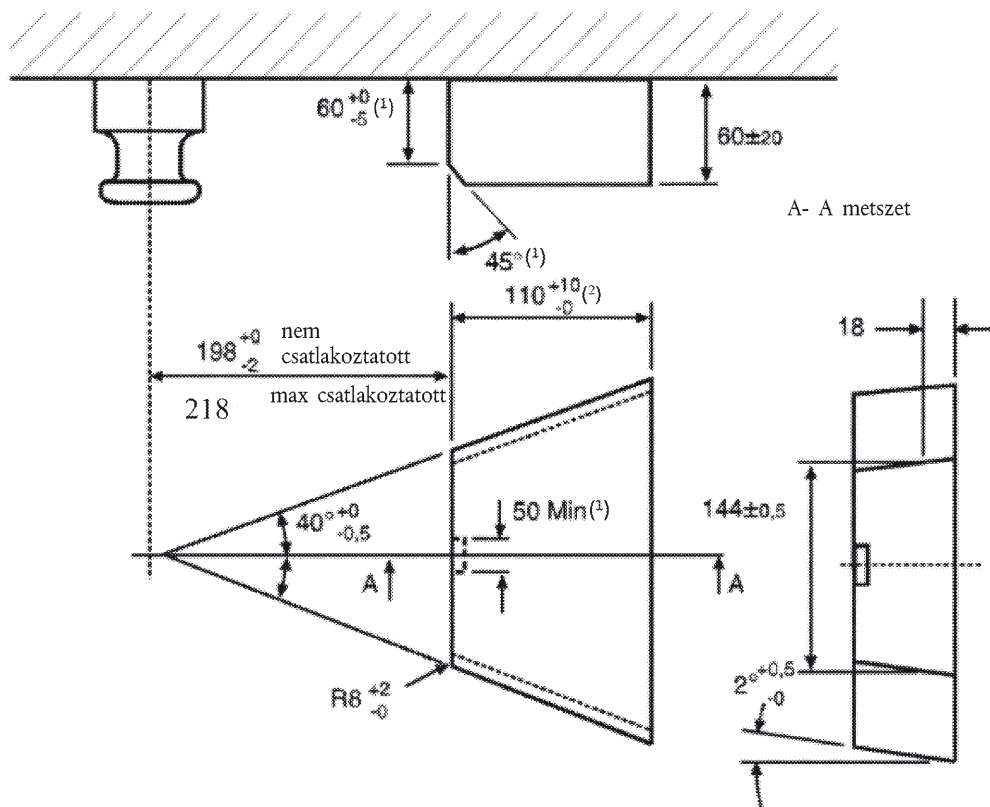
Minden nyeregszerkezetnek meg kell felelnie a 6. melléklet 3.7. szakaszában leírt vizsgálatokon.

7.8. Kormányékek

7.8.1. A félpótkocsik kényszerkormányozása érdekében a kormányékek méreteinek a 17. ábrán megadott méretekkel kell megegyezniük.

17. ábra

Rugós kormányékek méretei



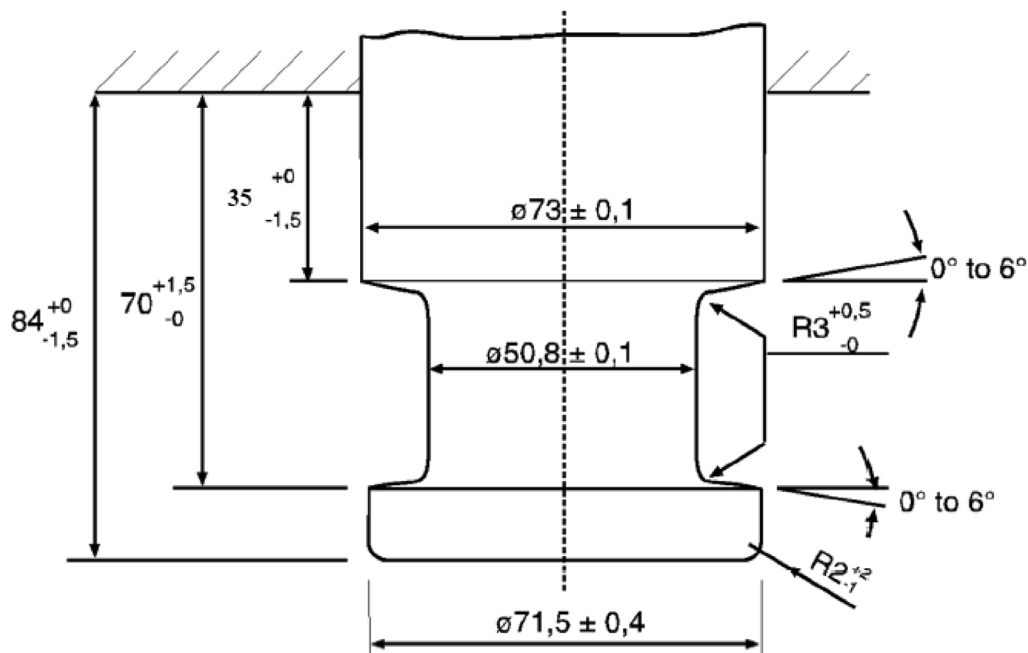
⁽¹⁾ Csak a 600 mm-nél vastagabb kormányékekre vonatkozik.

⁽²⁾ Ez a méret csak a funkcionális felületre utal: a kormányék maga lehet hosszabb.

- 7.8.2. A kormányéknek lehetővé kell tennie a biztonságos és helyes csatlakoztatást, és rugózottnak kell lennie. A rugóerőt úgy kell megválasztani, hogy a terheletlen félpótkocsit csatlakoztatni lehessen, és az össztömegéig terhelte félpótkocsi kormányéke a használat során szorosan érintkezzen a csatlakozó oldalfelületével. A nyereg lekapcsolása terhelte és terheletlen félpótkocsival egyaránt lehetséges kell, hogy legyen.
- 7.9. A szabványos nyeregszerkezetekre vonatkozó különleges követelmények:
- 7.9.1. méreteiknek meg kell felelniük a 16. ábrán és a 11. táblázatban megadott méreteknek;
- 7.9.2. alkalmasnak kell lenniük 150 kN D értékre és 20 tonna U értékre, illetve ezekre kell őket vizsgálni;
- 7.9.3. kioldásuk közvetlenül a csatlakozón elhelyezett kézikarral lehetséges kell, hogy legyen;
- 7.9.4. kormányékek segítségével képesnek kell lenniük a félpótkocsik kényszerkormányzására – lásd a 7.8. szakaszt.
8. KIRÁLYCSAPOK
- 8.1. A H50 osztályú (ISO 337) királycsapok méretei a 18. ábrán szerepelnek.

18. ábra

H50 osztályú királycsapok méretei



- 8.2. A királycsapoknak meg kell felelniük a 6. melléklet 3.9. szakaszában meghatározott vizsgálatokon.
9. SZERELŐLAPOK
- 9.1. A nyeregszerkezetek J osztályú szerelőlapjain a 16a. ábrán látható módon elhelyezett, kör alakú szerelőfuratoknak kell lenni, ha azokat szabványos nyeregszerkezetekhez szánják. A szerelőfuratok átmérője azonban 17 mm + 2,0 mm/- 0,0 mm kell, hogy legyen. A nyílásoknak kör alakúnak kell lennie, NEM hasítottnak (lásd a 16a. ábrát).

9.2. A szabványos nyeregszerkezetek szerelőlapjainak alkalmasnak kell lenniük a félpótkocsik kényszerkormányzására (kormányékek segítségével). A nem szabványos nyeregszerkezethez való, kényszerkormányzásra nem alkalmas szerelőlapokat megfelelően jelölni kell.

9.3. A nyeregszerkezetek szerelőlapjainak meg kell felelniük a 6. melléklet 3.8. szakaszában ismertetett vizsgálatokon.

10. VONÓHORGOK

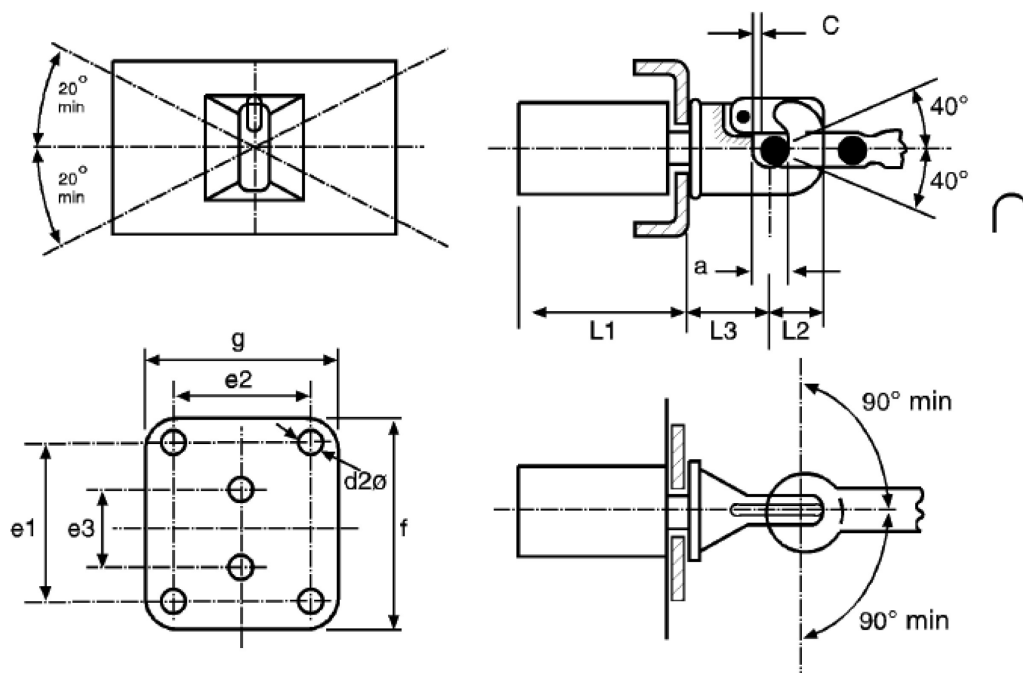
10.1. A K osztályú vonóhorgokra vonatkozó általános követelmények:

10.1.1. Minden K osztályú vonóhorgoknak meg kell felelnie a 6. melléklet 3.5. szakaszában meghatározott vizsgálatokon, és alkalmasnak kell lennie a 13. táblázatban szereplő jellemző értékek teljesítésére.

10.1.2. A K osztályú vonóhorgok mérete a 19. ábrán és a 12. táblázatban szerepel. A K1–K4 osztályba nem automatikus csatlakozók tartoznak, amelyeket csak 3,5 tonna legnagyobb tömeget meg nem haladó pótkocsikon lehet használni, a KA1–KA3 osztályba pedig automatikus csatlakozók tartoznak.

19. ábra

K osztályú vonóhorgok méretei és csuklós mozgása



10.1.3. Vonóhorgot csak toroid gyűrűs vonószemmel lehet használni, és L osztályú toroid gyűrűs vonószemmel alkalmazva a K osztályú csatlakozónak a melléklet 10.2. szakaszában meghatározott szögtartományokban kell csuklósan mozognia.

10.1.4. A K osztályú vonóhorgot olyan toroid gyűrűs vonószemmel kell használni, amely legalább 3 mm szabad teret, azaz szabad mozgást, új korában pedig legfeljebb 5 mm szabad teret biztosít. Az alkalmazható vonószemekről a csatlakozó gyártójának az 1. mellékletben szereplő értesítésben kell nyilatkoznia.

10.2. Az L osztályú toroid gyűrűs szemmel használt, gépjárműre fel nem szerelt K osztályú csatlakozónak a csuklós mozgás következő nem egyidejű szögeivel kell rendelkeznie – lásd még a 19. ábrát:

10.2.1. $\pm 90^\circ$ vízszintesen a csatlakozó függőleges tengelye körül;

10.2.2. $\pm 40^\circ$ függőlegesen a csatlakozó keresztirányú tengelye körül;

10.2.3. $\pm 20^\circ$ tengely körüli elfordulás a csatlakozó vízszintes hosszirányú középvonala körül.

10.3. Az automatikus K osztályú vonóhorgok pofája olyan kialakítású kell, hogy legyen, amely a vonószemet bevezeti a csatlakozóba.

10.4. Nem szándékos szétkapcsolást megelőző reteszelés:

A csatlakozót zárt helyzetében két határozott mechanikus működésű reteszelőberendezéssel kell rögzíteni; ha ezek bármelyike meghibásodik, a másiknak működésben kell maradnia.

A csatlakozó zárt és reteszelt helyzetét kívülről egyértelműen jelezni kell egy mechanikus berendezéssel. Lehetőséget kell biztosítani a jelző helyzetének tapintással történő ellenőrzésére, pl. sötétben.

A mechanikus jelzőberendezésnek mindkét reteszelőberendezés zárását jeleznie kell (ÉS feltétel).

Elég azonban csak egy reteszelőberendezés zárását jelezni, ha ilyen helyzetben a második reteszelőberendezés zárása a kialakítás szerves részét képezi.

10.5. Kézikarok

A kézikarokat kerekített végű, könnyen használható módon kell kialakítani. A csatlakozónak a kézi kar közelében nem lehet éles széle vagy esetleg becsipődést okozó pontja, amely a csatlakozó működtetése során sérülést eredményezhet. A csatlakozó kioldásához szükséges, a vonószem nélkül mért erő nem haladhatja meg a 250 N-t a kézikarra merőlegesen a működtetés vonalában.

12. táblázat

K osztályú vonóhorgok méretei – lásd a 19. ábrát

Osztály	K1	K2	K3	K4	KA1	KA2	KA3	Megjegyzés
e ₁	—	83	83	120	120	140	160	$\pm 0,5$
e ₂	—	56	56	55	55	80	100	$\pm 0,5$
e ₃	90	—	—	—	—	—	—	$\pm 0,5$
d ₂	17	10,5	10,5	15	15	17	21	H13
c	3	3	3	3	3	3	3	legalább
f	130	175	175	180	180	200	200	legfeljebb
g	100	100	100	120	120	140	200	legfeljebb
a	45	45	45	45	45	45	45	+ 1,6/– 0,0
L ₁	120	120	120	120	250	300	300	legfeljebb
L ₂	74	74	63	74	90	90	90	legfeljebb
L ₃	110	130	130	150	150	200	200	legfeljebb

13. táblázat

K osztályú vonóhorgok jellemző értékei

Osztály	K1	K2	K3	K4	KA1	KA2	KA3
D kN	17	20	20	25	70	100	130
D _c kN	—	—	17	20	54	70	90
S kg	120	120	200	250	700	900	1 000
V kN	—	—	10	10	18	25	35

11. VONÓRÚD TÍPUSÚ EGYEDI CSATLAKOZÓK – T OSZTÁLY

- 11.1. A T osztályú vonórúd típusú, egyedi csatlakozók különleges járműszerelvényeken, például járműszállítókon való használatra szolgálnak. E járművek különleges felépítménnyel rendelkeznek, és a csatlakozó sajátos, szokatlan elhelyezésére lehet szükség.
- 11.2. A T osztályú csatlakozókat kizárólag középtengelyes pótkocsikkal lehet használni; ezt a korlátozást fel kell tüntetni az 1. mellékletben szereplő értesítésben.
- 11.3. A T osztályú csatlakozókat összepárosítva kell jóváhagyni, és gondoskodni kell arról, hogy a csatlakozót csak műhelyben, a járművön szokásos módon nem szállított szerszámok használatával lehessen szétválasztani.
- 11.4. A T osztályú csatlakozók nem lehetnek automatikus működésűek.
- 11.5. A T osztályú csatlakozóknak meg kell felelniük a 6. melléklet 3.3. szakaszában megadott vizsgálati követelményeknek, a 3.3.4. szakasz kivételével.
- 11.6. Az összeállított, járműre fel nem szerelt, de a járműre felszerelttel azonos normál helyzetben lévő csatlakozónak a csuklós mozgás következő legkisebb és egyidejű szögeit kell teljesíteni;
- 11.6.1. $\pm 90^\circ$ vízszintesen a függőleges tengely körül;
- 11.6.2. $\pm 8^\circ$ függőlegesen a vízszintes keresztengely körül;
- 11.6.3. a vízszintes hosszengely körüli $\pm 3^\circ$ elfordulás.

12. TÁVJELZŐ ÉS TÁVVEZÉRLŐ BERENDEZÉSEK

12.1. Általános követelmények

Távjelző és távvezérlő berendezések csak a C50-X és G50-X osztályú automatikus csatlakozóberendezésekre engedélyezettek.

A távjelző és távvezérlő berendezések nem zavarhatják a csatlakoztatott vonószem vagy csatlakoztatott félpótkocsi legkisebb szabad mozgását. A berendezéseket tartósan a járműre kell szerelni.

A csatlakozóberendezés vizsgálatának és jóváhagyásának ki kell terjedniük az összes távjelző vagy távvezérlő berendezésre, valamint a kezelőszervek és átviteli berendezések valamennyi részére.

12.2. Távjelzés

- 12.2.1. Automatikus csatlakozás esetében a távjelző berendezéseknek optikai módon, a 12.2.2. szakasznak megfelelően jelezniük kell a csatlakozó zárt és kétszeresen reteszelt helyzetét. Emellett a 12.2.3. szakasz szerint a nyitott helyzetet is jelezhetik.

A távjelző berendezést a csatlakozó minden nyitása és zárása során automatikusan kell aktiválni és visszaállítani.

- 12.2.2. A nyitottból zárt és kétszeresen reteszelt helyzetbe történő változást zöld optikai jelzéssel kell jelezni.
- 12.2.3. Ha a távjelző berendezés a nyitott, illetve nem reteszelt helyzetet is jelzi, erre vörös optikai jelet kell alkalmazni.
- 12.2.4. Az automatikus csatlakoztatási folyamat kijelzése esetén a távjelző csak akkor mutathatja a folyamat befejezését, ha a vonócsap elérte a kétszeresen reteszelt végállást.
- 12.2.5. Bármilyen hiba megjelenése a távjelző rendszerben nem jelezheti a csatlakoztatási folyamat során a zárt és reteszelt helyzetet, ha az a végállást nem érte el.
- 12.2.6. A két reteszelőberendezés valamelyikének kinyílása hatására a zöld optikai jelnek ki kell aludni, és (ha van) a vörös optikai jelnek meg kell jelennie.
- 12.2.7. A közvetlenül a csatlakozóberendezésre felszerelt mechanikus jelzőket meg kell tartani.
- 12.2.8. Annak érdekében, hogy a vezetés során a vezető figyelme ne terelődjön el, lehetőséget kell biztosítani a távjelző berendezés kikapcsolására, azonban annak a csatlakozó következő nyitása és zárása alkalmával automatikusan újra be kell kapcsolódnia – lásd a 12.2.1. szakaszt.
- 12.2.9. A távjelző berendezések kezelőszerveit és kijelzőit a vezető látóterében kell felszerelni, azokat tartósan és egyértelműen meg kell jelölni.
- 12.3. Távirányítás
- 12.3.1. Ha az előírás 2.8. szakaszában meghatározott távvezérlő berendezést alkalmaznak, akkor kell lennie a 12.2. szakaszban ismertetett távjelző berendezésnek is, amelynek legalább a csatlakozó nyitott állapotát jeleznie kell.
- 12.3.2. Kell egy külön erre a célra szolgáló kapcsoló (azaz főkapcsoló, kar vagy szelep), amelynek segítségével a távvezérlő berendezéssel nyitni vagy zárni lehet a csatlakozót. Ha ez a főkapcsoló nem a vezetőfülkében található, nem lehet olyan helyen, ahol illetéktelenek szabadon hozzáférhetnek, vagy pedig legyen zárható. A csatlakozónak a vezetőfülkéből való ténylegesen működtetése csak akkor lehetséges, ha a nem szándékos működtetés ki van zárva, például azáltal, hogy a működtetés csak olyan művelettel lehetséges, amelyhez mindkét kézre szükség van.
- Lehetőséget kell biztosítani annak megerősítésére, hogy a csatlakozó távirányítású nyitása befejeződött-e vagy sem.
- 12.3.3. Ha a távirányítás során a csatlakozót külső erővel kell nyitni, a vezető számára megfelelően jelezni kell azt a feltételt, amely mellett a külső erő hat a csatlakozóra. Ez nem szükséges, ha a külső erő csak akkor működőképes, amikor a távvezérlő működik.
- 12.3.4. Ha a csatlakozó távirányításos nyitását végző szerkezetet kívülről szerelték a járműre, lehetőséget kell biztosítani a csatlakoztatott járművek közötti terület felügyeletére, azonban nem szükséges e területre belépni a szerkezet működtetésére.
- 12.3.5. A működés bármilyen egyszeri hibája vagy a rendszer bármely egyszeri meghibásodásának előfordulása nem eredményezheti a csatlakozó véletlen kinyílását szokásos közúti használatban. A rendszer bármely hibáját közvetlenül kell jelezni, vagy a következő működtetésnél azonnal nyilvánvalóvá kell válnia, pl. hibás működéssel.
- 12.3.6. A távvezérlő meghibásodása esetén vész helyzetben lehetőséget kell biztosítani a csatlakozó nyitására legalább egy más módon. Ha ehhez szerszám használata szükséges, annak szerepelnie kell a jármű szerszámkészletében. E melléklet 3.6. szakaszának követelményei nem vonatkoznak azokra a kézikarokra, amelyek a csatlakozó kizárólag vész helyzetben történő nyitására szolgálnak.
- 12.3.7. A távvezérlő berendezések kezelőszerveit és kijelzőit tartósan és egyértelműen azonosítani kell.

6. MELLÉKLET

Mechanikus csatlakozóberendezések vagy alkatrészek vizsgálata

1. ÁLTALÁNOS VIZSGÁLATI KÖVETELMÉNYEK
- 1.1. A csatlakozóberendezések mintáinak mind szilárdságát, mind működését vizsgálni kell. Minden lehetséges esetben fizikai vizsgálatot kell végezni, de eltérő rendelkezés hiányában a típusjövőhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat eltekinthet a fizikai szilárdság vizsgálatától, ha az alkatrész egyszerű kialakítása lehetővé teszi az elméleti ellenőrzést. A legrosszabb esetre vonatkozó feltételek meghatározása elméleti ellenőrzések útján is történhet. Az elméleti ellenőrzéseknek minden esetben ugyanolyan minőségű eredményt kell biztosítaniuk, mint a dinamikus vagy statikus vizsgálat. Kétség esetén a fizikai vizsgálat eredménye az irányadó.

Lásd még az előírás 4.8. szakaszát.

- 1.2. A csatlakozóberendezések szilárdságát dinamikus (tartóssági) vizsgálatokkal kell ellenőrizni. Bizonyos esetekben további statikus vizsgálatokra lehet szükség (lásd e melléklet 3. szakaszát).
- 1.3. A dinamikus vizsgálatot (kivéve az ezen melléklet 3.10. szakasza szerinti vizsgálat) az anyagnak megfelelő számú terhelési ciklusokkal, hozzávetőlegesen szinuszos (váltakozó, illetve pulzáló) terheléssel kell elvégezni. Nem fordulhat elő repedés vagy törés.
- 1.4. Az előírt statikus vizsgálatok során csak enyhe maradó alakváltozás keletkezhet. Egyéb rendelkezés hiányában a lekapcsolást követő tartós képlékeny alakváltozás nem lehet a vizsgálat során mért legnagyobb alakváltozás 10 százalékánál nagyobb. Abban az esetben, ha az alakváltozás mérése a vizsgálat számára kockázatot jelent a vizsgálat során, a statikus vizsgálat e részétől el lehet tekinteni, feltéve, hogy ugyanezt a paramétert más vizsgálatokkal, például dinamikus vizsgálatokkal ellenőrzik.
- 1.5. A dinamikus vizsgálatok terhelési feltevései a jármű hossz tengelyén ható vízszintes erőkomponensen és a függőleges erőkomponensen alapulnak. A jármű hossz tengelyére keresztben ható vízszintes erőkomponenseket és nyomatékokat nem kell figyelembe venni, feltéve, hogy azok csekély jelentőségűek. Ez az egyszerűsítés az ezen melléklet 3.10. szakasza szerinti vizsgálati eljárásra nem érvényes.

Ha a csatlakozóberendezés kialakítása vagy a járműhöz történő rögzítése, vagy további rendszerek (pl. stabilizálók, rövid csatlakozóberendezések stb.) csatlakoztatása további erőket vagy nyomatékokat kelt, a típusjövőhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat további vizsgálatokat írhat elő.

A jármű hossz tengelyén ható vízszintes erőkomponenst egy elméletileg meghatározott referenciaerő, a D vagy D_c érték képviseli. A függőleges erőkomponenst adott esetben a csatlakozás pontjában kifejtett S statikus függőleges támasztóterhelés alkotja, valamint a V feltételezett függőleges terhelés, nyeregszerkezetek esetében pedig az U statikus függőleges támasztóterhelés alkotja.

- 1.6. Az előírás 2.11. szakaszában meghatározott, a vizsgálatok alapjául szolgáló D , D_c , S , V és U jellemző értékeknek a gyártó által a típus-jövőhagyási kérelemben megadott adatokkal kell megegyezniük – lásd az 1. és 2. mellékletben megadott értesítéseket.
- 1.7. Minden, rugóerővel helyén tartott határozott reteszelőberendezésnek zárt helyzetben kell maradnia, ha olyan erő hat rá a legkedvezőtlenebb irányból, amely a reteszelőmechanizmus tömege háromszorosának felel meg.

2. VIZSGÁLATI ELJÁRÁSOK

E melléklet 3.10. szakasza szerinti vizsgálati eljárás alkalmazása esetében a 2.1., 2.2., 2.3. és 2.5. szakasz nem alkalmazandó.

- 2.1. A dinamikus és a statikus vizsgálatokhoz a mintát megfelelő próbapadra kell helyezni erő kifejtő berendezéssel, hogy arra a meghatározott vizsgálati erőtől eltekintve más további erők vagy nyomatékok ne hassanak. Változó vizsgálatok esetében az erő kifejtés iránya $\pm 1^\circ$ -nál többel nem térhet el a meghatározott iránytól. Pulzáló és statikus vizsgálatok esetében a szöveget a legnagyobb vizsgálati erőre kell beállítani. Ehhez általában két csuklós csatlakozásra van szükség: egyre az erő kifejtés (azaz a csatlakozás) pontjánál, egyre pedig ettől megfelelő távolságra.
- 2.2. A vizsgálati frekvencia nem haladhatja meg a 35 Hz-et. A kiválasztott frekvenciát jól el kell különíteni a vizsgálati berendezés rezonanciás frekvenciájától, ezen belül a vizsgált berendezés rezonanciájától. A két erőkomponens frekvenciája aszinkron vizsgálatnál kb. 1 százalékos és legfeljebb 3 százalékos közötti eltérést mutathat. Acélból készült csatlakozóberendezések esetében a terhelési ciklusok száma 2×10^6 . Nem acélból készült berendezések esetében nagyobb ciklusszámra lehet szükség. A vizsgálat során felmerülő esetleges repedések meghatározásához a repedésvizsgálat festékbehatolásos módszerét vagy ezzel egyenértékű módszert kell alkalmazni.
- 2.3. A pulzáló vizsgálatok alkalmával a vizsgálati erő a legnagyobb és a legkisebb vizsgálati erő között váltakozik, amely utóbbi a konkrét vizsgálati eljárásban meghatározottak hiányában nem lehet nagyobb, mint a legnagyobb vizsgálati erő 5 %-a.
- 2.4. Az e melléklet 3.2.3. szakaszában előírt különleges vizsgálatoktól eltérő statikus vizsgálatoknál a vizsgálati erőt egyenletesen és gyorsan kell kifejteni, és legalább 60 másodpercig fenn kell tartani.
- 2.5. A vizsgált csatlakozóberendezést vagy -alkatrészt a lehető legszilárdabban kell felszerelni a vizsgálati próbapadra, abban a helyzetben, amelyben a járműveken ténylegesen használják őket. A reteszelőberendezéseknek meg kell felelniük a gyártó vagy kérelmező által meghatározottaknak, továbbá azonosaknak kell lenniük, vagy azonos mechanikus jellemzőkkel kell rendelkezniük a csatlakozóberendezés vagy -alkatrész járműhöz erősítésére használtakkal.
- 2.6. A csatlakozóberendezéseket vagy -alkatrészeket az úton használt formában kell vizsgálni. A gyártó döntése szerint azonban a műszaki szolgálattal egyeztetve a rugalmas alkatrészeket semlegesíteni lehet, ha ez a vizsgálati eljáráshoz szükséges, és nem befolyásolja irreálisan a vizsgálat eredményét.

A felgyorsított vizsgálati eljárások során túlmelegedő rugalmas alkatrészeket a vizsgálat során ki lehet cserélni. A vizsgálati terhelést különleges, holtjáték nélküli berendezésekkel lehet kifejteni.

3. KÜLÖNLEGES VIZSGÁLATI KÖVETELMÉNYEK

E melléklet 3.10. szakasza szerinti vizsgálati eljárás alkalmazása esetén a 3.1.1–3.1.6. szakasz követelményei nem alkalmazandók.

3.1. Vonógömbök és vonószárak

3.1.1. A vonógömbös mechanikus csatlakozóberendezések a következő típusok lehetnek:

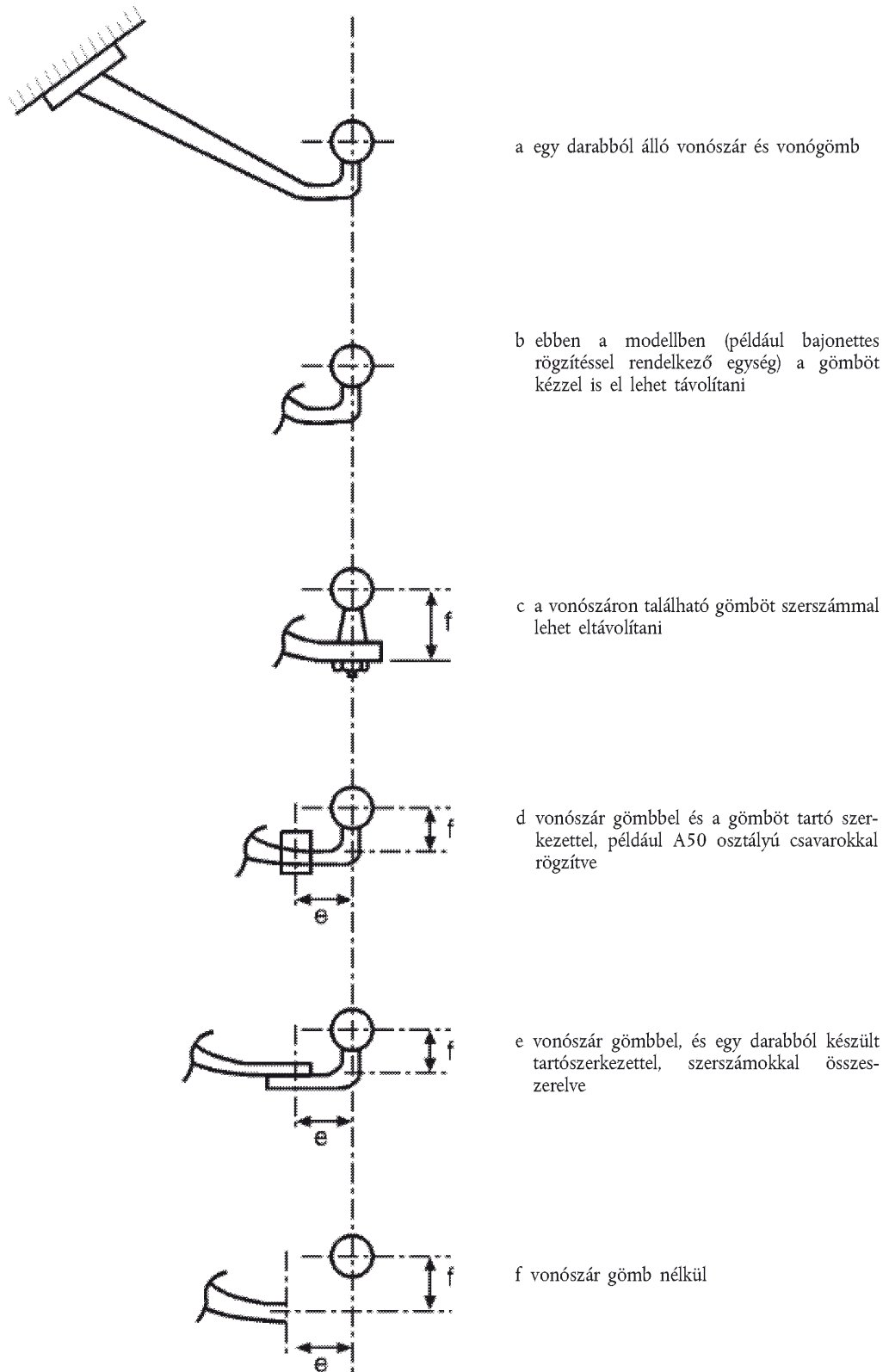
i. egy darabból álló vonógömbök, beleértve a nem csereszabatos levehető gömbös berendezéseket (lásd a 20a. és 20b. ábrát);

ii. vonógömbök, amelyekről több rész leszerelhető (lásd a 20c., a 20d. és a 20e. ábrát);

iii. vonószár gömb nélkül (lásd a 20f. ábrát).

20. ábra

Gömb típusú vonószárak kialakításai



- 3.1.2. Az alapvető vizsgálat egy dinamikus tartóssági vizsgálat. A vizsgálati minta a vonógömbből, a gömb nyakából és az egységnek a járműhöz rögzítésére szolgáló szerelvényekből áll. A vonógömböt és a vonószárat szilárdan fel kell szerelni váltakozó erő kifejtésére képes vizsgálati próbapadra abban az elhelyezésben, ahogyan azt használni kell.
- 3.1.3. A vonógömb és a vonószar rögzítésére szolgáló szerelési pontok helyzetét a jármű gyártója határozza meg (lásd az előírás 5.3.2. szakaszát).
- 3.1.4. A vizsgálatra benyújtott berendezéseket az összes olyan alkatrészszel és tervezési részlettel együtt kell benyújtani, amely befolyásolhatja a szilárdsági kritériumokat (pl. elektromos aljzat lemeze, esetleges jelölések stb.). A vizsgálati mintában a gépjárműhöz való rögzítés vagy felszerelés pontjáig bezárólag minden alkatrésznek szerepelnie kell. A gépjármű gyártójának meg kell adni a vonógömb geometriai elhelyezését és a csatlakozóberendezés referenciavonalhoz képest megadott rögzítési pontjait, és ezeket fel kell tüntetni a vizsgálati jegyzőkönyvben. A referenciavonalhoz képest megállapított rögzítési pontok összes relatív helyzetét reprodukálni kell a vizsgálati próbapadon, ehhez a vontatójármű gyártója köteles a szükséges információkat megadni az vonóberendezés gyártójának.
- 3.1.5. A vizsgálati próbapadra felszerelt mintára váltakozó terhelési erőt kell kifejteni a gömbbel a 21. vagy 22. ábra szerinti szöveget bezáró irányban.

A vizsgálati szög irányát a gömb közepén áthaladó vízszintes referenciavonal és a gömb közepén áthaladó keresztirányú függőleges síkhoz képest vízszintes síkban mért legközelebbi legmagasabb rögzítési ponton áthaladó vízszintes vonal közötti függőleges viszony határozza meg. Ha a rögzítési pont vonala a vízszintes referenciavonal fölé esik, a vizsgálatot $\alpha = +15^\circ \pm 1^\circ$ szögben kell elvégezni, ha ez alá, a vizsgálatot $\alpha = -15^\circ \pm 1^\circ$ szögben kell elvégezni (lásd a 21. ábrát). A vizsgálati szög meghatározása során a járműgyártó által meghatározott rögzítési pontokat kell figyelembe venni; ezek továbbítják a legnagyobb vonóerőt a vontatójármű szerkezetéhez.

Ezt a szöveget a függőleges statikus és dinamikus terhelés figyelembevételével választják meg, és csak az alábbi értéket meg nem haladó, megengedett statikus függőleges terhelésre vonatkozik:

$$S = 120 \times D \text{ [N]}$$

Abban az esetben, ha a statikus függőleges terhelés meghaladja a fenti értéket, a szöveget mindkét esetben 20° -ra kell növelni.

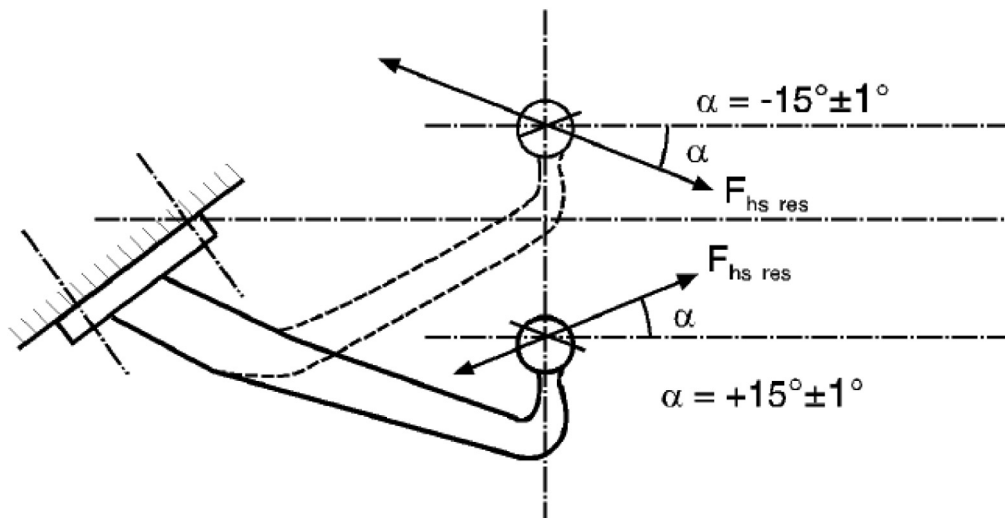
A dinamikus vizsgálatot a következő vizsgálati erővel kell elvégezni:

$$F_{\text{hs res}} = \pm 0,6 D$$

- 3.1.6. A vizsgálati eljárás a csatlakozóberendezések különféle típusaira (lásd a melléklet 3.1.1. szakaszát) érvényes, ezek:
- 3.1.6.1. egy darabból álló vonógömbök, beleértve a nem csereszabatos levehető gömbbel rendelkező berendezéseket (lásd a 20a. és a 20b. ábrát);
- 3.1.6.1.1. a 20a. és 20b. ábrán látható berendezések szilárdsági vizsgálatát a 3.1.5. szakasz követelményei szerint kell elvégezni;

21. ábra

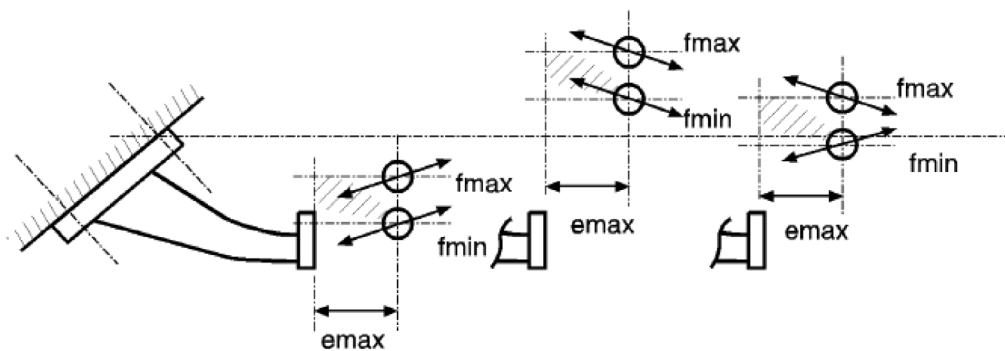
A vizsgálati erő kifejtésének szöge



Megjegyzés: A referenciavonallal párhuzamos vonal a vonósár járműhöz való rögzítésének legmagasabb és legközelebbi pontjának közepén halad át – lásd a 6. melléklet 3.1.5. szakaszát.

22. ábra

A vizsgálati erő kifejtésének szöge



Megjegyzés: Az $F_{hs\ res}$ változó vizsgálati erő iránya a gömb közepén áthaladó vízszintes referenciavonalnak e referenciavonallal párhuzamos vonalhoz képesti elhelyezkedésétől függ – lásd a 21. ábrát.

3.1.6.2. Levehető részeket tartalmazó vonógömbök.

A meghatározott kategóriák a következők:

- vonósár és gömb (lásd a 20c. ábrát),
- vonósár és gömb integrált alátámasztással (lásd a 20d. ábrát),
- vonósár levehető gömbbel (lásd a 20e. ábrát),
- vonósár gömb nélkül (lásd a 20f. ábrát).

3.1.6.2.1. A 20c–f. ábrán szereplő berendezések szilárdsági vizsgálatát a 3.15. szakasz követelményei szerint kell elvégezni. Az e és f méretet, amelyek gyártási tűrése ± 5 mm kell, hogy legyen, fel kell venni a vizsgálati jegyzőkönyvbe.

A vonósár vizsgálatát (lásd a 20f. ábrát) (tartószerkezetre) szerelt vonógömbbel kell elvégezni. Csak a vonósárnak a rögzítési pontok és a fejtámasztó felület közötti részére vonatkozó vizsgálati eredményt kell figyelembe venni.

Az e és f méretet, amelyek gyártási tűrése ± 5 mm kell, hogy legyen, a csatlakozóberendezés gyártójának meg kell adnia.

3.1.6.3. Változtatható e és f méretű csatlakozóberendezések leszerelhető és csereszabatos vonógömbökhöz – lásd a 22. ábrát.

3.1.6.3.1. Az ilyen vonósárák szilárdsági vizsgálatait a 3.1.5. szakasz követelményei szerint kell végezni.

3.1.6.3.2. Ha a gyártó és a típusjövahagyó hatóság/műszaki szolgálat egyetértésben meghatározza a legkedvezőtlenebb esetnek megfelelő vizsgálati elrendezést, elegendő ezzel az egyetlen elrendezéssel elvégezni a vizsgálatot.

Eltérő esetben a 3.1.6.3.3. szakasz szerinti egyszerűsített vizsgálati programmal kell több helyzetet vizsgálni.

3.1.6.3.3. Egyszerűsített vizsgálati programban az f értékének az f_{\min} meghatározott értéke és az f_{\max} 100 mm-t meg nem haladó értéke között kell lennie. A gömbnek a támasztó szerkezettől 130 mm-es e_{\max} távolságra kell lennie. A gömbnek a felszerelési felülettől fennálló vízszintes távolság és az f függőleges tartománya (f_{\min} és f_{\max} között) meghatározott térben elfoglalt összes lehetséges helyzetének lefedésére két berendezést kell vizsgálni:

i. az egyiknél a gömbnek a felső (f_{\max}) helyzetben;

ii. a másíknál a gömbnek az alsó (f_{\min}) helyzetben kell lennie.

A vizsgálati erő kifejtésének szöge változik, és attól függően pozitív vagy negatív, hogy a gömb közepén áthaladó vízszintes referenciavonal milyen viszonyban van a csatlakozóberendezés legmagasabb és legközelebbi rögzítő pontjain áthaladó párhuzamos vonallal. Az alkalmazandó szögeket a 22. ábra mutatja be.

3.1.7. Abban az esetben, ha csavaros rögzítéstől eltérő rögzítéssel, például rugós bilincsel rögzítik a lehető gömbegységeket, és a rögzítés határozott mechanikus működését a dinamikus vizsgálat során nem vizsgálják, a rögzítésen statikus vizsgálatot kell végezni a gömbre vagy a határozott mechanikus rögzítést biztosító elemre megfelelő irányban kifejtett erővel. Abban az esetben, ha a határozott mechanikus rögzítés függőlegesen rögzíti a gömböt, a statikus vizsgálatot a gömbre ható, a D értékkel egyenlő, felfelé ható függőleges erő kifejtésével kell elvégezni. Ha a határozott mechanikus rögzítés a vonógömböt keresztirányú vízszintes kialakítással rögzíti, a statikus vizsgálatot ebben az irányban 0,25 D-vel egyenértékű erő kifejtésével kell végezni. A határozott mechanikus reteszelőberendezés nem hibásodhat meg, és nem szenvedhet olyan torzulást, amely valószínűleg hátrányosan befolyásolja funkcióját.

3.1.8. Az 5. melléklet 1.5. szakaszában említett másodlagos csatlakozó rögzítési pontjainak ki kell bírniuk 2D-vel egyenértékű, legfeljebb 15 kN vízszintes statikus erőt. Abban az esetben, ha a pótkocsi-vészfékező kábel külön ponton van rögzítve, ennek D-vel egyenlő vízszintes statikus erőt kell kibírnia.

3.2. Kapcsolófejek

3.2.1. Az alapvető vizsgálat váltakozó vizsgálati erőt alkalmazó tartóssági vizsgálat, amelyet ugyanazon a vizsgálati darabon elvégzett statikus vizsgálat (emelési vizsgálat) követ.

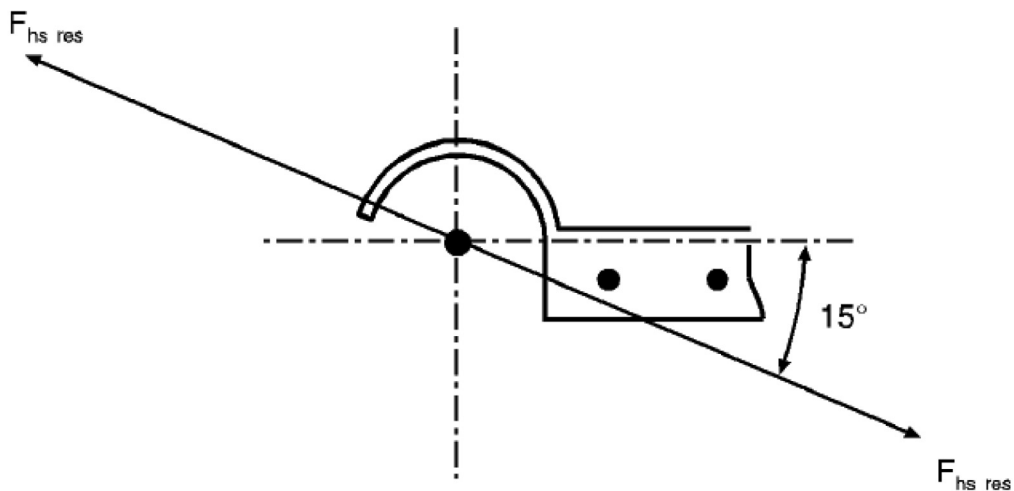
3.2.2. A dinamikus vizsgálatot megfelelő szilárdságú A osztályú vonógömbbel kell elvégezni. A vonógömböt és a kapcsolófejet a gyártó által meghatározott módon kell elrendezni a próbapadon, és a szokásos használat közben elfoglalt viszonylagos helyzetüknek megfelelően kell őket beállítani. A próbadarabra ható vizsgálati erőn kívül nem lehet semmilyen többleterő. A vizsgálati erőt a vonógömb középpontján áthaladó, hátrafelé 15°-ban lefelé irányuló vonal mentén kell kifejteni (lásd a 23. ábrát). A próbadarabon a következő vizsgálati erővel kell elvégezni a tartóssági vizsgálatot:

$$F_{hs \text{ res } w} = \pm 0,6 D$$

Amennyiben az S megengedett legnagyobb statikus függőleges tömeg meghaladja a 120 D értéket, a vizsgálat szögét 20°-ra kell növelni.

23. ábra

Dinamikus vizsgálat



- 3.2.3. Statikus szétválasztási vizsgálatot is kell végezni. A vizsgálatra használt vonógömb átmérője 49,00 és 49,13 mm között kell, hogy legyen, annak érdekében, hogy kopott vonógömbnek feleljen meg. Az F_a szétválasztó erőt a kapcsolófej kereszt- és hosszirányú középtengelyeire merőlegesen kell kifejteni, és egyenletesen és gyorsan a következő értékre kell növelni:

$$F_a = g (C + S/1\,000) \text{ kN}$$

Ezt az erőt 10 másodpercig kell fenntartani.

A kapcsolófej nem válhat le a vonógömből, és egyik alkatrésze sem mutathat a kapcsolófej működőképességére hátrányos hatást gyakorló tartós elváltozást.

- 3.3. Vonórudas csatlakozók és vonógerendák
- 3.3.1. A vizsgálati mintán tartóssági vizsgálatot kell végezni. A csatlakozóberendezést fel kell szerelni az összes rögzítéssel, amelyre a járműre történő rögzítéshez szükség van. A vonórudas csatlakozó és a jármű alvázkerete közé felszerelt közvetítő berendezéseket (azaz vonógerendákat) ugyanolyan erővel kell vizsgálni, mint a csatlakozót. A szabványos vonórudas csatlakozókra kialakított vonógerendák vizsgálata során a függőleges terhelést a rögzítési pontok függőleges síkjától a megfelelő szabványos csatlakozó helyzetével egyenlő hosszirányú távolságra kell kifejteni.
- 3.3.2. Vonórudas csatlakozó csuklós vonórúd esetében ($S = 0$)
- A dinamikus vizsgálatot a talajjal párhuzamos egyenes mentén és a vontatójármű hosszirányú középsíkjában az vonócsap közepén áthaladó vonalban kifejtett $F_{hw} = \pm 0,6 D$ vízszintes váltakozó erővel kell elvégezni.
- 3.3.3. Középtengelyes pótkocsikhoz használatos vonórudas csatlakozó ($S > 0$).
- 3.3.3.1. A legfeljebb 3,5 tonna tömegű középtengelyes pótkocsik:
- A legfeljebb 3,5 tonna tömegű középtengelyes pótkocsikhoz használatos vonórudas csatlakozókat ugyanúgy kell vizsgálni, mint az e melléklet 3.1. szakaszában leírt vonógömböket és vonószárazakat.
- 3.3.3.2. 3,5 tonnát meghaladó tömegű középtengelyes pótkocsik:

A vizsgálati erőket mind vízszintes, mind függőleges irányban ki kell fejteni az aszinkron tartóssági vizsgálatban. A vízszintes hatásvonal a talajjal párhuzamos kell, hogy legyen, és a vontatójármű hosszirányú középsíkjában a vonócsap közepén kell, hogy áthaladjon. A függőleges hatásvonal merőleges kell, hogy legyen a vízszintes hatásvonalra, és a vonócsap hosszirányú középvonala mentén kell hatnia.

A vonórudas csatlakozó és a vonószem próbapadon való rögzítése meg kell, hogy egyezzen a gyártó szerelési utasításaiban megadott, a járműre való csatlakoztatás módjával.

A következő vizsgálati erőket kell kifejteni:

14. táblázat

Vizsgálati erők

Vizsgálati erő	Középtérték (kN)	Amplitúdó (kN)
Vízszintes erő	0	$\pm 0,6 D_c$ (lásd a megjegyzést)
Függőleges erő	$S \times g/1\,000$	$\pm 0,6 V$ (lásd a megjegyzést)

Megjegyzés: T osztályú vonórudas egyedi csatlakozó esetében ezen értékeket $\pm 0,5 D_c$ -re és $\pm 0,5 V$ -re kell csökkenteni.

A függőleges és a vízszintes összetevők szinuszoid alakúak kell, hogy legyenek, és aszinkron módon kell azokat alkalmazni, úgy, hogy frekvenciáik különbsége 1 százalék és 3 százalék között legyen.

3.3.4. A vonócsap reteszelőberendezésének statikus vizsgálata

A vonórudas csatlakozók esetében a zárat és minden reteszelőberendezést meg kell vizsgálni egy, a kinyílás irányába ható $0,25 D$ -s statikus erővel. A vizsgálat nem eredményezheti a zár kinyílását, és nem okozhat károsodást. Hengeres vonócsapok esetében $0,1 D$ vizsgálati erő is elég.

3.4. Vonószemek

3.4.1. A vonószemeket a vonórudas csatlakozókéval megegyező dinamikusan vizsgálatokat kell elvégezni. A csak szabad függőleges mozgást lehetővé tevő csuklós vonórúddal rendelkező pótkocsik esetében használt vonószemeket a 3.3.2. szakaszban leírt, váltakozó erőnek kell alávetni. A középtengelyes pótkocsikon való használatra is tervezett vonószemeket ugyanúgy kell vizsgálni, mint a legfeljebb $3,5$ tonna C tömegű pótkocsiknál használt vonógömbös kapcsolófejeket (3.2. szakasz) és a $3,5$ tonnát meghaladó C tömegű középtengelyes pótkocsiknál használt vonórudas csatlakozókat (3.3.3.2. szakasz).

3.4.2. Az L osztályú toroid gyűrűs szemeket a szabványos vonószemekkel megegyező módon kell vizsgálni.

3.4.3. A vonószemek vizsgálatát úgy kell végezni, hogy a váltakozó erő a vonószem vonórúddal történő rögzítésére használt alkatrészekre is hasson. Minden rugalmas közbülső alkatrészt rögzíteni kell.

3.5. Vonóhorgok

3.5.1. A K osztályú vonóhorgoknak meg kell felelniük az e melléklet 3.5.2. szakaszában leírt dinamikusan vizsgálaton.

3.5.2. Dinamikusan vizsgálat:

3.5.2.1. A dinamikusan vizsgálatnak egy L osztályú toroid gyűrűs szemet használó pulzáló vizsgálatból kell állnia, ahol a csatlakozó úgy van felszerelve, mint ahogy a járművön lenne, és ahol a jármű-felszerelés minden szükséges eleme megtalálható. A típusjóváahagyó hatóság vagy műszaki szolgálat beleegyezésével azonban bármely rugalmas alkatrész hatástalanítható.

3.5.2.2. A csuklós vonórúddal szerelt pótkocsiknál használandó vonóhorgok esetében, ahol a csatlakozóra ható függőleges S terhelés nulla, a $0,05 D$ és $1,00 D$ között váltakozó vizsgálati erőt a horogra ható húzóerőt szimulálva vízszintes irányban kell alkalmazni.

3.5.2.3. A középtengelyes pótkocsikhoz tervezett vonóhorgok esetében a vizsgálati erőnek a csatlakozóra ható vízszintes és függőleges erőkből kell erednie. A vizsgálati erőt egy elől-felülről hátra-lefelé mért (lásd a 21. ábrát) és a csatlakozóra ható vízszintes és függőleges erők számolt szögével egyenlő $-a$ szög mentén kell kifejteni. A $F_{hs\ res}$ erőt az alábbi módon kell kiszámolni:

$$F_{hs\ res} = \sqrt{F_h^2 + F_s^2}, \text{ ahol } F_h = D_c \text{ és } F_s = \frac{9,81S}{1\,000} + 0,8 V$$

3.5.2.4. A kifejett erőnek $0,05 F_{hs\ res}$ és $1,00 F_{hs\ res}$ között kell váltakoznia.

3.5.3. Csatlakozó reteszelőberendezésének statikus vizsgálata

Vonóhorgok esetében a zárát és valamennyi reteszelőberendezést is vizsgálni kell egy, a kinyílás irányába ható 0,25 D-s statikus erővel. A vizsgálat nem eredményezheti a zár kinyílását, és nem okozhat károsodást.

3.6. Vonórudak

- 3.6.1. A vonórudakat a vonószemekkel megegyező módon kell vizsgálni (lásd a 3.4. szakaszt). A típusjövahagyó hatóság vagy műszaki szolgálat eltekinthet a tartóssági vizsgálatról, amennyiben az alkatrész egyszerű kialakítása lehetővé teszi az alkatrész szilárdságának elméleti ellenőrzését. A legfeljebb 3,5 tonna C tömegű közép-tengelyes pótkocsik vonórúdjának elméleti ellenőrzéséhez szükséges tervezési erőknek az ISO 7641/1:1983 szabványban megadott erőkkel kell megegyezniük. A 3,5 tonnát meghaladó C tömegű közép-tengelyes pótkocsik vonórúdjának elméleti ellenőrzéséhez szükséges tervezési erőket a következők szerint kell számolni:

$$F_{sp} = (g \times S/1\,000) + V$$

ahol a V erőamplitúdó az előírás 2.11.4. szakaszában megadottnak felel meg.

A 3,5 tonnát meghaladó C tömegű pótkocsik tervezett tömegén alapuló megengedett feszültségnek az ISO 7641/1:1983 5.3. szakaszában foglaltaknak kell megfelelnie. Hajlított vonórudak (pl. hattyúnyak) és teljes pótkocsik vonórúdjai esetében az $F_{hp} = 1,0 \times D$ vízszintes erőösszetevőt kell számításba venni.

- 3.6.2. Teljes pótkocsik függőleges síkban szabad mozgású vonórúdjai esetében a tartóssági vizsgálat vagy az elméleti szilárdságellenőrzés mellett az alakváltozással szembeni ellenállást is ellenőrizni kell, akár a tervezési $3,0 \times D$ erő elméleti ellenőrzésével, akár egy $3,0 \times D$ erővel végzett alakváltozási vizsgálatl. Számítások végzése esetén a megengedett feszültségnek az ISO 7641/1:1983 5.3. szakaszában foglaltaknak kell megfelelnie.

- 3.6.3. Kormányzott tengelyek esetében a hajlítással szembeni ellenállást vagy elméleti számításokkal, vagy hajlítási vizsgálatl kell ellenőrizni. A vízszintes, oldalirányú statikus erőt a csatlakozási pont közepén kell alkalmazni. Ezen erő nagyságát úgy kell megválasztani, hogy az egy $0,6 \times A_v \times g$ (kNm) forgónyomatékot eredményezzen az első tengely középpontján. A megengedett feszültségnek az ISO 7641/1:1983 5.3. szakaszában foglaltaknak kell megfelelnie.

Ha azonban a kormányzott tengelyek tandemtengelyes első kocsit (kormányzott forgószámost) alkotnak, a forgatónyomatékot $0,95 \times A_v \times g$ (kNm)-ra kell növelni.

3.7. Nyeregszerkezetek

- 3.7.1. Az alapvető szilárdsági vizsgálatok egy dinamikus vizsgálatból és egy statikus vizsgálatból (emelővizsgálatból) állnak. A félpótkocsik kényszerkormányzására szolgáló nyeregszerkezeteket további statikus vizsgálatnak (hajlítási vizsgálat) kell alávetni. A vizsgálatok céljára a nyeregszerkezeteket minden olyan rögzítéssel fel kell szerelni, amely a járműhöz történő csatlakoztatásukhoz szükséges. A szerelés módjának meg kell egyeznie a járművön alkalmazott szerelési módszerrel. A fizikai vizsgálat számításon alapuló helyettesítése nem megengedhető.

3.7.2. Statikus vizsgálatok

- 3.7.2.1. A kormányékekhez vagy a félpótkocsik kényszerkormányzására használt hasonló berendezésekhez tervezett szabványos nyeregszerkezetek (lásd ezen előírás 2.7. szakaszát) megfelelő szilárdságát statikus hajlítási vizsgálatl kell vizsgálni a kormányzóberendezés hatókörén belül a nyereg egyidejű terhelésével. A nyereg megengedett legnagyobb függőleges U terhelését függőlegesen kell kifejteni az üzemi helyzetben lévő csatlakozóra egy, a csatlakozó teljes befedéséhez megfelelő méretű merev lemezzel.

A kifejtt terhelés eredőjének keresztül kell mennie a nyeregszerkezet vízszintes csuklós csatlakozásán.

Ezzel egyidejűleg a félpótkocsi kényszerkormányzásához szükséges erőt helyettesítő vízszintes oldalirányú erőt kell kifejteni a vonócsap vezetőjének felületére. Ezen erő nagyságát és hatásának irányát úgy kell megválasztani, hogy $0,75 \text{ m} \times D$ forgatónyomatékot használjunk a vonócsap középpontján egy $0,5 \text{ m} \pm 0,1 \text{ m}$ hosszú erőkar által. Minden irányban legfeljebb a névleges méretek 0,5 százalékának megfelelő tartós képlékeny alakváltozás megengedett. Semmiféle törés nem történhet.

- 3.7.2.2. Minden nyeregszerkezeten el kell végezni egy statikus emelővizsgálatot. $F_a = g \times U$ emelőerőig nem lehet semmiféle, a vastagságának 0,2 százalékát meghaladó komolyabb állandó meghajlás a csatlakozólemezén.

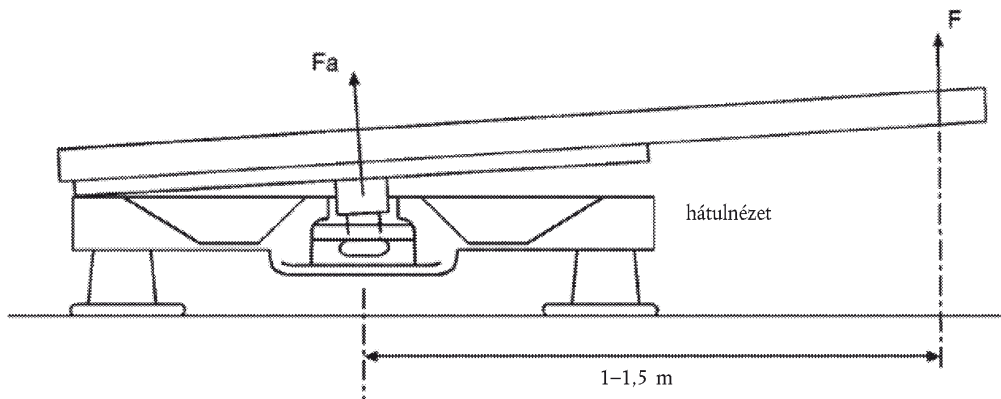
G50 osztályú szabványos nyeregszerkezet és azonos vonócsap-átmérőjű csatlakozók esetében $F_a = g \times 2,5 U$ emelőerőnél nem válhat le a vonócsap a csatlakozóról. 50 mm-nél nagyobb vonócsap-átmérőjű, nem szabványos csatlakozók, például 90 mm-es csapátmérőjű csatlakozók esetében az emelőerőnek $F_a = g \times 1,6 U$ -nak kell lennie, minimum 500 kN értékkel.

Az erőt egy olyan karral kell kifejteni, amely egyik végén a csatlakozó lemezen nyugszik, másik végén pedig a vonócsap közepétől 1,0 és 1,5 m közötti távolságban fel van emelve – lásd a 24. ábrát.

A karnak 90°-os szöget kell bezárnia a vonócsap csatlakozóba történő behelyezésének irányával. Amennyiben nyilvánvaló, hogy melyik a legkedvezőtlenebb lehetőség, e legkedvezőtlenebb lehetőséget kell vizsgálni. Amennyiben a legkedvezőtlenebb lehetőség nem határozható meg könnyen, a típusjóváahagyó hatóság vagy műszaki szolgálat határozza meg, hogy melyik oldalt kell vizsgálni. Egy vizsgálat elegendő.

24. ábra

A nyeregszerkezet emelő vizsgálata



3.7.3. Dinamikus vizsgálat

A nyeregszerkezetet egy próbapadon, vízszintes váltakozó és függőleges pulzáló erők egyidejű alkalmazásával váltakozó feszültségnek kell kitenni (aszinkron dinamikus vizsgálat).

3.7.3.1. Az olyan nyeregszerkezetek esetében, amelyeket nem szántak félpótkocsik kényszerkormányzására, az alábbi erőket kell használni:

$$\text{Vízszintes: } F_{hw} = \pm 0,6 \times D$$

$$\text{Függőleges: } F_{sO} = g \times 1,2 U$$

$$F_{sU} = g \times 0,4 U$$

Ezen két erőt a jármű hosszirányú tengelyének síkjában kell kifejteni oly módon, hogy mind az F_{sO} , mind az F_{sU} erő hatásvonalát áthaladjon a csatlakozó csuklós csatlakozójának középpontján.

A függőleges F_s erő $+g \times 1,2 U$ és $+g \times 0,4 U$ határok között, a vízszintes erő $\pm 0,6 D$ között mozoghat.

3.7.3.2. A félpótkocsik kényszerkormányzására szolgáló nyeregszerkezetek esetében az alábbi erőket kell használni:

$$\text{Vízszintes: } F_{hw} = \pm 0,675 D$$

Függőleges: F_{sO} és F_{sU} , a 3.7.3.1. szakasz szerint

Az erők hatásvonalát a 3.7.3.1. szakaszban van megadva.

3.7.3.3. A nyeregszerkezetek dinamikus vizsgálatához egy erre alkalmas síkosító anyagot kell felvinni a csatlakozó lemez és a pótkocsi lemeze közé, úgy, hogy a legnagyobb F súrlódási együttható 0,15 legyen.

3.8. A nyeregszerkezetek szerelőlapjai

A nyeregszerkezetek 3.7.3. szakaszban leírt dinamikus vizsgálatát és a 3.7.2. szakaszban leírt statikus vizsgálatát a szerelőlapokon is el kell végezni. A szerelőlapokon elegendő oldalanként egy emelővizsgálatot végrehajtani. A vizsgálatnak a csatlakozó legnagyobb tervezett szerelési magasságán, valamint a szerelőlap legnagyobb tervezett szélességén és legkisebb tervezett hosszúságán kell alapulnia. Nem szükséges a vizsgálatot végrehajtani, amennyiben a kérdéses szerelőlap megegyezik egy már vizsgált szerelőlappal, kivéve, ha keskenyebb és/vagy hosszabb annál, és a teljes magassága kisebb. A fizikai vizsgálat számításmódszerrel való helyettesítése nem megengedhető.

3.9. Félpótkocsik királycsapja

3.9.1. Egy próbapadra szerelt mintadarabon váltakozó feszültségű dinamikus vizsgálatot kell végezni. A vonócsap vizsgálatát nem lehet a nyeregszerkezet vizsgálatával összevonni. A vizsgálatot úgy kell elvégezni, hogy az erőt a vonócsap félpótkocsira történő szereléséhez szükséges rögzítésekre is alkalmazni kell. A fizikai vizsgálat számításmódszerrel való helyettesítése nem megengedhető.

3.9.2. A váltakozó vízszintes $F_{hw} = \pm 0,6 D$ erővel végzett dinamikus vizsgálatot a működési helyzetben lévő vonócsapon kell végrehajtani.

Az erő hatásvonalának keresztül kell haladni a vonócsap hengeres alkatrészének legkisebb átmérőjű középpontján, amely átmérő H50 osztály esetében 50,8 mm (lásd az 5. mellékletben található 18. ábrát).

3.10. Legfeljebb 14 kN D értékű vonógömbök és vonószárak alternatív tartóssági vizsgálata

A 3.1. szakaszban leírt vizsgálati eljárás alternatívájaként a legfeljebb 14 kN D értékű vonógömböket és vonószárakat a következő körülmények mellett is lehet vizsgálni.

3.10.1. Bevezetés

A lent leírt tartóssági vizsgálat során több tengelyre 3 terhelési irányban egyidejűleg fejtenek ki erőket meghatározott legnagyobb amplitúdóval és kimerülési egyenértékűséggel (a lenti meghatározás szerinti terhelési intenzitással).

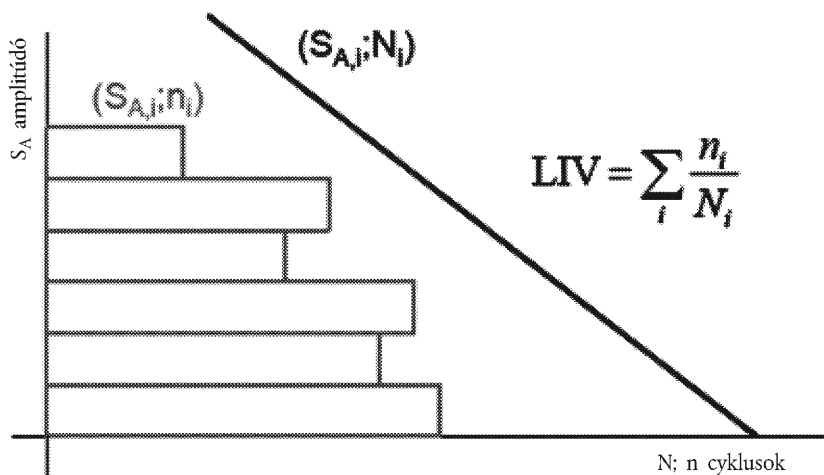
3.10.2. Vizsgálati követelmények

3.10.2.1. A terhelési intenzitás értékének (load intensity value, LIV) meghatározása:

A LIV olyan skaláris érték, amely a terhelés időbeli lefolyásának pontosságát fejezi ki, tartóssági szempontokat is figyelembe véve (azonos a károsodás összegével). A károsodáshalmozódást illetően az egyszerű Miner-szabályt kell alkalmazni. A károsodáshalmozódás meghatározásához a feszültségamplitúdókat és az egyes amplitúdók ismétlődési számát kell figyelembe venni (a közép feszültség hatásait figyelmen kívül kell hagyni).

Az S-N görbe (Basquin-görbe) a feszültségamplitúdók és az ismétlődési számok közötti összefüggést ($S_{A,i}$ és N_i) ábrázolja. Egy kettős logaritmikus diagramon a görbe k gradiense állandó (azaz minden $S_{A,i}$ amplitúdó/alkalmazott vizsgálati erő egy korlátozott számú N_i ciklusra vonatkozik). A görbe a vizsgált szerkezet elméleti kimerülési határát jeleníti meg.

A terhelés időbeli lefolyását a feszültségamplitúdó és az ismétlődési szám ($S_{A,i}$ és n_i) tartomány-pár diagramja mutatja. A LIV értéke a valamennyi elérhető $S_{A,i}$ amplitúdószintre vonatkoztatott n_i/N_i -arányok összege.



3.10.2.2. A terhelési intenzitás kívánt értékei és a legnagyobb amplitúdók

A következő koordináta-rendszerből kell kiindulni:

x irány: hosszanti irány/a jármű haladási irányával ellentétes irány

y irány: a jármű haladási irányától jobbra

z irány: függőlegesen felfelé

A terhelés időbeli lefolyását a fő irányokon (x, y, z) alapuló köztes irányok alapján lehet kifejezni a következő egyenletek figyelembevételével ($\alpha = 45^\circ$; $\alpha' = 35.2^\circ$):

$$F_{xy}(t) = F_x(t) \times \cos(\alpha) + F_y(t) \times \sin(\alpha)$$

$$F_{xz}(t) = F_x(t) \times \cos(\alpha) + F_z(t) \times \sin(\alpha)$$

$$F_{yz}(t) = F_y(t) \times \cos(\alpha) + F_z(t) \times \sin(\alpha)$$

$$F_{xyz}(t) = F_{xy}(t) \times \cos(\alpha') + F_z(t) \times \sin(\alpha')$$

$$F_{xzy}(t) = F_{xz}(t) \times \cos(\alpha') - F_z(t) \times \sin(\alpha')$$

$$F_{yzx}(t) = F_{yz}(t) \times \cos(\alpha') - F_x(t) \times \sin(\alpha')$$

Az egyes irányokra (a kombinált irányokra is) vonatkozó LIV-értékeket a megfelelő irányban meghatározott valamennyi elérhető $S_{A,i}$ amplitúdószintre vonatkoztatott mindenkori n_i/N_i -arányok összegeként lehet kiszámítani.

A típusjóváhagyásra váró berendezés legkisebb fáradási élettartamának kimutatása érdekében a tartóssági vizsgálatnak legalább a következő LIV-értékeket kell elérnie:

	LIV (1 kN ≤ D ≤ 7 kN)	LIV (7 kN < D ≤ 14 kN)
LIVx	0,0212	0,0212
LIVy	lineáris regresszió az alábbiak között: D = 1 kN: 7,026 e-4; D = 7 kN: 1,4052 e-4	1,4052 e-4
LIVz	1,1519 e-3	1,1519 e-3
LIVxy	lineáris regresszió az alábbiak között: D = 1 kN: 6,2617 e-3; D = 7 kN: 4,9884 e-3	4,9884 e-3
LIVxz	9,1802 e-3	9,1802 e-3
LIVyz	lineáris regresszió az alábbiak között: D = 1 kN: 7,4988 e-4; D = 7 kN: 4,2919 e-4	4,2919 e-4
LIVxyz	lineáris regresszió az alábbiak között: D = 1 kN: 4,5456 e-3; D = 7 kN: 3,9478 e-3	3,9478 e-3
LIVxzy	lineáris regresszió az alábbiak között: D = 1 kN: 5,1977 e-3; D = 7 kN: 4,3325 e-3	4,3325 e-3
LIVyzx	lineáris regresszió az alábbiak között: D = 1 kN: 4,5204 e-3; D = 7 kN: 2,9687 e-3	2,9687 e-3

A terhelés fent említett értékeken alapuló, időbeli lefolyásának levezetéséhez a gradiens $k = 5$ (lásd a 3.10.2.1. szakaszban megadott meghatározást). A Basquin-görbének át kell haladnia az $N = 2 \times 10^6$ ciklusszámú, $S_A = 0,6 \times D$ amplitúdójú ponton.

A csatlakozóberendezést érő, a gyártó által megadott S statikus függőleges terhelést (az előírás 2.11.3. szakaszában megadott meghatározás szerint) hozzá kell adni a függőleges terhelésekhez.

A vizsgálat során a legnagyobb amplitúdók nem léphetik túl a következő értékeket:

	Hosszirányú F_x [-]	oldalirányú F_y [-]	függőleges F_z [-]
Legfeljebb:	+ 1,3 × D	+ 0,45 × D	+ 0,6 × D + S
Legalább:	- 1,75 × D	- 0,45 × D	- 0,6 × D + S

A terhelés fenti követelményeknek megfelelő időbeli lefolyására a következő dokumentumban lehet példát találni:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-reg55.html>

3.10.3. Vizsgálati körülmények

A csatlakozóberendezést fel kell szerelni egy merev próbapadra vagy egy járműre. Háromdimenziós időbelilefolyás-jel esetében három működtetőnek kell a terhelést kifejtenie az Fx (hosszirányú), Fy (oldalirányú) és Fz (függőleges) erőösszetevők egyidejű kifejtése és szabályozása érdekében. Egyéb esetben a működtetők számát és helyzetét a gyártó és a műszaki szolgálat együtt határozhatja meg. A vizsgálati elrendezésnek mindenesetre alkalmasnak kell lennie arra, hogy a 3.10.2.2. szakaszban előírt LIV-értékek eléréséhez szükséges erőket egyszerre fejtsse.

Valamennyi csavart a gyártó által meghatározott nyomatékkal kell meghúzni.

3.10.3.1. Merev tartóberendezésre szerelt csatlakozóberendezés:

A legkisebb és legnagyobb Fx, Fy, Fz erők kifejtése során – mindegyiket külön-külön kell a csatlakozási pontra kifejteni – a csatlakozóberendezés rögzítésének pontjai legfeljebb 1,5 mm-rel térhetnek el a nulla terhelés mellett meghatározott referenciaponttól.

3.10.3.2. Felépítményre vagy a felépítményrésze szerelt csatlakozóberendezés:

Ebben az esetben a csatlakozóberendezést olyan járműtípus felépítményére vagy felépítményének részére kell felszerelni, amelyhez a csatlakozóberendezést tervezték. A járművet vagy felépítményének részét megfelelő próbapadra kell rögzíteni, a jármű felfüggesztéséből eredő hatások semlegesítésével.

A pontos vizsgálati körülményekről a kapcsolódó vizsgálati jegyzőkönyvben be kell számolni. Az esetleges rezgéseket a vizsgálati berendezés megfelelő szabályozó rendszerével kell semlegesíteni, illetve vagy a felépítmény és a próbapad közötti további rögzítésekkel, vagy módosított frekvenciával csökkenteni lehet.

3.10.4. Meghibásodási feltételek

Az előírás 4.1. szakaszában megadott feltételek teljesülése mellett, amelyeket folyadékbehatolásos vizsgálattal kell ellenőrizni, az alábbi esetekben kell úgy tekinteni, hogy a csatlakozóberendezés nem felelt meg a vizsgálaton:

- a) a berendezés látható maradó alakváltozást mutat;
- b) működőképessége és biztonsága megváltozott (pl. a pótkocsi biztonságos csatlakoztatása, legnagyobb holtjáték);
- c) a csavarok olyan nyomatékvesztése, amely a zárás irányában mért névleges nyomaték 30 %-át meghaladja;
- d) a levehető résszel rendelkező csatlakozóberendezést háromszori próbálkozásra sem lehet levenni és visszahelyezni. Az első levételkor egy ütés megengedett.

7. MELLÉKLET

BEÉPÍTÉSI ÉS KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

1. BEÉPÍTÉSI ÉS KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

1.1. A vonógömbök és a vonósárok rögzítése

- 1.1.1. A vonógömböket és a vonósárok M1, M2 (kevesebb mint 3,5 t megengedett legnagyobb tömegű) és N1 ⁽¹⁾ kategóriájú járművekre kell rögzíteni a 25. ábrán feltüntetett, szabad terek méretére és a magasságra vonatkozó adatoknak megfelelő módon. A magasságot e melléklet 1. függelékében megadott járműterhelési állapotok mellett kell mérni.

A magasságra vonatkozó követelmény a Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalásban (R.E.3) (dokumentum: TRANS/WP.29/78/1. javított változat/ 2. módosítás) meghatározott, G kategóriájú terepjáró járművekre nem érvényes.

- 1.1.1.1. A 25a., illetve 25b. ábrán jelzett szabad tereket ki lehet tölteni olyan nem leszerelhető felszereléssel, mint például a pótkerek, feltéve, hogy a vonógömb közepe és a felszerelés leghátsó pontján áthaladó függőleges sík közötti távolság legfeljebb 300 mm. A felszerelést úgy kell elhelyezni, hogy sérülésveszély nélküli megfelelő hozzáférést biztosítson az össze- és szétkapcsoláshoz az azt végző személynek, anélkül hogy befolyásolná a csatlakozó csuklós mozgását.

- 1.1.2. A jármű gyártójának felszerelési útmutatót kell nyújtania a vonógömbökhöz és vonósárokhoz, valamint közölnie kell, hogy szükséges-e a rögzítési terület megerősítése.

- 1.1.3. A vonógömbös csatlakozók össze- és szétkapcsolása lehetséges kell, hogy legyen, ha a vonógömbös csatlakozók hosszirányú tengelye a vonógömb és a felfogás középvonalához képest:

el van forgatva 60°-kal jobbra vagy balra ($\beta = 60^\circ$, lásd a 25. ábrát),

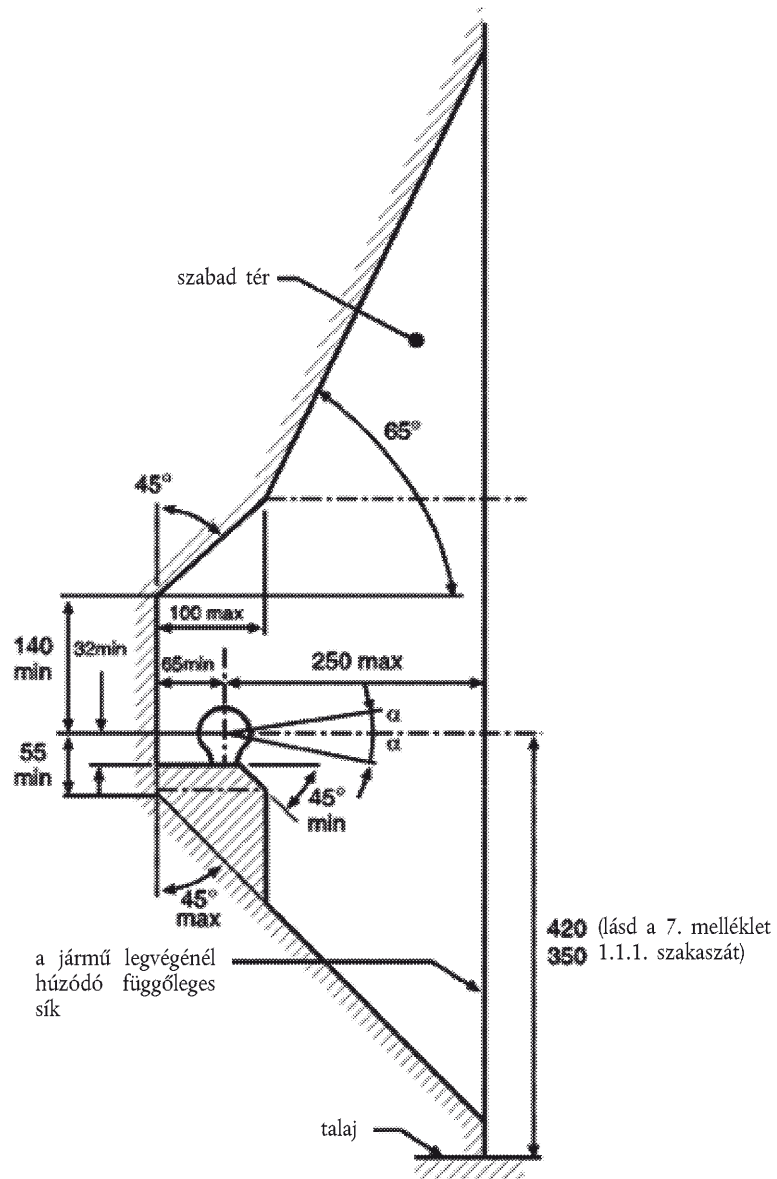
el van forgatva 10°-kal felfelé vagy lefelé ($\alpha = 10^\circ$, lásd a 25. ábrát),

tengelyirányban el van forgatva 10°-kal jobbra vagy balra.

⁽¹⁾ Lásd a kerek járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodáshoz csatolt 13. számú előírásban szereplő meghatározásokat. A meghatározás a Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: TRANS/WP.29/78/Rev. 1/Amend. 2) 7. mellékletében is megtalálható.

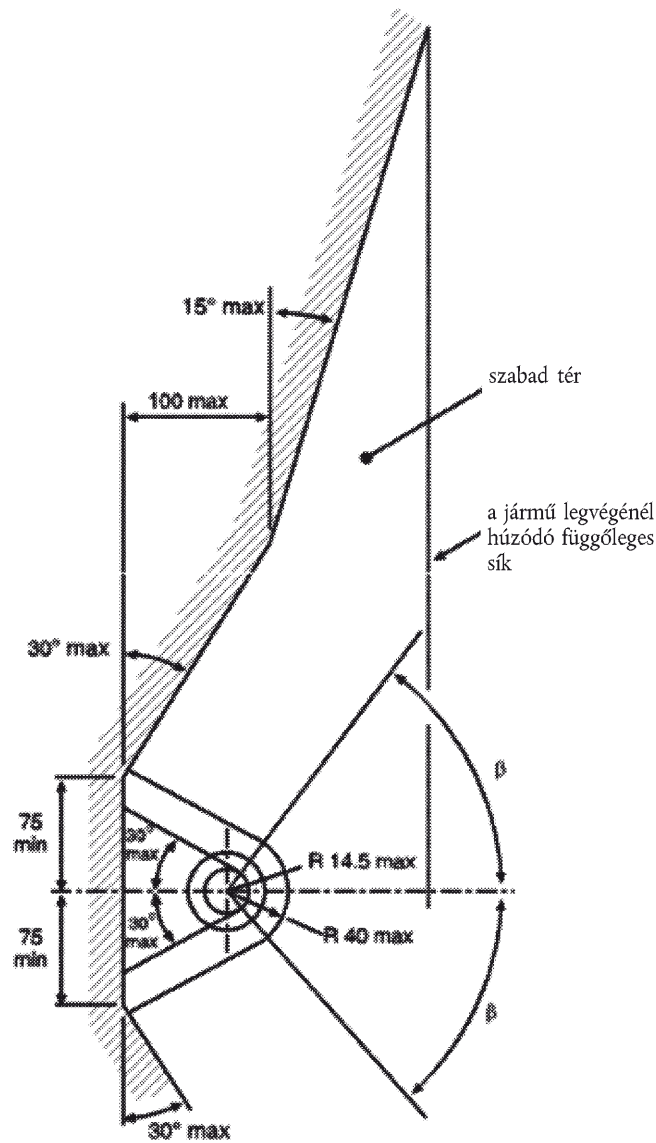
25a. ábra

A vonógömb körüli szabad tér és a vonógömb magassága – oldalnézet



25b. ábra

A vonógömb körüli szabad tér – felülnézet



1.1.4. Amikor a pótkocsi nincs a vontatójárműhöz kapcsolva, a felszerelt vonósár és vonógömb nem takarhatják ki a hátsó rendszám tábla felszerelésére fenntartott helyet, illetve nem befolyásolhatják a vontatójármű hátsó rendszám táblájának láthatóságát. Amennyiben a vonógömb vagy más elem mégiscsak kitarolja a hátsó rendszám táblát, akkor azon elemeknek eltávolíthatónak vagy szerszám használata nélkül – kivéve például egy könnyen használható (pl. 20 Nm-t nem meghaladó erő kifejtést igénylő) leválasztó kar által – áthelyezhetőnek kell lenniük.

1.2. A kapcsolófejek rögzítése

1.2.1. A B osztályú kapcsolófejek a legfeljebb 3,5 tonna tömegű pótkocsik esetében engedélyezettek. A vízszintes helyzetű és megengedett legnagyobb tengelyterhelésű pótkocsi esetében a kapcsolófejeket úgy kell rögzíteni, hogy a gömb alakú tér középvonala, amelybe a gömb illeszkedik, 430 ± 35 mm-rel a felett a vízszintes sík felett legyen, amelyen a pótkocsi kerekei nyugszanak.

A lakóutánfutók, illetve áruszállító pótkocsik helyzete akkor tekinthető vízszintesnek, amikor a padló vagy a rakodófelület vízszintes. Ilyen viszonyítási felülettel nem rendelkező pótkocsik esetében (pl. hajószállító pótkocsik vagy hasonló) a pótkocsi gyártójának meg kell adnia egy megfelelő viszonyítási vonalat, amelyhez képest meghatározható a vízszintes helyzet. A magasságra vonatkozó követelmény kizárólag azokra a pótkocsikra érvényes, amelyeket az ezen melléklet 1.1.1. szakaszában említett járművekhez kívánnak kapcsolni.

A vízszintes helyzetet minden esetben $\pm 1^\circ$ -on belüli eltéréssel kell meghatározni.

- 1.2.2. A kapcsolófejeket a vonógömb 25a. és 25b. ábrán látható szabad terén belüli, $\alpha = 25^\circ$ és $\beta = 60^\circ$ szögben biztonságosan kell tudni üzemeltetni.

- 1.3. A vonórudas csatlakozók és rögzítőbakok felszerelése

- 1.3.1. A szabványos vonórudas csatlakozók szerelési méretei:

Az adott típusú szabványos vonórudas csatlakozók esetében a járművön alkalmazandó szerelési méreteknek meg kell felelniük a 15. ábrán és a 10. táblázatban megadottaknak.

- 1.3.2. A távvezérelt csatlakozók szükségessége:

Amennyiben a könnyű és biztonságos üzemeltetéssel (1.3.3. szakasz), a hozzáférhetőséggel (1.3.5. szakasz) vagy a kézikar körüli szabad térrel (1.3.6. szakasz) kapcsolatos egy vagy több alábbi követelmény nem teljesíthető, akkor az 5. melléklet 12.3. szakaszában leírt távvezérlő berendezéssel felszerelt csatlakozót kell használni.

- 1.3.3. A csatlakozó könnyű és biztonságos működtetése

A vonórudas csatlakozót úgy kell felszerelni a járműre, hogy az könnyen és biztonságosan használható legyen.

A nyitás (és adott esetben a zárás) funkciója mellett ezen a vonócsap zárt és rögzített helyzetét jelző visszajelző helyzetének (szemrevételezéssel és tapintással történő) ellenőrzése is értendő.

Azon a területen, ahol a csatlakozót kezelő személynek állnia kell, nem lehet semmilyen olyan veszélyforrás, amely a jármű kialakításából ered, mint pl. éles szélék, sarkok stb., kivéve, ha oly módon vannak védve, hogy a sérülés esélye minimális.

A menekülés útját ezen területről nem korlátozhatja vagy zárhatja el egyik oldalon sem semmilyen, a csatlakozóra vagy a járművekre szerelt tárgy.

Semmilyen aláfutásgátló berendezés nem akadályozhatja a működtető személyt a csatlakozó üzemeltetéséhez szükséges helyzet felvételében.

- 1.3.4. A össze- és szétkapcsolás legkisebb szöge

A vonószem össze- és szétkapcsolásnak lehetségesnek kell lennie, ha a vonószem hosszirányú tengelye és a pofa középvonalához képest a következők szerint egyidejűleg el van forgatva:

50°-kal jobbra vagy balra;

6°-kal függőleges síkban felfelé vagy lefelé;

6°-kal jobbra vagy balra tengelyirányban.

Ez a követelmény a K osztályú vonóhorgokra is érvényes.

- 1.3.5. Hozzáférhetőség

A vonócsap középpontja és a jármű felépítményének széle közötti távolság nem haladhatja meg az 550 mm-t. Amennyiben a távolság meghaladja a 420 mm-t, a csatlakozót mozgató mechanizmussal kell felszerelni, amely lehetővé teszi a felépítmény külső részétől számított legfeljebb 420 mm-es távolságban történő biztonságos üzemeltetést.

Az 550 mm-es távolság az alábbi esetekben haladható meg, amennyiben ennek technikai szükségessége bemutatható, és a vonórudas csatlakozó könnyű és biztonságos mozgatását érdemben nem befolyásolja.

- i. 650 mm-es távolságig billenő felépítményes vagy hátul rögzített berendezéssel ellátott járművek esetében;
- ii. 1 320 mm-es távolságig akkor, ha az akadálymentes magasság legalább 1 150 mm;
- iii. legalább kétszintes járműszállítók esetében, ahol az üzemszerű szállítási működés közben a pótkocsi nincs elválasztva a vontatójárműtől.

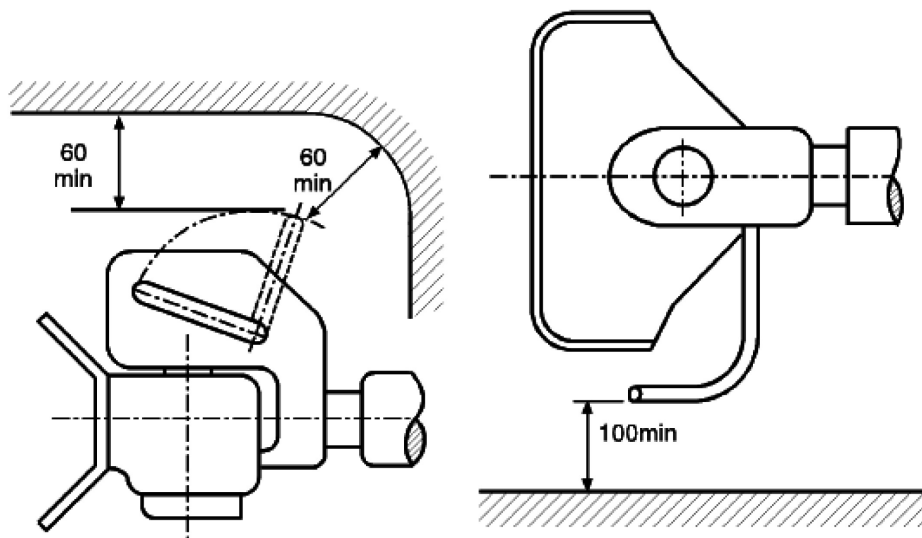
1.3.6. A kézkar körüli szabad tér

A vonórudas csatlakozó biztonságos üzemeltetésének lehetővé tétele érdekében megfelelő nagyságú szabad térnek kell lennie a kézkar körül.

A 26. ábrán ábrázolt szabad tér elegendőnek tekinthető. Amennyiben különböző típusú szabványos vonórudas csatlakozókat kívánunk szerelni a járműre, a szabad térnek akkorának kell lennie, hogy az 5. melléklet 3. szakaszában megadott megfelelő osztály legnagyobb csatlakozójára vonatkozó feltételeknek is megfeleljen.

26. ábra

A kézkar körüli szabad tér



A szabad tér méretei ugyanúgy érvényesek azon vonórudas csatlakozókra, amelyek kézkarja lefelé mutat, illetve a más kialakítású vonórudas csatlakozókra.

A teret szintén szabadon kell tartani az ezen melléklet 1.3.4. szakaszban meghatározott legkisebb össze-, illetve szétkapcsolási szögön belül.

1.3.7. A vonórudas csatlakozó szabad mozgására fenntartott tér

Tekintettel az 5. melléklet 3. szakaszában meghatározott minden lehetséges mértani helyzetre, legalább 10 mm-es szabad térnek kell lennie a járműre szerelt vonórudas csatlakozó, valamint a jármű minden egyéb része között.

Amennyiben különböző típusú szabványos vonórudas csatlakozót kívánunk rögzíteni a járműre, a szabad térnek akkorának kell lennie, hogy az adott osztály legnagyobb csatlakozójával kapcsolatosan az 5. melléklet 3. szakasza által támasztott feltételeknek is megfeleljen.

1.3.8. A vonórudas csatlakozó összeilleszthetősége egy különleges csuklós csatlakozóval a vízszintes elfordulás érdekében – lásd az 5. melléklet 3.4. szakaszát.

A vonószemnél egy különleges csuklós csatlakozó révén vízszintes elfordulásra képes hengeres csatlakozók csak akkor megengedettek, amennyiben műszaki szükségességük kimutatható. Ez lehetséges például hátrafelé billenő platós járművek esetében, amikor a kapcsolófejet csuklóval kell ellátni, vagy a nehézfúvarozáshoz használt csatlakozók esetében, amikor szilárdsági okokból szükséges a hengeres vonócsap.

1.4. A vonószemek és a vonórudak rögzítése a pótkocsikra.

1.4.1. A középtengelyű pótkocsikhoz tartozó vonórudakhoz kell egy kiegészítő berendezés is, amely állítható magasságú, amennyiben az egyenletesen a műszakilag megengedett legnagyobb tömegéig terhelhető pótkocsi a vonószem támasztóterhelése meghaladja az 50 kg-ot.

- 1.4.2. Annak érdekében, hogy vonórudat és vonószermet rögzíteni lehessen 3,5 tonnát meghaladó legnagyobb C tömegű és egynél több tengelyes középtengelyű pótkocsira, a pótkocsit tengelyterhelés-elosztó berendezéssel kell felszerelni.
- 1.4.3. A csuklós vonórudak nem érintkezhetnek a talajjal. A vízszintes helyzetből való elengedésükkor nem eshetnek a talajtól számított 200 mm-es magasság alá. Lásd még az 5. melléklet 5.3., valamint 5.4. szakaszát.
- 1.5. A nyeregyszerkezetek, a szerelőlapok és a vonócsapok rögzítése a járművön.
- 1.5.1. A G50 osztályú nyeregszerkezeteket nem lehet közvetlenül a járművázra szerelni, kivéve, ha azt a jármű gyártója megengedi. E helyett egy szerelőlap segítségével kell őket a járművázra rögzíteni; a jármű gyártója, valamint a csatlakozó gyártója által adott beépítési útmutatót követni kell.
- 1.5.2. A félpótkocsikat olyan támasztó- vagy egyéb berendezéssel kell felszerelni, amely lehetővé teszi a félpótkocsi lekapcsolását és leparkolását. Ha a félpótkocsik úgy vannak felszerelve, hogy a csatlakozóberendezések, az elektromos rendszer és a fékrendszer automatikusan vezérelhetők, a félpótkocsikat olyan támasztóberendezéssel kell felszerelni, amely a csatlakoztatás után automatikusan felhúzódik a talajról.

Ezek a követelmények nem érvényesek olyan különleges használatra tervezett félpótkocsikra, amelyeket kizárólag műhelyben vagy erre a célra kijelölt területen történő ki- és berakodáskor kapcsolnak le.

- 1.5.3. A félpótkocsin a királycsapnak a szerelőlaphoz történő rögzítése a járműgyártó vagy a királycsap gyártója előírásai szerint kell, hogy történjen.
- 1.5.4. Ha a félpótkocsi kormányékkal van szerelve, annak meg kell felelnie az 5. melléklet 7.8. szakaszában foglalt követelményeknek.

2. TÁVJELZŐ ÉS TÁVVEZÉRLŐ

- 2.1. Távjelző és távvezérlő berendezések beépítése esetén az 5. melléklet 12. szakaszában megadott valamennyi vonatkozó követelményt figyelembe kell venni.

1. Függelék

Terhelési feltételek a vonógömb magasságának méréséhez

1. A magasságnak a 7. melléklet 1.1.1. szakaszában meghatározottaknak kell megfelelnie.
2. M1 kategóriájú járművek esetében a járműgyártónak meg kell adnia a jármű azon tömegét, amelynél ezt a magasságot kell mérni. Ezt a tömeget az értesítésben (2. melléklet) fel kell tüntetni. Ez a tömeg lehet a jármű gyártója által bejelentett tengelyek között megosztott megengedett legnagyobb tömeg, vagy ezen függelék 2.1. szakaszával összhangban a jármű rakodásakor kapott tömeg.
 - 2.1. A menetkész jármű tömegének legnagyobb értéke a vontatójármű gyártója által megadott értéknek megfelelően (lásd a 2. mellékletben megadott értesítés 6. pontját); valamint
 - 2.1.1. két, egyenként 68 kg-os tömeg, amelyeket valamennyi ülés sor legelső ülésén helyeznek el, az üléseket a leghátsó, rendes vezetéshez és utazáshoz beállított helyzetbe állítva, és ahol a tömegek helyzete:
 - 2.1.1.1. az alapfelszerelés részét képező csatlakozóberendezések és -alkatrészek esetében, amelyeket a járműgyártó nyújtott be jóváhagyásra, az állítható üléseknél 100 mm-re az R pont előtt; más üléseknél 50 mm-re az R pont előtt. Az R pontot a 14. számú előírás 5.1.1.2. szakasza szerint kell meghatározni; vagy
 - 2.1.1.2. cserealkatrészeként szolgáló csatlakozóberendezések és -alkatrészek esetében, amelyeket független gyártó nyújtott be jóváhagyásra, körülbelül az ülő személy helyénél;
 - 2.1.2. ezenkívül minden 68 kg tömegre egy-egy 7 kg-os személyes poggyászt kell számításba venni, amelyet egyenletesen kell elosztani a jármű poggyásztartóban;
 - 2.1.2. ezenkívül minden 68 kg tömegre egy-egy 7 kg-os személyes poggyászt kell számításba venni, amelyet egyenletesen kell elosztani a jármű poggyásztartóban;
3. N1 kategóriás járművek esetében a jármű magasságát az alábbi tömegnél kell mérni:
 - 3.1. a megengedett legnagyobb össztömeg a tengelyek között a vontatójármű gyártója által megadottak szerint elosztva (lásd a 2. mellékletben megadott értesítés 6. pontját).

IV

(Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok)

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. november 19.)

a C 38/A/04 (korábbi NN 58/04) és a C 36/B/06 (korábbi NN 38/06) állami támogatásokról, amelyeket Olaszország az Alcoa Trasformazioni számára vezetett be

(az értesítés a C(2009) 8112. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/460/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 szerződésre és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelteket, hogy a fenti cikkeknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket⁽¹⁾, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. C 38/A/04 ügy

- (1) Egy 2003. december 4-én kelt levélben felhívták a Bizottság szolgálatainak figyelmét több olyan újságcikkre, amely az olasz kormány azon szándékáról szólt, miszerint kedvezményes villamosenergia-díjakat szándékozik nyújtani bizonyos szardíniai vállalkozások számára.
- (2) Ezeket a díjakat a Miniszterek Tanácsa elnökének 2004. február 6-i rendelete 1. cikke állapította meg. A rendeletnek két különböző hatása volt: a) kedvezményes villamosenergia-díjakat hozott létre a Portovesme Srl⁽²⁾, az ILA⁽³⁾ és az Euroallumina⁽⁴⁾ vállalatok számára; valamint b) meghosszabbította az Alcoa Trasformazioni (nyersalumínium-termelő vállalat, a továbbiakban: Alcoa) számára már bevezetett kedvezményes díjat.
- (3) 2004. január 22-én és 2004. március 19-én kelt leveleiben a bizottsági szolgálatok pontosításokat kértek ezen intézkedésekkel kapcsolatban. Az olasz hatóságok 2004. február 6-án és 2004. június 9-én kelt leveleikben adtak

választ, és 2004. szeptember 20-án kelt levelükben kiegészítő információkat küldtek.

- (4) 2004. november 16-án kelt levelében a Bizottság azonos határozatáról tájékoztatta Olaszországot, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerint eljárás indít e támogatást illetően.
- (5) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* tette közzé⁽⁵⁾. A Bizottság felkérte az érdekelteket, hogy tegyék meg észrevételeiket eme intézkedéseket illetően.
- (6) Olaszország 2005. február 4-én és 2005. február 11-én kelt leveleiben küldte el észrevételeit.
- (7) A Bizottság részére az érdekeltek szintén eljuttatták észrevételeiket, amelyeket 2005. március 22-én kelt levelében továbbított Olaszországnak, lehetőséget biztosítva Olaszország számára, hogy megválaszolja azokat. Olaszország észrevételeit 2005. szeptember 20-én kelt levelében juttatta el a Bizottság számára.
- (8) A Bizottság 2005. december 23-án kelt levelében kért kiegészítő információkat, amelyeket az olasz hatóságok 2006. március 3-án kelt levelükben juttattak el a Bizottság számára. 2006. augusztus 22-én kelt levelében a Bizottság további pontosításokat kért Olaszországtól, amelyeket ez utóbbi 2006. szeptember 28-án kelt levelében juttatott el a Bizottság számára.
- (9) Az ügyet 2008. október 29-én két részre bontották, amelyek közül az A. rész az Alcoával, a B. rész pedig a Portovesmével, az ILA-val és az Euroallumínával volt kapcsolatos. E határozat csak az Alcoára vonatkozik (A. rész).

⁽¹⁾ HL C 30., 2005.2.5., 7. o. és HL C 214., 2006.9.6., 5. o.

⁽²⁾ Cinktermelő vállalat.

⁽³⁾ Alumíniumtermékeket gyártó vállalat.

⁽⁴⁾ Alumínium-oxidot előállító vállalat (a bauxit feldolgozása során nyert származékanyag, amelyből a nyersalumíniumot állítják elő).

⁽⁵⁾ HL C 30., 2005.2.5., 7. o.

1.2. C 36/B/06 ügy

- (10) Egy kapcsolódó, állami támogatásokra vonatkozó ügy keretében ⁽⁶⁾ a Bizottság tudomást szerzett arról, hogy második alkalommal is meghosszabbították az Alcoa számára biztosított kedvezményes villamosenergia-díjakat. E meghosszabbítás a 2005. március 14-én 80/2005. sz., „A gazdasági, társadalmi és területi fejlődés cselekvési terve keretén belüli sürgősségi intézkedések” elnevezésű törvénnyé alakított, 35. sz. törvényerejű rendelet 11. cikkének (11) bekezdése alapján történt. A kedvezményezettek az Alcoa és a Terni három jogutód vállalata voltak. ⁽⁷⁾
- (11) A Bizottság 2005. december 23-án kelt levelében információkat kért az olasz hatóságoktól, amelyeket azok 2006. február 24-én kelt levelükben juttattak el a Bizottság számára. Olaszország 2006. március 2-án és 2006. április 27-én kelt leveleiben további kiegészítő információkkal szolgált.
- (12) 2006. július 19-én kelt levelében a Bizottság azon határozatáról tájékoztatta Olaszországot, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerint eljárást indít a két rendszert illetően (C 36/06 ügy).
- (13) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* tette közzé ⁽⁸⁾. A Bizottság felkérte az érdekelteket, hogy tegyék meg észrevételeiket ezen intézkedéseket illetően.
- (14) Olaszország 2006. október 25-én kelt levelében megtette észrevételeit, és 2006. november 9-én és 2006. december 7-én kelt leveleiben kiegészítő információkat szolgáltatott.
- (15) A Bizottság részére az érdekeltek szintén eljuttatták észrevételeiket, amelyeket továbbított Olaszországnak, lehetőséget biztosítva Olaszország számára, hogy megválaszolja azokat. Olaszország észrevételeit 2006. december 22-én kelt levelében juttatta el a Bizottság számára.
- (16) A Bizottság 2007. február 20-án kelt levelében további pontosításokat kért a díjrendszerre vonatkozólag, amelyeket az olasz hatóságok 2007. május 10-én és 2007. május 14-én kelt leveleikben küldtek meg számára.
- (17) Az ügyet 2007. szeptember 18-án két részre bontották, amelyek közül az A. rész a Terni három jogutód vállalatával, a B. rész pedig az Alcoával kapcsolatos. 2007. november 20-án a Bizottság meghozta végleges elutasító

határozatát, és elrendelte a Terni-vállalatok számára folyósított állami támogatások visszafizetését ⁽⁹⁾.

- (18) Eközben a Bizottság 2007. január 19-én kelt levelében felvetette annak lehetőségét, hogy az Alcoa által Szardínián alkalmazott díjrendszerre vonatkozólag átmeneti rendelkezéseket alkalmaz, amennyiben Olaszország virtuáliskapacitás-átengedési programot (Virtual Power Plant, a továbbiakban: VPP) valósít meg. Olaszország 2007. április 16-án és november 5-én kelt levelekben válaszolt. 2008. március 13-án az olasz hatóságok és a bizottsági szolgálatok megbeszélést tartottak, és Olaszországot felkérték, hogy 2008. május 12-ig foglaljon állást. Miután Olaszország 2008. május 29-én kelt levelében a határidő meghosszabbítását kérte, 2008. június 12-én és 2008. július 7-én kelt leveleiben információt szolgáltatott.
- (19) Olaszország találkozót kért a Bizottságtól, hogy bemutassa a VPP lehetséges módozatait. A találkozóra 2008. december 9-én került sor, és Olaszország 2008. december 19-én és 2009. május 19-én kelt leveleiben kiegészítő pontosításokat szolgáltatott.
- (20) 2009. május 26-án újabb megbeszélésre került sor. 2009. július 10-én és 2009. augusztus 18-án kelt leveleiben Olaszország kiegészítő információkat szolgáltatott.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

2.1. Az ügy legfontosabb eseményei

- (21) Az Alcoa alumíniumgyártó vállalat 1996 óta kedvezményes villamosenergia-díjban részesül két, Szardínián (Portovesme) és Veneto tartományban (Fusina) működő nyersalumínium-olvasztó üzemében. Ezt a díjat eredetileg tízéves időszakra hagyták jóvá (amely 2005. december 31-én járt le) egy privatizációs ügylet keretén belül, és a Bizottság az állami támogatásokra vonatkozó szabályozás értelmében azt határozatban engedélyezte. E határozat azt állapította meg, hogy nem állami támogatásról van szó. Azonban e díj jellege időközben megváltozott, és Olaszország két alkalommal, először 2004-ben, majd 2005-ben meghosszabbította azt.
- (22) A vitatott díjat egy állami szervezet, a kiegyenlítési alap ⁽¹⁰⁾ támogatja készpénzfizetéssel, aminek következtében csökkent az Alcoa és villamosenergia-beszállítója, az ENEL közötti szerződésben meghatározott ár. A finanszírozáshoz szükséges forrásokat a villamosenergia-fogyasztókra kivetett adójellegű járulékok formájában teremtik elő (a villamosenergia-díj A4. eleme).

⁽⁶⁾ N 587/05 állami támogatás, kedvezményes villamosenergia-díj Szardínián (későbbiekben C 13/06).

⁽⁷⁾ ThyssenKrupp (acél), Cementir (cement) és Nuova Terni Industrie Chimiche (vegyipari termékek).

⁽⁸⁾ HL C 214., 2006.9.6., 5. o.

⁽⁹⁾ 2008/408/EK határozat (HL L 144., 2008.6.4., 37. o.).

⁽¹⁰⁾ Lásd lentebb a 2.2.2.2 pontot.

2.2. Vitatott jogi rendelkezések és a szabályozási környezet

- (23) Az Alcoa számára biztosított kedvezményes díjrendszert különös jogi rendelkezések (2.2.1.) és az AEEG, azaz az Elektromosenergia- és Gázhatóság által alkalmazott részletes szabályozási keret alapján hozták létre (2.2.2.1.). A kiegyenlítési alapot bízták meg a rendszer megvalósításával (2.2.2.2.). Következésképpen a Bizottságnak a díjrendszer elemzésekor a jogi rendelkezéseket és az olasz szabályozási keretet is figyelembe kell vennie.

2.2.1. Jogi rendelkezések

- (24) Az érintett jogi rendelkezések az e célból hozott szabályozási rendelkezések által végrehajtott, a Miniszterek Tanácsa elnökének 2004. február 6-i rendeletének⁽¹¹⁾ (a továbbiakban: 2004. évi rendelet) 1. cikke, és az e célból hozott szabályozási rendelkezések által végrehajtott, 80/2005. sz., „A gazdasági, társadalmi és területi fejlődés cselekvési terve keretén belüli sürgősségi intézkedések” elnevezésű törvénné alakított, 2005. március 14-i 35. sz. törvényerejű rendelet⁽¹²⁾ (a továbbiakban: 80/2005. sz. törvény) 11. cikkének (11) bekezdése.

2.2.2. Az olasz szabályozási keret

2.2.2.1. Az Elektromosenergia- és Gázhatóság

- (25) 1995-ben Olaszország létrehozta az Elektromosenergia- és Gázhatóságot⁽¹³⁾ (a továbbiakban: AEEG), amelyre szerteágazó szabályozói tevékenységeket bízott, és amelyet széles körű jogosítványokkal ruházott fel. Konkrétabban e hatóság határozza meg és frissíti a villamosenergia-díjakat, továbbá meghatározza az olasz villamosenergia-rendszer általános költségei finanszírozásához szükséges források beszedésének módozatait⁽¹⁴⁾. Az AEEG feladati ellátása során figyelembe veszi az általános érdekű szolgáltatásokra vonatkozó kormánypolitikát⁽¹⁵⁾.

⁽¹¹⁾ E rendelet 1. cikke a következőket mondja ki: „1. A Miniszterek Tanácsa elnökének 2002. október 31-i rendelete 1. cikkének (1) bekezdése c) pontjában felsorolt kritériumok kiegészítéseként az Ipari, Kereskedelmi és Kézműipari Minisztérium 1995. december 19-i rendeletében előírt díjak alkalmazását a Villamosenergia- és Gázhatóság határozata kiterjeszti a villamosenergia-szolgáltatásban azokra az alumíniumot, ólmot, ezüstöt és cinket előállító és feldolgozó vállalatokra, amelyek szigeten működnek, és amelyeknek nincs vagy nem megfelelő az összeköttetésük a nemzeti villamosenergia- és gázhálózatokkal. 2. 2. A kedvezményes díjteleknek az 1. pontban leírt alkalmazása átmeneti jellegű, és a nemzeti villamosenergia- és gázhálózatokkal való összeköttetés kiépítésével vagy megerősítésével, de legkésőbb 2007. június 30-án lejár.”

⁽¹²⁾ A 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése az alábbiakat mondja ki: „Az érintett vállalkozások fejlődése és átszervezése elősegítése érdekében a 2003. április 17-én, több módosítással 83. sz. törvénné alakított, 2003. február 18-i 25. sz. törvényrendelet 1. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében a díjfeltételek alkalmazását az egész 2010-es évre a 2004. december 31-i díjfeltételek mellett meghosszabbítják.” Az itt idézett 25/03. sz. törvényerejű rendelet rendelkezése megerősíti, hogy az Alcoa-díj költségnek számít.

⁽¹³⁾ 481/1995. sz. törvény.

⁽¹⁴⁾ A 481/1995. sz. törvény 2. cikkének (12) bekezdésének e) pontja.

⁽¹⁵⁾ A 481/1995. sz. törvény 2. cikkének (21) bekezdése.

- (26) Az AEEG a számára biztosított jogosítványoknak megfelelően az évek során számos döntést hozott az olaszországi kedvezményes díjrendszerek igazgatásának szabályaira vonatkozóan.

2.2.2.2. A villamosenergia-ágazat kiegyenlítési alapja

- (27) A villamosenergia-ágazatban az árkiegészítések és egyéb hozzájárulások kezelését a Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (a villamosenergia-ágazat kiegyenlítési alapja, a továbbiakban: kiegyenlítési alap) bízták, amely az 1948. január 26-i 98. sz. törvényrendelet által létrehozott állami szervezet. Az AEEG irányítása alatt álló kiegyenlítési alap konkrétabban a kedvezményes villamosáram-díjakkal kapcsolatos pénzmozgásokat kezeli (beszedi az adójellegű járulékokat, és kifizeti a végső kedvezményezetteket).

2.3. A kedvezményes díj biztosításának háttere és a díj időbeli alakulása

- (28) Az e határozat tárgyát képező Alcoa-díj értékelése érdekében meg kell vizsgálni a díj biztosításának hátterét és a díj időközbeni alakulását.

2.3.1. A díj bevezetése: az 1996. évi Alumix-határozat

- (29) A 90-es évek elején az EFIM állami konglomerátum⁽¹⁶⁾ felszámolásának keretén belül átszervezték, privatizálták és eladták az Alcoának az Alumix olasz alumíniumgyártó vállalatot. Az Alumix két nyersalumínium-olvasztó üzemet működtetett, egyet Portovesmeben (Szardínia) és egyet Fusinában (Veneto tartomány).

- (30) Az Alumix Alcoa általi felvásárlásának feltétele az volt, hogy az állami villamosenergia-szolgáltató (ENEL) kedvezményes villamosenergia-díjat biztosít az Alcoa két olvasztóüzeme számára.

- (31) Az Alcoa számára biztosított kedvezményes díjat 1995. december 19-én miniszteri rendelet vezette be (a továbbiakban: 1995. évi rendelet). E rendelet előírta, hogy az Alcoa a CIP 13/1992. sz. határozat alapján 2005 végéig részüli kedvezményes bánásmódban⁽¹⁷⁾. Ezt követően az Alcoa esetében alkalmazott rendszert az összes többi villamosenergia-fogyasztóra vonatkozó rendszerhez kell igazítani.

⁽¹⁶⁾ Az EFIM (Ente Partecipazioni e Finanziamento Industrie Manifatturiere) olyan állami holding volt, amely számos ipari ágazatban működő vállalat ellenőrzésében működött közre. 1992 és 1996 között privatizálták.

⁽¹⁷⁾ Az 1995. évi rendelet 2. cikke kimondja: „A CIP 1992. július 24-i 13. sz. határozatában szereplő, a meglévő struktúrák között, a jelen rendelet hatálybalépésekor az összes nyersalumínium-gyártásra szánt villamosenergia-szolgáltatásra alkalmazandó díjkiegészítések és azok későbbi módosításai 2005. december 31-én lejárnak. Ezt követően a rendszert hozzáigazítják a többi felhasználóra vonatkozó rendszerhez.”

- (32) Ezt a kedvezményes díjat a C 38/92 ügy keretén belül értékelték az állami támogatásokra vonatkozó szabályozás tükrében. Az 1996. december 4-én hozott határozatában⁽¹⁸⁾ (a továbbiakban: Alumix-határozat) a Bizottság megállapította, hogy az alábbiakban összefoglalt okok miatt ez a kedvezményes díj nem minősül állami támogatásnak.
- (33) E rendszer keretén belül az állam határozta meg az Alcoa számára biztosítandó díjat, és az ENEL, amely ekkor az egyetlen villamosenergia-szolgáltató volt, ilyen díjjal biztosította az Alcoa energiaellátását. A két olvasztóüzem számára biztosítandó díjakat tíz évre határozták meg. Szardínia esetében ezt 1996-ban 36,3 ITL/kWh-ban határozták meg, amelynek fokozatos emelkedés után 2005-ben 39,6 ITL/kWh-ot kellett elérnie. Veneto tartomány esetében a díjnak 2005-ben 39,9 ITL/kWh-ot kellett elérnie. Euróra váltva ezek a díjak 18 és 20 EUR/MWh között ingadoztak.
- (34) Abban az időben az ENEL olyan állami szervezet volt, amely monopóliummal rendelkezett a villamos energia forgalmazása terén⁽¹⁹⁾. A Bizottság ekkor azt igyekezett megállapítani, hogy vajon az ENEL úgy járt-e el, mint ahogy egy ésszerű piaci szereplő tette volna, amikor az Alcoa számára a rögzített árat alkalmazta.
- (35) A Bizottság megvizsgálta a villamosenergia-kínálat helyzetét a szóban forgó két régióban a kedvezményes díj alkalmazásának tíz évére vonatkozólag. A Bizottság azt állapította meg, hogy Szardínián és Veneto tartományban a villamos áram piacát termelési túlkapacitás jellemezte, amely valószínűleg a következő tíz évben is jellemző marad. A Bizottság azt is megállapította, hogy az áramtermelők nem tudtak exportálni ebből a két régióból, egyrészt azért, mert Szardínia és az Itáliai-félsziget hálózatai között nem volt elégséges kapcsolat, másrészt pedig azért, mert a Veneto tartománnyal határos régiók részéről nem volt kereslet⁽²⁰⁾.
- (36) Ebben az összefüggésben a Bizottság úgy vélte, hogy egy olyan ipari nagyfogyasztó, mint amilyen az Alcoa, jelentős tárgyalási súllyal rendelkezett az ENEL-lel szemben, mivel a két olvasztóüzem bezárása, amelyek az ENEL legjobb olaszországi megrendelői közé tartoztak, még tovább súlyosbította volna a már meglévő túlkapacitást, és a villamosenergia-termelő vállalat költségstruktúrájának romlását eredményezte volna. Tehát az ENEL gazdasági érdeke volt, hogy a portovesmei és fusinai olvasztóüzemeknek különös gonddal megállapított áron szolgáltasson.
- (37) A Bizottság úgy vélte, hogy egy ésszerű áramszolgáltató olyan áron értékesített volna, amely fedezi az átlag terme-

lési határkötségeit, amelyeket az érintett régiók elektromosenergia-termelő üzei által használt energiamix alapján állapított volna meg, és ezt kiegészítette volna a rögzített díjakhoz való szerény mértékű hozzájárulással. Megállapításra került, hogy az Alcoa számára biztosított ár megfelelt e kritériumoknak. A tíz évre előrevetített kismértékű éves díjemelkedés tekintetében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az igazolt volt. A Bizottság abból az elvből indult ki, hogy az energiamix és a termelési technológiák javulásának következtében az évek során csökkennek az ENEL termelési határkötségei.

- (38) Következésképpen a Bizottság megállapította, hogy az ENEL a díjakat mint ésszerű piaci szereplő határozta meg, és kijelentette, hogy ez az intézkedés az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése alapján nem minősül állami támogatásnak.

2.4. Az Alcoa-díjnak „a rendszer általános költségévé” való alakítása és a finanszírozási mechanizmus jelentős módosításai

- (39) Az Alumix-határozatot közvetlenül követő években az olasz villamosenergia-rendszert az EU villamosenergia-piacának fokozatos liberalizációja részeként átszervezték⁽²¹⁾.
- (40) 1997-ben a villamosenergia-átalánydíjakat⁽²²⁾ átalakították, és díjösszetevőkre osztották⁽²³⁾. Az Alcoa-rendszert ekkor változtatták meg először. Az Alumix-díjat, amely a reform előtt egy általános összegnek felelt meg, az új díjstruktúrához igazították, és több elemre bontották fel. Az Alcoa számára biztosított díjösszetevőket oly módon csökkentették, hogy a végleges ár pontosan megegyezzen az Alumix-határozatban szereplő árral. Ebben a szakaszban a díjat közvetlenül az ENEL hagyta jóvá, amely Olaszország egyetlen villamosenergia-szolgáltatójaként az Alumix-árat az Alcoa számára biztosította anélkül, hogy ezért bármilyen ellentételezésben részesült volna.
- (21) Ezt a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról szóló, 1996. december 19-i 96/92/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 27., 1997.1.30., 20. o.) vezette be, amelyet Olaszország az 1999. március 16-i 79. sz. törvényrendelettel ültetett át saját joganyagába.
- (22) Az átalánydíj a villamos energia rendszerkötségeinek a különböző fogyasztói kategóriák szerinti csoportba sorolásának és kiszabásának módját tükrözi.
- (23) Az átalánydíjat két részre, A-ra és B-re osztották, és mindkét rész több díjösszetevőből áll. Az A. részbe a rendszer állandó költségei tartoznak, ideértve az általános költségeket, míg a B. részbe a különböző termelési költségek tartoznak (például a tüzelőanyag ára). Eredetileg a rendszer működési költségei csak az alábbiakat fedték le: az 1994-ben, 1995-ben és 1996-ban viselt rendkívüli költségeket (A1. összetevő); az atomerőművek leszerelésének költségét (A2. összetevő) és a CIP 6/92. sz. határozatnak megfelelően megújuló energiát termelő létesítmények építésének költségét (A3. összetevő). Ezt követően további költségkategóriákat vezettek be: kedvezményes villamosenergia-díjak (A4. összetevő), egyes kutatási költségek (A5. összetevő) és a villamosenergia-termelők átállási költségei (A6. összetevő).

⁽¹⁸⁾ HL C 288., 1996.10.1., 4. o.

⁽¹⁹⁾ Lásd a IV.JV.2 – ENEL/FT/DT. sz. ügyben hozott határozatot (HL C 178., 1999.6.23., 15. o.).

⁽²⁰⁾ Lombardia, Emilia Romagna és Piemonte tartomány ekkor már teljes villamosenergia-szükségletét kielégítette részben saját termelésből, illetve a 2003-ig kötött, hosszú futamidejű importszerződések által.

- (41) 1999-ben, amikor Olaszország átültette az EU-nak a villamosenergia-piac liberalizációjára vonatkozó irányelvét⁽²⁴⁾, az ENEL megszűnt az egyetlen, monopóliummal rendelkező szolgáltatónak lenni Olaszországban, és több jogi személyiségre bontották fel.
- (42) 2000-ben Olaszország úgy határozott, hogy az Alumix-díjat beemeli a „villamosenergia-rendszer általános költségei” közé⁽²⁵⁾, és ez az új státusz jelentette a finanszírozási mechanizmus első jelentős módosítását. Míg ezt megelőzően az ENEL közvetlenül biztosította az Alcoa számára a kedvezményes díjat, az új mechanizmus⁽²⁶⁾ szerint az ENEL az ipari nagyfogyasztók esetében alkalmazott teljes árat kapta, és a többi villamosenergia-fogyasztónak kellett az ahhoz szükséges forrásokat előteremtenie, hogy az Alcoa továbbra is részesülhessen az Alumix-árból. A gyakorlatban az Alcoa esetében a teljes árat alkalmazták, de számlázáskor közvetlen díjmérséklésben részesült. Az ENEL ezt a díjmérséklést a villamosenergia-díj A4. összetevőjének megfelelő, és a felhasználók által fizetett, új adójellegű járadékból származó bevételek segítségével finanszírozta⁽²⁷⁾. 2002-ben az Alcoa és az ENEL kétoldalú szerződést kötött névleges áron történő szolgáltatásra, amely többé-kevésbé a villamosenergia-szolgáltató által, a nagyfeszültségű szolgáltatásért fizetett átalányárnak felelt meg.
- (43) 2004-ben került sor egy másik fontos változásra, amikor az AEEG elfogadta a 148/04. sz. határozatot, amely a szóban forgó díj adminisztratív kezelését a kiegyenlítési alapra bízta. E rendszernek megfelelően az ENEL már nem tartotta meg az A4. összetevőből származó bevételt, hanem azt teljes egészében a kiegyenlítési alapba fizette be, amely ezt követően elvégezte a számításokat, és kifizette az Alcoát. E mechanizmusnak megfelelően a gyakorlatban az Alcoa kifizette az ENEL-lel kötött szerződésben meghatározott árat, és később a kiegyenlítési alaptól ellentételezési támogatást kapott, amely lehetővé tette számára, hogy továbbra is az Alumix-díjat fizesse. Az Alcoa számára ez az új igazgatási mechanizmus 2004

⁽²⁴⁾ Lásd a 21. lábjegyzet.

⁽²⁵⁾ Az Ipari, Kereskedelmi és Kézműves Ügyek Minisztériuma 2000. január 26-i rendeletének 2. cikke a meglévő kedvezményes díjakat, beleértve az Alcoa-díjat is, a rendszer általános költségei közé sorolta. Ezt az osztályozást később törvényben is, legutóbb a 2003. április 17-i 83. sz. törvény 1. cikke (1) bekezdésének c) pontjában is megerősítették.

⁽²⁶⁾ Az AEEG 204/99. sz. határozata vezette be.

⁽²⁷⁾ Pontosabban az AEEG 204/99. sz. határozata által bevezetett rendszernek megfelelően a kedvezményes díjak kezelését a helyi forgalmazókra és a kiegyenlítési alapra bízta. A helyi forgalmazók az A4. összetevőből befolyt bevételt kapták meg, és azt átutalták a kiegyenlítési alap e célra szolgáló számlájára (a befizetések kiegyenlítésére fenntartott számla, amely a különleges díjrendszerek helyébe lépett). Mindazonáltal, ha egy forgalmazónak valamelyik fogyasztóját kedvezményes díjban kellett részesítenie, megtarthatta az A4. összetevőből befolyt összeget, hogy a közvetlen visszafizetéshez hozzájuthasson a kedvezményes díjban részesített fogyasztó számára kiállított számla által. Amennyiben a forgalmazó által megkapott pénzüsszeg nem volt elég, a különbözet számára a kiegyenlítési alap az e célra szolgáló számláról folyósította. Lásd még az AEEG 228/01. sz. határozatát, konkrétan a mellékletekkel ellátott teljes szöveg 43. és 56. cikkét (a villamosenergia-szolgáltatás olaszországi szabálygyűjteménye).

szeptemberében lépett hatályba, és még mindig alkalmazandó⁽²⁸⁾.

2.5. Az Alcoa-díj első vitatott meghosszabbítása

- (44) Az olasz hatóságok által 2004-ben elfogadott rendelet 2007. június 30-ig meghosszabbította az 1995. december 19-i rendelet által bevezetett kedvezményes villamosenergia-árakat „a villamosenergia-szolgáltatásban az e rendelet hatálybalépésekor meglévő struktúrák keretein belül azoknak az alumíniumot, ólmot, ezüstöt és cinket előállító és feldolgozó vállalatoknak a számára, amelyek szigeten működnek, és amelyeknek nincs vagy nem megfelelő az összeköttetésük a nemzeti villamosenergia- és gázhálózatokkal”⁽²⁹⁾.
- (45) A gyakorlatban a 2004. évi rendelet célja az volt, hogy a) az Alcoa számára biztosított díjat 2007 júniusáig meghosszabbítsa; és hogy b) ezt a díjképzést más, Szardínián működő vállalatra is kiterjessze: a Portovesimé, az ILA-ra és az Euroalluminára.
- (46) Az Alcoa-díjnak a 2004. évi rendelet által bevezetett meghosszabbítását szabályozási szinten az AEEG 148/04. sz. határozata valósította meg, amely a finanszírozási mechanizmusnak a fenti (43) preambulumbekkezdésben már ismertetett módosításait is bevezette.
- (47) A 2004. évi rendelet eme első meghosszabbítása volt a C 38/04 ügy keretén belül megkezdett hivatalos vizsgálati eljárás tárgya⁽³⁰⁾. Olaszország szerint⁽³¹⁾ ezt a 2004. évi rendeletet nem alkalmazták az Alcoa esetében, mivel a vállalat továbbra is az eredeti jogalap, azaz az 1995. évi rendelet alapján megállapított díjban részesült.

2.6. Az Alcoa-díj második vitatott meghosszabbítása

- (48) A 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése által az olasz hatóságok 2010-ig meghosszabbították az Alcoa számára biztosított kedvezményes díjat a 2004. december 31-én hatályos díjfeltételek mellett⁽³²⁾. E törvény értelmében a díj meghosszabbítása 2005. január 1-jén lépett hatályba. Ezt követően azonban az AEEG által, a nemzeti hatóságok utasítására elfogadott, 286/05. sz. határozat ezt az időpontot 2006. január 1-jére módosította.

⁽²⁸⁾ Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy az AEEG 148/04. sz. határozata egy részét az Alcoa számára már nem alkalmazták. E határozat korábban a kedvezményes díjakban részesülők számára juttatott ellentételezési támogatás kiszámításának új módszerét vezette be. Az Alcoa számára ennek az új módszernek az alkalmazása a támogatás csökkenését vonta volna maga után, ami a kedvezményes ár emelkedését jelentette volna. Az Alcoa ezt a határozatot megtámadta a Lombardiai Közigazgatási Bíróságon. Ez a bíróság 2005. május 10-én hozott ítéletében megsemmisítette a határozatnak az Alcoa-ra vonatkozó részét. Következésképpen az Alcoának fizetett ellentételezési támogatást továbbra is a 148/04. sz. határozat elfogadása előtti módszer alapján állapították meg, ami biztosította a vállalat számára, hogy az Alumix-árat fizesse.

⁽²⁹⁾ Ez a 2004. évi rendelet 1. cikkének szövege. Ez a cikk az Alcoa fusinai olvasztóüzemére is vonatkozik, még akkor is, ha ez utóbbi nem olyan szigeten helyezkedik el, amely nem rendelkezik energiához való összeköttetéssel.

⁽³⁰⁾ A Bizottság 2004. november 16-i C(2004) 4329. sz. határozata (HL C 30., 2005.2.5., 7. o.).

⁽³¹⁾ A 2006. március 3-án kelt levél.

⁽³²⁾ A 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése teljes szövegét lásd a 12. lábjegyzetben.

- (49) Annak érdekében, hogy az Alcoa által 2005 után fizetendő árat meghatározzák, a 80/2005. sz. törvény egy olyan indexálási mechanizmust vezetett be, amelynek megfelelően 2006. január 1-jével a kedvezményes ár (azaz az Alumix-határozat által 2005-re megállapított ár) évente 4 %-kal emelkedik, vagy ha ennél magasabb lenne, akkor a nagykereskedelmi árak emelkedésének az amszterdami és a frankfurti villamosenergia-tőzsdén regisztrált átlagszázalékával⁽³³⁾.
- (50) Mindazonáltal az AEEG, miután konzultált a kedvezményezettekkel, másképp értelmezte a frissítési mechanizmust. Az AEEG 217/2005. sz. határozata ténylegesen arról rendelkezett, hogy a díj éves emelkedése a nagykereskedelmi átlagárak változását követi, de nem haladhatja meg a 4 %-ot. E frissítési mechanizmus a gyakorlatban azt jelentette, hogy a kedvezményes díj az eredetileg a törvény által előírtnál kisebb mértékben emelkedett.
- (51) Ez a második meghosszabbítás a C 36/06 ügy keretén belül megkezdett hivatalos vizsgálati eljárásának a tárgya. Amikor a Bizottság elindította a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (12) bekezdésére vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárását, az AEEG a 190/06. sz. határozatával, a 80/2005. sz. törvénynek megfelelően, a kifizetéseket attól tette függővé, hogy az Alcoa bankgaranciát vagy az anyavállalat garanciáját mutatja be a támogatás visszafizetésének kockázati fedezetéül.
- (52) A kiegyenlítési alaphoz az Alcoa számára 2006 január és 2009 január között jutott kifizetéseit az alábbi táblázat tartalmazza. A 2009-re vonatkozó számadatok nem teljesek, mivel csak a januári kifizetéseket tartalmazzák, jóllehet az Alcoa az ezt követő hónapokban is részesült kifizetésekből.

(EUR/MWh)

	2006	2007	2008	2009
Fusina (Veneto tartomány)	38 984 539,22	36 978 386,83	49 534 611,10	3 776 733,70
Portovesme (Szardínia)	133 556 933,73	121 087 555,95	160 529 510,20	12 365 849,45
Összesen	172 541 472,95	158 065 942,78	210 064 121,30	16 142 583,15

3. AZ EK-SZERZŐDÉS 88. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE SZERINTI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (53) A Bizottság úgy döntött, hogy hivatalos vizsgálati eljárást indít az alábbiakban kifejtett okokból.

3.1. A C 38/A/04 ügy

- (54) A Bizottság a 2004. évi rendelet által bevezetett díjakat működési támogatásnak minősítette, és azt igyekezett megállapítani, hogy e támogatás engedélyezhető-e a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás alapján⁽³⁴⁾, mivel Szardínia 2004-ben az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatott régióknak számított. A Bizottság kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a támogatást ezen az alapon engedélyezni lehet-e tekintettel arra, hogy ez a korlátozott számú vállalkozás számára biztosított *ad hoc* támogatás nem valószínű, hogy elősegíti a regionális fejlődést.
- (55) Az Alcoa konkrét esetét illetően a Bizottság hangsúlyozta, hogy úgy tűnt, az új díj különbözik az Alumix-díjtól, mivel ez utóbbit az ENEL, egy monopolhelyezettel rendelkező olasz villamosenergia-szolgáltató biztosította, míg az új díjképzés az állam szelektív beavatkozását írta elő a villamosenergia-termelővel megállapított piaci ár és az 1996-ban megállapított kedvezményes ár közötti különbség ellensúlyozása érdekében.
- (56) Továbbá a Bizottság attól tartott, hogy az intézkedés hatásaként a vállalatok esetében alkalmazandó adózás mértéke csökkenhet. E csökkenés jogalapját az energiatermékek és a villamos energia közössi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv⁽³⁵⁾ biztosította volna.

⁽³³⁾ A 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (13) bekezdése.

⁽³⁴⁾ HL C 74., 1998.3.10., 9. o., 4.15–4.17. pont.

⁽³⁵⁾ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

3.2. A C 36/B/06 ügy

- (57) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról 2006-ban hozott határozat konkrétan az Alcoa-díjra vonatkozott⁽³⁶⁾. A Bizottság megállapította, hogy a szabályozási keret és a piaci körülmények jelentősen megváltoztak az Alumix-határozat és az eljárás megindításáról szóló határozat közötti időszakban, nevezetesen azért, mert a villamosenergia-piacot időközben liberalizálták, és a rendszer kezelését a kiegyenlítési alapra bízta. A Bizottság ennek alapján úgy ítélte meg, hogy szükséges újra megvizsgálni, hogy az Alcoa-díj állami támogatásnak minősül-e.
- (58) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a díj állami támogatásnak minősül, mivel a) a villamosenergia-díj csökkentése gazdasági előnyt biztosított; b) a díj biztosításáról az olasz hatóságok határoztak, és azt állami forrásból finanszírozták adójellegű járulékként formájában; c) az intézkedés torzíthatta a versenyt; és d) érintette a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az alumíniummal a világpiacon kereskednek. A Bizottság megállapította, hogy az intézkedés működési támogatásnak minősül.
- (59) A Bizottság továbbá kijelentette, hogy mivel már korábban megállapították, hogy az Alumix-díj nem minősül állami támogatásnak, az új intézkedést nem lehet létező támogatásnak tekinteni. Az Alumix-díjnak a Bizottság általi, az adott időszak gazdasági helyzetének értékelésén alapuló engedélyezése határozott időre szűlt, és nem vonatkozott a 80/2005. sz. törvény általi meghosszabbítására.
- (60) Az intézkedés összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság ellenőrizte, hogy engedélyezhető-e a kedvezményes díj a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás értelmében.
- (61) A Veneto tartományban működő üzem tekintetében a Bizottság megállapította, hogy az nem olyan régióban található, amely az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatásra jogosult, és ezért nem részesülhet regionális jellegű támogatásban.
- (62) Szardínia az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében 2006 végéig támogatott régió volt. A Bizottság azonban kétségeit fejezte ki arra vonatkozólag, hogy engedélyezhető volt-e az intézkedés a regionális támogatásokról szóló, ekkor alkalmazandó iránymutatás alapján⁽³⁷⁾.
- (63) Az olasz hatóságok azon határozott állítása ellenére, hogy a szardíniai magas villamosenergia-árak akadályozzák a sziget fejlődését, a Bizottság megállapította, hogy Olaszország nem bizonyította, hogy a szardíniai árak érezhetőbben magasabbak lettek volna az átlagár-

aknál, illetve konkrétan a nagy villamosenergia-fogyasztó vállalkozások számára biztosított áraknál (Olaszország nem szolgáltatott információt azokkal a kétoldalú szerződésekkel kapcsolatban, amelyeket ezek a vállalatok szállítóikkal kötöttek, azt állítva, hogy ezek az adatok nem nyilvánosak). Továbbá Olaszország nem magyarázta meg, hogy a magasabb árak miatt jelentettek regionális hátrányt, mint ahogy azt sem, hogy a vizsgált ár milyen módon járult hozzá a régió fejlődéséhez. A Bizottság leszögezte, hogy a C 34/02 ügyben⁽³⁸⁾ nem vette figyelembe, hogy a szardíniai energiahálózatokkal való összeköttetés hiánya akadályozná a kis- és középvállalkozások fejlődését ebben a régióban (és elutasító határozatot hozott). A Bizottság következőképpen kételyeket támasztott a támogatás szükségességével kapcsolatban.

- (64) A Bizottság abban is kételkedett, hogy az *ad hoc* támogatás arányos lenne a regionális hátrányokkal, tekintettel különösen a kedvezményes ár kiszámításának módszerére, amely teljesen különbözik az Olaszország többi részén alkalmazott árakkal.
- (65) A Bizottság megállapította, hogy a támogatás reálértéken nem volt fokozatosan csökkenő mértékű, mivel a díj emelkedése nem haladhatta meg a 4 %-ot.
- (66) Mivel arról az időszokról van szó, amelyre a 2007–2013-as regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás vonatkozik⁽³⁹⁾, a Bizottság megállapítja, hogy az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében Szardínia többé nem részesülhet regionális támogatásban és különösen működési támogatásban. Jóllehet ez az iránymutatás kétéves átmeneti időszakot engedélyez a létező működési támogatások lineáris megszüntetésére, úgy tűnt, hogy nem lenne helyénvaló engedélyezni, hogy néhány hónapra új támogatásokat vezessenek be, és hogy ezt fokozatosan szüntessék meg különös tekintettel a felmerült kételyekre és a támogatás versenytorzító jellegére.
- (67) Végül a Bizottság kételyeket támasztott azzal kapcsolatban, hogy engedélyezhető-e az Alcoa számára biztosított kedvezményes díj regionális támogatásként, vagy bármely egyéb olyan jogcímen, amelyet Olaszország eddig még egyáltalán nem közölt.
- ### 3.3. Az Alcoa jogorvoslati kérelme a 2006. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat ellen
- (68) Az Alcoa az Elsőfokú Bíróságon megtámadta a 2006. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatot. 2009. március 25-én az Elsőfokú Bíróság ítéletet hirdetett (a továbbiakban: az Elsőfokú Bíróság ítélete), amelyben megerősítette a vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatot, és a vállalkozás minden érvét elutasította⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁶⁾ A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló 2006. évi határozat a Terni-vállalatokra is vonatkozott, de a Terni és az Alcoa számára jóváhagyott díjakat külön vizsgálták.

⁽³⁷⁾ HL C 74., 1998.3.10., 9. o., 4. pont.

⁽³⁸⁾ A Bizottság 2002. október 16-i C(2002) 3715. sz. határozata a kkv-k számára az energiaköltségek csökkentésére nyújtott támogatásról (HL L 91., 2003.4.8., 38. o.).

⁽³⁹⁾ HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

⁽⁴⁰⁾ A T-332/06. sz. *Alcoa Trasformazioni* ügy, amelyet még nem tettek közzé (fellebbezés folyamatban).

4. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (69) A Bizottságnak a hivatalos vizsgálati eljárásra vonatkozó két határozattal kapcsolatos észrevételek megtételére való felhívására az Alcoa és több érdekelt harmadik fél részéről érkezett válasz. Jelen esetben csak az Alcoa-díjra vonatkozó észrevételeket foglaljuk össze.

4.1. Az Alcoa észrevételei

4.1.1. A C 38/A/04 ügy

- (70) Az Alcoa szerint a díj a piac nem megfelelő működését kívánta ellensúlyozni, mégpedig azt, hogy a kevéssel korábban liberalizált villamosenergia-piac nem tud versenyképes árakat szolgáltatni a hagyományos szereplők nagy piaci ereje miatt. Az Alcoa szerint a piac nem megfelelő működése Szardínián különösen egyértelmű. Ilyen körülmények között szabályozási kezdeményezésekre, elsősorban díjrendszerek formájában, van szükség a monopóliumhelyzetből a teljes körű versenyhelyzetbe való átmenet folyamatának támogatásához.

- (71) Az Alcoa jogi elemzése határozottan állítja, hogy a díj az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése alapján nem minősül állami támogatásnak, mert az Alumix-ügyben állami támogatás hiányát megállapító, 1996. évi határozatot alátámasztó körülmények továbbra is fennállnak. Ennek megfelelően a díj semmilyen előnyt nem biztosít, finanszírozási szabályai nem eredményezik állami források átruházását, és a nyersalumínium-kereskedelem jellemzői miatt nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és nincs hatással a versenyre.

- (72) Az Alcoa továbbá azt állítja, hogy még amennyiben az intézkedés állami támogatásnak minősülne is, a szardíniai díj összeegyeztethető volna a regionális állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal.

4.1.2. A C 36/B/06 ügy

- (73) Az Alcoa azt állítja, hogy a díj a piac nem megfelelő működését ellensúlyozza, hogy nem tartalmaz állami támogatást, és még ha tartalmazna is, akkor is létezőt, nem pedig újat, valamint, hogy a jogos bizalom elve kizárná a visszafizetetés lehetőségét.

- (74) Az Alcoa bőségesen szolgáltat információt az alumínium-termeléssel és-kereskedéssel kapcsolatban. A nyersalumínium-termelés (kohászat) a legtöbb energiát fogyasztó ipari folyamat (egy kg alumínium termeléséhez 15 kWh szükséges). 2006-ban világszerte mintegy 33,7 millió tonna nyersalumíniumot állítottak elő, ebből 4,5 milliót csak az EGT-ben. A 25 tagállamú EU és az EGT nagy nettó nyersalumínium-importőrök. 2006-ban a 25 tagállamú EU 4,7 millió tonna alumíniumot importált, és alumíniumbehozatala 2010-ben valószínűleg eléri az 5,5 millió tonnát. Szintén 2006-ban a 25 tagállamú EU

alumíniumipara közvetlenül 106 000⁽⁴¹⁾, közvetetten pedig mintegy 300 000 munkavállalót alkalmazott. Amikor az Alcoa megvette észrevételeit, a 25 tagállamú EU 22 nyersalumínium-olvasztóval rendelkezett (az EGT 31-gyel), amelyek mind teljes kapacitással működtek.

- (75) Az alumínium olyan alaptermék, melynek világgpiaci referenciaárát a londoni fémtőzsdén határozzák meg. A fusinai és portovesmei két olasz olvasztó körülbelül 200 000 tonna alumíniumot termel. Az Alcoa szerint ez a kis mennyiségű termelés nem képes a nyersalumínium tőzsdei árát befolyásolni.

4.1.2.1. Feltétlenül szükség van villamosenergia-szolgáltatási megállapodásokra

- (76) A villamos energia a nyersalumínium előállításának legfontosabb befolyásoló tényezője. Az Alcoa szerint az alumíniumolvasztók csak akkor tudnak működni, ha a villamosenergia-termelőkkel hosszú futamidejű szolgáltatási megállapodást kötöttek. Még ma is lehetséges erre hajlandó szolgáltatókkal az árra vonatkozó hosszú futamidejű megállapodást kötni, mint ahogy azt az Alcoa izlandi megállapodása is mutatja⁽⁴²⁾. Az Alcoa szerint továbbá az árakra vonatkozó szerződéses megállapodás hiányában az olvasztókat be kell zárni. 2003 óta a 25 tagállamú EU-ban három olvasztó szüntette be ebből az okból tevékenységét, és további bezárással kapcsolatos terveket jelentettek be. Az Alcoa megállapítja, hogy a díj meghosszabbítása nélkül kénytelen lenne azonnal bezárni a két olasz olvasztót Fusinában (Veneto tartomány) és Portovesmeben (Szardínia).

- (77) Az Alcoa hangsúlyozza, hogy a különböző tagállamok kormányai szorgalmazzák, hogy a nagy villamosenergia-fogyasztó vállalatok és a villamosenergia-termelők az árra vonatkozó hosszú futamidejű szolgáltatási szerződéseket kössenek, mivel a villamosenergia-piacok nem megfelelően működnek. E megoldásokat szükséges átmeneti intézkedésnek tartják annak érdekében, hogy jutányos árakat garantáljanak, és ne kelljen vállalatokat bezárni. Az Alcoa röviden bemutatja a következő országok által elfogadott intézkedéseket: Finnország (új atomreaktorba befektető konzorciumok, amelyek a termelési költség alapján megállapított ár lehívási jogával rendelkeznek), Németország (35–50 %-os visszafizetés az átadási díjából, és kedvezmény a megújuló energiákkal kapcsolatos költségekből az ipari nagyfogyasztók számára), Spanyolország (szabályozott díjak), Franciaország (új atomerőművekbe befektető nagyfogyasztók konzorciumai, akik „cserébe” szabályozott díjakban részesülnek), Svédország (új erőművekbe befektető konzorciumok) és Belgium (vásárlási konzorcium).

⁽⁴¹⁾ Ez az Alcoa által szolgáltatott számadat nemcsak a nyersalumínium-kohászatra vonatkozik, hanem a későbbi feldolgozásra is, amely munkaerő-igényesebb.

⁽⁴²⁾ E megállapodás értelmében az izlandi vállalat kötelezettséget vállalt arra, hogy új vízerőművet épít, és az Alcoa olvasztóüzeme számára olyan áron szolgáltat, amely éves 5,5 %-os hozamot garantál. A projektet az EFTA Felügyeleti Hatóság 2003. március 14-én engedélyezte (40/03/COL sz. határozat).

- (78) Az Alcoa hangsúlyozza, hogy az energiaágazatra vonatkozó felmérésben⁽⁴³⁾ maga a Bizottság is elismeri, hogy az európai villamosenergia-piacok nem működnek megfelelően. Az Alcoa ezt követően felsorol egy sor olyan kezdeményezést, amelyeket a Bizottság hozott vagy jelentett be az energiaágazatban, mint például a versenyképességgel, energiával és környezettel foglalkozó magas szintű csoport munkája⁽⁴⁴⁾.

4.1.2.2. A díj nem állami támogatás

- (79) Az Alcoa fenntartja, hogy a díj nem minősül állami támogatásnak mivel: a) azok a körülmények, amelyek alapján a Bizottság megállapította, hogy az Alumix-díj nem nyújt előnyt, nem változtak jelentős mértékben; továbbá az Alcoa által fizetett ár megfelel a Bizottság által az Alumix-határozatban megjelölt paramétereknek; b) az intézkedés nem torzítja a versenyt, és nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet; valamint c) a közösségi ítélkezési gyakorlat értelmében az intézkedés nem eredményezi állami források átruházását.

4.1.2.3. Előny nyújtásának hiánya

- (80) Az Alcoa azt állítja, hogy annak vizsgálata érdekében, hogy a díj nyújt-e előnyt vagy sem, feltétlenül meg kell állapítani, hogy az általa fizetett ár alacsonyabb-e a szokásos piaci árnál. Az Alcoa megállapítja, hogy a kedvezményes ár megegyezik azzal az árral, amelyet szokásos piaci körülmények között, azaz tökéletes versenypiacon fizetett volna. Az Alumix-ügyben a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy egy tökéletes versenypiacon a magán villamosenergia-szolgáltatók legjobb ügyfeleik számára az állandó költségekhez való csekély hozzájárulással megemelt határkölségen értékesítenék az energiát, és hogy ugyanilyen kritériumok alapján az állam megállapíthatná ezeket a díjakat. Az Alcoa szerint a jelen esetben alkalmazandó kritérium annak megállapítása, hogy az általa fizetett árak magasabbak vagy alacsonyabbak villamosenergia-szolgáltatójának (az állandó költségekhez való csekély hozzájárulással megemelt) határkölségeinél. Az Alcoa eme érvelés alátámasztásául számításokat is benyújtott.

(EUR/MWh)

	2005	2006
Szardínia		
Az Alcoa Portovesme számára alkalmazandó kedvezményes díj	24,94	25,90
A szardíniai régióra jellemző minimumár (IPEX)	20,02	21,0
Veneto tartomány		
Az Alcoa Fusina számára alkalmazandó kedvezményes díj	25,7	27,1
Az észak-olaszországi régióra jellemző minimumár	20,02	21,0

- (81) Az Alcoa Szardínia és Veneto tartomány esetében is az IPEX tőzsdei minimum árfolyamait alkalmazza (2005-ben 20,2 és 2006-ban 21,00 EUR/MWh) a termelői határkölségek közelítő értékeként, mivel nincs olyan termelő, amely az azonnali (spot) piacon a határkölségeinél alacsonyabb áron adna el energiát, és következésképpen a minimum azonnali (spot) árak magasabbak a termelési határkölségeknél. Az Alcoa fenntartja, hogy úgy lehet meggyőződni a fent említett árak megbízhatóságáról, hogy azokat összehasonlítják a szénnel működő erőművek átalány-határkölségeivel, amelyek az Alcoa becslései szerint 20 EUR/MWh.
- (82) Összegezve, az Alcoa szerint úgy Veneto tartomány, mint Szardínia tekintetében a (80) és (81) preambulumbekzdésben bemutatott módszerek megerősítik azt, hogy a vállalat által fizetett árak megfelelnek az Alumix-határozatban megfogalmazott kritériumoknak.
- (83) Az Alcoa tagadja a Bizottság azon állítását, hogy az IPEX átlagárakat használja fel az előny meglétének megállapításához. Az Alcoa megállapítja, hogy az IPEX átlagár nem irányadó az olyan ipari nagyfogyasztók által fizetett árak tekintetében, mint amilyen az Alcoa is, amelyek a nap 24 órájában fogyasztanak villamos energiát, és amelyek nem az azonnali (spot) piacokon szerzik be azt, hanem hosszú futamidejű kétoldalú szerződéseket kötnek.

⁽⁴³⁾ Lásd az energiaágazatra vonatkozó felmérést – bizottsági közlemény – Vizsgálat az 1/2003/EK rendelet 17. cikke értelmében az európai gáz- és villamosenergia-ágazatról (Zárójelentés) SEC(2006) 1724/COM(2006) 851 végleges.

⁽⁴⁴⁾ A magas szintű csoport „Contributing to an integrated approach on competitiveness, energy and environment policies” című első jelentése (http://ec.europa.eu/enterprise/environment/hlg_en.htm). A magas szintű csoport a Bizottság és vállalatvezetők értekezési fóruma.

- (84) Az Alcoa továbbá azt állítja, hogy az ENEL csaknem az egész olaszországi villamosenergia-piacon erőfölénnyel rendelkezik. Az ENEL Szardínián például nem rendelkezik nem szardíniai versenytársakkal a sziget és a félsziget közötti korlátozott energiahálózat-összekapcsolás miatt. Következésképpen Olaszországban jelenleg sem az azonnali (spot) piacot, sem a hosszú futamidejű szolgáltatási szerződések piacát nem jellemzi valódi versenystruktúra. Ezért az ENEL által az Alcoa számára alkalmazott árak nem tükrözik azokat az árakat, amelyek egyébként egy tökéletes versenypiacon lennének érvényesek Szardínián és Veneto tartományban.
- (85) Végezetül az Alcoa kijelenti, hogy a számára Olaszországban biztosított árak megfelelnek a Bizottság által az Alumix-határozatban megfogalmazott kritériumoknak, és pontosan megfelelnek annak az árszínvonalnak, amely akkor lenne jellemző, ha a piac megfelelően működne. Az Alcoa tehát nem részesül olyan előnyben, amelyet ne tudna megszerezni egy tökéletes versenypiacon.

4.1.2.4. A kereskedelemre gyakorolt hatás hiánya

- (86) Az Alcoa fenntartja, hogy a díjnak semmiféle hatása nincs a tagállamok közötti kereskedelemre, és nem torzíthatja a versenyt. A nyersaluminium árát a londoni fémtőzsdén határozzák meg, és a helyi termelési költségek változásai nem jelennek meg árkülönbségben. Az Alcoa szerint az olasz nyersaluminium-termelés olyan alacsony, hogy az nem tudja befolyásolni a világgiazi árakat.
- (87) A 25 tagállamú EU-ban a nyersaluminium iránti kereslet folyamatosan növekedett (1996 és 2005 között 42 %-kal). Az európai termelés azonban nem növekedett ilyen mértékben. 2004-ben a termelés a 25 tagállamú EU keresletének csupán 41 %-át elégítette ki, az 1996-os 50 %-kal szemben. Az EU-t egyre nagyobb termelési hiány jellemzi, és ezzel egy időben a kereslet egyre nagyobb részét harmadik országokból származó exportból elégítik ki.
- (88) Az Alcoa kijelenti, hogy amennyiben az olasz alumíniumipar összeomlana, az Olaszországban elvesztett kapacitásokat semmilyen más – akár olasz, akár egyéb – piaci szereplő sem tudná pótolni, mivel az EU termelési létesítményei már most is teljes kapacitással működnek, és egyik új vagy már működő szereplő sem lenne hajlandó kapacitásait növelni, mivel egyáltalán nem biztos, hogy hosszú távon ésszerű áron tudnak majd villamos energiát beszerezni.
- (89) Az Alcoa hozzáteszi, hogy az olasz díjrendszerek fenntartása semmiképpen nem fenyegeti a többi európai termelő érdekeit, mivel ők olyan villamosenergia-árat biztosítanak, amely csupán igen csekély mértékben alacsonyabb a 25 tagállamú EU nyersaluminium-termelői által fizetett súlyozott átlagárnál.
- (90) Az olvasztók számára alkalmazott átlagdíjak összehasonlítása

	(EUR/MWh)			
	2002	2003	2004	2005
Az olvasztók számára Olaszországban biztosított súlyozott átlagár	22,0	23,4	24,2	25,1
Az olvasztók számára az Európai Unióban biztosított súlyozott átlagár	24,9	24,0	25,1	26,4
Az olvasztók számára az EGT-ben biztosított súlyozott átlagár	21,4	21,2	22,0	23,3
Az olvasztók számára világszinten biztosított súlyozott átlagár	21,1	19,3	19,4	21,2

4.1.2.5. Állami források hiánya

- (91) Az Alcoa a *PreussenElektra*⁽⁴⁵⁾ és a *Pearle*⁽⁴⁶⁾ ügyekben hozott ítéletekre hivatkozik, amikor azt bizonyítja, hogy a vitatott intézkedést nem állami forrásból finanszírozzák. Az Alcoa azt állítja, hogy a díj finanszírozásához szükséges pénzforrásokat magánszemélyektől ruházzák át (a villamosenergia-fogyasztók) magánszemély számára (az Alcoa), és hogy az állam beavatkozása csak díjfizetést bevezető törvény elfogadására korlátozódik, továbbá az állam semmiféle mérlegelési jogkörrel nem rendelkezik a pénzforrások felhasználását illetően, csupán a törvény által előírt rendszer alkalmazásának hatáskörével rendelkezik. Az Alcoa azt állítja, hogy a kiegyenlítési alap nem rendelkezik a pénzforrások felett, és csupán elszámoló közvetítőként működik.

⁽⁴⁵⁾ A Bíróság C-379/98. sz., *PreussenElektra* ügyben hozott ítélete (EBHT 2001., I-2099. o.).

⁽⁴⁶⁾ A Bíróság C-345/02. sz., *Pearle és társai* ügyben hozott ítélete (EBHT 2004., I-7139. o.).

4.1.2.6. Létező, nem pedig új támogatás

- (92) Az Alcoa azt is állítja, hogy amennyiben a díjat mégis állami támogatásnak tekintik, akkor az inkább „létező támogatásnak” mintsem „új támogatásnak” számítana.
- (93) Az Alcoa kijelenti, hogy az Alumix-határozat időben nem korlátozott, és hogy annak alkalmazhatósága nem járt le 2005. december 31-én. Az Alcoa szerint a Bizottság azon állítása, miszerint „a körülmények megváltozása” miatt az Alumix-határozat hatályát veszítette, alaptalan, mivel sem a piac liberalizálása, sem a kiegyenlítési alpra bízott feladat nem eredményezett olyan jelentős módosításokat az Alumix-határozatból származó előny (illetve inkább az előny hiányának) tekintetében. A reformokat követően az Alcoa továbbra is ugyanazt a nettó árat fizette, amely nem nyújtott semmiféle előnyt a villamosenergia-vásárlóknak, ahogy ezt az Alumix-határozat is elismerte. Következésképpen a reformok nem jelentettek olyan jellegű „körülményváltozást”, amely érvénytelenítette volna ezt a határozatot. A kiegyenlítési alap szerepével kapcsolatban az Alcoa azt állítja, hogy csupán egy olyan, kizárólag adminisztratív jellegű módosításról van szó, amely nincs érdemi kihatással a mechanizmusra.
- (94) Az Alcoa továbbá kijelenti, hogy még amennyiben azt feltételezzük is, hogy a körülmények megváltoztak, a vállalkozás a 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽⁴⁷⁾ 1. cikke b) pontja v. alpontjának első mondata alapján igényt tarthatna a „létező támogatásoknak” fenntartott bánásmódban való részesedésre (olyan intézkedések, amelyek később a közös piac fejlődése miatt váltak támogatássá), amit a belgiumi székhelyű koordinációs központokra vonatkozó ítélet is megerősített⁽⁴⁸⁾. A Bíróság szerint ugyanis, ha a Bizottság egyszer már megállapította, hogy egy adott támogatási rendszer nem számít állami támogatásnak, csak úgy változtathatja meg az álláspontját, hogy a már létező támogatásokra vonatkozó eljárást alkalmazza, és a változtatás csak a jövőre nézve alkalmazható.
- (95) Az Alcoa szerint nem lehet figyelembe venni azt a tényt, hogy az energiapiacokat azt követően liberalizálták, hogy az Alumix-határozatot a Bizottság elfogadta, mivel a liberalizáció nem változtatott azon az okon, ami miatt megállapították a támogatás hiányát (vagyis az, hogy az árak a határköltéseket fedezték), és nem lett volna képes megváltoztatni az intézkedés jellegét. A Bizottság tehát nem hivatkozhat a 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának második mondatára⁽⁴⁹⁾, hogy az intézkedést „új támogatásnak” minősítse. Az Alcoa továbbá úgy véli, hogy még amennyiben a liberalizáció

hatással lett volna is, az Alzetta-ítélet⁽⁵⁰⁾ nem tenné lehetővé a Bizottság számára, hogy a 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának második mondatára hivatkozzon.

- (96) A villamosenergia-piacot továbbá a 659/1999. sz. rendelet elfogadását megelőzően liberalizálták. Következésképpen ez a rendelet nem alkalmazható a villamosenergia-ágazatra vonatkozó intézkedésekre, még akkor sem, ha ez utóbbiak a liberalizációt követően támogatássá alakultak. Ezekre az intézkedésekre vizont a 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának első mondata (létező támogatások) vonatkozik, valamint az Alzetta-ítélet.

4.1.2.7. Jogos bizalom

- (97) Az Alcoa továbbá azt állítja, hogy még amennyiben a jelenlegi rendszer nem számítana is létező támogatásnak, hivatkozhat a jogos bizalom elvére, mivel jelentős befektetéseket vitt végbe a két olvasztóban abból az elvből kiindulva, hogy a díj nem számít támogatásnak, és a Bizottság döntéshozatali gyakorlatában fellelhetők olyan korábbi példák, amelyek arról tanúskodnak, hogy mérlegelési lehetőséget biztosít az egyedi döntéshozatal számára a „létező támogatás” fogalmának alkalmazásakor, mint például a Bizottságnak a külföldön letelepedő vállalatok számára nyújtott adómentességre vonatkozó határozata⁽⁵¹⁾.

4.1.2.8. A szardíniai díj összeegyeztethetősége a regionális támogatásokkal

- (98) Az Alcoa állítása szerint a szardíniai üzemre vonatkozólag a vitatott intézkedés megfelel a regionális támogatások nyújtására vonatkozó feltételeknek.
- (99) Az Alcoa bemutatja a Szardíniát sújtó regionális hátrányokat és azokat a problémákat, amelyekkel a nagy villamosenergia-fogyasztó vállalatok küzdenek Szardínián az energiahálózat-összekapcsolás hiánya és az ENEL-ENDESA duopólium miatt, amely torzítja a szokásos versenykörülményeket, és az árakat még a nagy fogyasztók számára is magas szinten tartja. A díj célja az lenne, hogy ezt a hátrányt csökkentse.
- (100) Az Alcoa hangsúlyozza, hogy az olvasztók bezárása 2 500 közvetlen munkahely elvesztését eredményezné. Továbbá közvetlenül további több ezer munkahelyre is hatással lenne, mivel az Alcoa a régió egyik legnagyobb munkáltatója. Az azonnali bezárásnak sokkal drámaibb hatása lenne, mint a tevékenységek fokozatos beszüntetésének.

⁽⁴⁷⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽⁴⁸⁾ A Bíróság C-182/03. sz. és C-217/03. sz., *Belgium kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélete (EBHT 2006, I-5479. o., 77. pont).

⁽⁴⁹⁾ A 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának második mondata szerint „Egyes intézkedéseknek egy tevékenység közösségi jog általi liberalizálását követő támogatássá válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek támogatásnak.”

⁽⁵⁰⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-298/97. sz., T-312/97. sz., T-313/97. sz., T-315/97. sz., T-600/97. sz., T-1/98. sz., T-3/98. sz., T-6/98. sz. és T-23/98. sz., *Alzetta és társai kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélete (EBHT 2000., II-2319. o.), amelyet megerősített a Bíróság C-298/00. sz. ügyben hozott ítéletének 142. és 143. pontja (EBHT 2004., I-04087. o.).

⁽⁵¹⁾ A Bizottság 2002/347/ESZK határozata (HL L 126., 2002.5.13., 27. o.), 33. pont.

- (101) Az Alcoa azt állítja, hogy a díj megfelel az arányosság feltételének, mivel arra irányul, ami a piac nem megfelelő működésének ellensúlyozásához szükséges (a versenypiac hiánya Szardínián), és az ár megfelel a 25 tagállamú EU többi olvasztója által a villamos energiáért fizetett ár súlyozott átlagának.
- (102) Az Alcoa továbbá úgy véli, hogy a fokozatos csökkentés elvének hiánya nem bizonyított. Ezt a kritériumot a szolgáltatók határkölségeinek vonatkozásában kellene értékelni. Annak bizonyítása érdekében, hogy a díj nem degresszív, a Bizottságnak e költségek emelkedését kellene bizonyítani. Ami az emelkedés 4 %-os maximalizálását illeti, amelyet a Bizottság azért vitat, mert az nem garantálja a díj fokozatos csökkentését, az Alcoa kijelenti, hogy bevett szokás, hogy az árakat egy adott időszakra meghatározzák. A maximalizált árak továbbá a szokásos árváltozást, nem pedig az olyan váratlan eseményeket, mint például az olajár kivételes emelkedése, kellene figyelembe vennie. Az Alcoa végezetül megjegyzi, hogy a Bizottság jóváhagyta egy olyan mechanizmus fokozatos csökkentését, amely négy vagy öt éven át fenntartott egy előnyt, és csak ezt követően került sor annak fokozatos csökkentésére⁽⁵²⁾.
- (103) Az Alcoa kijelenti, hogy a díj átmeneti jellegű, mivel csak addig alkalmazható, amíg a félszigettel való összeköttetés problémáját sikerül megoldani (valószínűleg 2010-ben). Továbbá a Bizottság azon állítja, hogy az intézkedés több mint öt éve van hatályban, nem megalapozott, mivel mostanáig a díj nem számított támogatásnak.
- (104) Végezetül az Alcoa azt állítja, hogy a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló 2007. évi iránymutatás⁽⁵³⁾ a jelen esetben nem alkalmazható, mivel a díjat 2007 előtt biztosították, ezért tehát azt az 1998-as iránymutatás alapján kell értékelni⁽⁵⁴⁾, mint ahogy azt a 2007. évi iránymutatások átmeneti rendelkezései is kikötik.

4.2. Harmadik felek észrevételei

4.2.1. A C 38/A/04 ügy

- (105) A Portovesme Srl egyik versenytársa⁽⁵⁵⁾ az Alumix-díj elemzését juttatta el, amely megállapította, hogy az olasz hatóságok által a 2004. évi rendelet alapján jóváhagyott összes kedvezményes díj jogellenes állami támogatásnak minősül, amelyeket nem lehet engedélyezni regionális működési támogatásként, és amelyeket ezért összegeztethetetlennek kellene nyilvánítani.

4.2.2. A C 36/B/06 ügy

- (106) Az alumíniumgyártók két egyesülete állítja, hogy addig, amíg nem sikerül hosszú távú megoldást találni szükség van e díjakra ahhoz, hogy megelőzzék az alumíniumipar Európai Unión kívülre telepítését.

- (107) A Portovesme Srl-nek a (105) preambulumbekkezdésben említett versenytársa arra kérte a Bizottságot, hogy a jelen ügy vizsgálatakor vegye figyelembe a C 13/06 ügyhöz⁽⁵⁶⁾ való hozzájárulását. Ez a vállalkozás ismét megállapítja, hogy a vitatott díjakat összegeztethetetlennek kellene nyilvánítani.
- (108) Olaszország arra kérte a Bizottságot, hogy ne vegye figyelembe ezeket az észrevételeket, mivel azokat nem ide vonatkozóknak ítéli, hiszen a C 13/06 ügy nem ugyanarra a tárgyra vonatkozik: a C 13/06 ügyben vizsgált intézkedések ugyanis új támogatásnak számítanak, míg az Alcoa-díj létező támogatás meghosszabbítása lenne. Továbbá a nem alumíniumtermelő harmadik érdekelt felet nem érinti közvetlenül az Alcoa-ra vonatkozó intézkedés.
- (109) A Bizottság nem adhat helyet Olaszország kérésének. Az a tény, hogy az Alcoa-díj történelmi kontextusa eltér a többi díjtól, egyáltalán nem csorbítja az észrevételek helyénvalóságát, mivel ezek olyan jelentős szempontokra vonatkoznak, mint a Szardínián alkalmazott villamosenergia-díjak állami támogatásának jellege, azok hozzájárulása a régió fejlődéséhez és hatásuk a versenyre. Továbbá az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján folytatott vizsgálat keretén belül nem szükséges, hogy a harmadik felekre közvetlenül vagy egyénileg vonatkozzon az az intézkedés, amellyel kapcsolatban észrevételeket nyújtanak be.

5. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

5.1. A C 38/A/04 ügy

5.1.1. A díj célja a piac nem megfelelő működésének ellensúlyozása

- (110) Olaszország határozottan állítja, hogy az EU villamosenergia-piaca még nem tökéletes versenypiac, mint ahogy azt a Bizottság is elismerte. A vállalkozások és különösen azok, amelyek nagy mennyiségű villamosenergiát fogyasztanak, nem tudnak a különböző tagállamokban összehasonlítható feltételek mellett villamosenergiát vásárolni.
- (111) Olaszországban az ágazat liberalizációja ellenére a piacot strukturális hiányosságok jellemzik (mint például a hálózati összeköttetés hiánya), ami a magas energiadíjakban és egy olyan koncentrált piacstruktúrában nyilvánul meg, amely nem igazán teszi lehetővé a fogyasztók számára, hogy megválasszák a villamosenergia-szolgáltatójukat. A problémák különösen súlyosak Szardínián, mivel ez a régió csak két szolgáltatóval rendelkezik. Olaszország következképpen kijelenti, hogy a kereslet jellegét figyelembe vevő díjrendszert olyan indokolt szabályozási intézkedésnek kellene tekinteni, amely azokat a mechanizmusokat szimulálja, amelyeknek egy tökéletes versenypiacon kellene működniük. Egy ilyen beavatkozás helyreállítaná a különböző tagállamokban működő nagy villamosenergia-fogyasztó vállalatok közötti egyenlő feltételeket.

⁽⁵²⁾ E 24/95. sz. ügy – Az új német szövetségi tartományok garancia-rendszerei, a Bizottság 1996. június 18-i SG(96)D/D5500. sz. és 1998. november 11-i SG(98)D/54570. sz. határozata.

⁽⁵³⁾ HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

⁽⁵⁴⁾ Lásd a 34. lábjegyzetet.

⁽⁵⁵⁾ Mielőtt két részre bontották volna, a C 38/04 ügy más kedvezményezettekre is vonatkozott: a Portovesmére (cinktermelő vállalat), az ILA-ra (alumíniumtermékeket gyártó vállalat) és az Euroalluminára (alumínium-oxidot előállító vállalat).

⁽⁵⁶⁾ A C 13/06 ügy az Alcoa-díjnak a Portovesmére, az ILA-ra és az Euroalluminára, a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (12) bekezdése értelmében való kiterjesztésével foglalkozik.

5.1.2. A díj nem állami támogatás

- (112) Az Alcoa-val kapcsolatban Olaszország kijelenti, hogy a Bizottság úgy vélte, hogy az 1995. évi rendelet által bevezetett eredeti Alumix-díj nem minősül állami támogatásnak, mivel objektív módon kapcsolódott az olvasztó fogyasztási profiljához, és figyelembe vette az érintett régiók energiakeresletének és -kínálatának sajátosságait.
- (113) Olaszország szerint a 2004. évi rendelet ugyanazon tényelemeken alapszik, mint amelyek alapján korábban a Bizottság az állami támogatás hiánya mellett döntött, és figyelembe veszi a szardíniai kohászatot jelenleg jellemző válságot. A régi és az új rendszer között az egyetlen különbség a díjstruktúra. Olaszország szerint az energia belső piacának megvalósítását követően e módosításokra szükség volt a díjsemlegesség biztosítása érdekében.
- (114) Olaszország konkrétan azt állítja, hogy az Alcoa-díj nem tartozik az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése által megfogalmazott tilalom alá, mivel nem eredményezi állami források átruházását, és nem torzítja a versenyt, továbbá nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Olaszország pontosan azért nem tartotta szükségesnek a 2004. évi rendeletet közzétenni, mert ez a díjrendszer nem számít állami támogatásnak. Olaszország megállapítja, hogy egyébként az alapos vizsgálat megindítása óta nem alkalmazza ezt a rendeletet.

5.1.3. Állami források hiánya

- (115) Az állami források felhasználásával kapcsolatban Olaszország azt állítja, hogy a díjrendszer tökéletesen összeegyeztethető a *PreussenElektra* ügy során vizsgált rendszerrel, amellyel kapcsolatban a Bíróság kijelentette, hogy a rendszer nem vett igénybe állami forrásokat. A kiegyenlítési alap technikai elszámolási szervként nem rendelkezik szabadon az általa kezelt a pénzforrásokkal. Az a tény, hogy az AEEG és a Pénzügyminisztérium bizonyos mértékű ellenőrzést gyakorol a kiegyenlítési alap tevékenysége felett, nem jelenti azt, hogy az állam szabadon rendelkezhet ezekkel a forrásokkal.

5.1.4. A kereskedelemre való hatás hiánya

- (116) A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás tekintetében Olaszország ugyanazokat az érveket hozza fel, mint az Alcoa (lásd fentebb a (86)–(90) preambulumbekendést).

5.1.5. A szardíniai díj összeegyeztethető a regionális állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal

- (117) Olaszország úgy véli, hogy a Szardínián biztosított díj regionális támogatásként összeegyeztethető a közös piaccal az alábbi okokból: a szardíniai villamosenergia-piac hiányosságai olyan regionális hátrányt jelentenek, amelyet a díj megpróbál megszüntetni. Ez a díj kedvező hatással van a munkahelyekre és a sziget szociális és gazdasági hálójának fenntartására. A díj arányos a

kedvezményezettre jellemző hátrányokkal, rövid távra szól, és átmeneti jellegű.

5.2. A C 36/B/06 ügy

5.2.1. Állami támogatás hiánya

- (118) Olaszország azért nem tartotta szükségesnek a díjnak a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése általi meghosszabbítását az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak megfelelően bejelenteni, mert az intézkedés továbbra sem állami támogatás. Olaszország úgy véli, hogy egy nem támogatási jellegű intézkedés meghosszabbítása különbözik a támogatást létrehozó intézkedésektől, amennyiben szerinte csak ez utóbbiakat lehet új támogatásnak tekinteni.
- (119) Az Alcoa-hoz hasonlóan Olaszország is fenntartja, hogy az Alumix-határozat – szerinte szándékosan – nem volt időben korlátozott, ami azt bizonyítja, hogy maga a Bizottság is belátta, hogy a díj hosszú távon szükséges intézkedés volt. Eme érvelés alátámasztásául Olaszország az Alumix-határozat azon pontjára hivatkozik, amelyben a Bizottság megállapítja, hogy „az Alumix átszervezése és a vállalkozás életképességének helyreállítása e régiók hosszú távú fejlődését garantálja”.

5.2.2. Az előny, az állami források és a kereskedelemre gyakorolt hatás hiánya

- (120) Olaszország továbbra is úgy véli, hogy a díj semmiféle előnyt nem nyújt az Alcoa által a (80)–(85) preambulumbekendésben már kifejtett és bemutatott okokból, hogy nincs hatással a kereskedelemre (lásd a (86)–(90) preambulumbekendést), és hogy nem eredményezi állami források átruházását (lásd a (115) preambulumbekendést).
- (121) Olaszország a szardíniai villamosenergia-termelés többletkapacitására hivatkozik, és hangsúlyozza, hogy ilyen helyzetben az Alcoa-nak jelentős tárgyalási erővel kellene rendelkeznie, és olyan versenyt kellene elérnie, amely alig magasabb a termelő termelési határkölségeinél. Olaszország szerint az a tény, hogy ez Szardínián nem lehetséges, az erőfölénnyel rendelkező piaci szereplő viselkedésével magyarázható, amelynek lehetősége van a szigeten az ár meghatározására, és nem üzleti érdeke, hogy alacsonyabb áron értékesítsen, mivel tudja, hogy az Alcoa nem tudja máshonnan beszerezni a számára szükséges villamos energiát. Továbbá duopóliumhelyzetben (ENEL és ENDESA – jelenleg E.ON⁽⁵⁷⁾) a két piaci szereplőnek az is érdekében állhat, hogy a gazdasági szempontból optimális árnál magasabb árat alkalmazzanak annak érdekében, hogy ne teremtsenek „negatív precedenst” Olaszország többi részén. Tekintettel arra a jelentős piaci erőre, amellyel a korábban monopolhelyzetben levő vállalat, az ENEL⁽⁵⁸⁾ még mindig rendelkezik, Olaszország megállapítja, hogy nincs semmiféle érezhető

⁽⁵⁷⁾ Az ENEL-ENDESA összefonódást követően az ENDESA olasz aktívait az E.ON szerezte meg (lásd a 2008. június 13-i M-5171. sz. összefonódási műveletet), http://ec.europa.eu/enterprise/non_ferrous_metals/consultation.htm

⁽⁵⁸⁾ Azt, hogy az ENEL befolyásolni tudja Olaszország különböző régióiban az árakat, elismerték a villamosenergia- és gázszektor liberalizációjáról 2004-ben, az AEEG és az olasz versenyhatóság által közösen készített felmérésben (Indagine conoscitiva sullo stato della liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas).

különbség az Alcoának monopolhelyzetben biztosított ár (amelyet a Bizottság az Alumix-határozatban engedélyezett) és a jelenlegi, tökéletesnek korántsem nevezhető piaci körülmények között biztosítandó díj között.

- (122) Olaszország a (83) preambulumbekzdésben már bemutatott okokból nem ért egyet az IPEX átlagáraitra való hivatkozással.

5.2.3. Az intézkedés nem jogellenes

- (123) Olaszország azt állítja, hogy az Alumix-határozatot alátámasztó gazdasági érvek nem változtak az évek során, olyannyira, hogy a díj meghosszabbítása nem tartalmaz semmiféle új elemet, és ezért nem minősülhet új támogatásnak. Továbbá nem helyénvaló az intézkedést jogellenes támogatásnak tekinteni.

5.2.4. A díj indokolt

- (124) Olaszország azt állítja, hogy véleménye szerint a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie az energiával, környezettel és versenyképességgel foglalkozó magas szintű csoport első jelentésében megfogalmazott következtetéseket is, amelyek az elmúlt években az alumínium-termelést korlátozó, olyan új tényezőkre hívják fel a figyelmet, mint például e termék referenciapiacának globalizációja és az energia belső piacának kialakulása.

- (125) Konkrétabban Szardínián és Veneto tartományban az alumíniumgyártáshoz szükséges villamos energia magas árának, az Alumix-határozatban elismert problémáját 1996 óta nem oldották meg. A probléma fennmaradása igazolja a díj meghosszabbítását, amelyet az ipari fejlődést hosszú távon serkentő intézkedésnek szántak. Olaszország hangsúlyozza, hogy a Bizottság által az Alumix-határozatban figyelembe vett többi elem sem változott, úgymint az alumíniumolvasztók fogyasztási profilja és a villamosenergia-piac nem kielégítő liberalizációja.

- (126) Olaszország kijelenti, hogy a piac teljes liberalizációjáig szükség van a kedvezményes villamosenergia-díjak meghosszabbítására, valamint a többi tagállam által, az európai ipar versenyképessége fenntartása és növelése érdekében hozott hasonló intézkedésekre is.

- (127) Olaszország szerint a villamosenergia-költségek csökkentése érdekében az egyetlen hosszú távú megoldás, ha olyan megfelelő termelési infrastruktúrát és összeköttetést építenek ki, amely valóban megnyitja majd a piacot az új szereplők előtt. Olaszország hivatkozik a GALSI gázvezetékre, amely algériai földgázt szállít majd Európába Szardínián keresztül, és a SAPEI tengerfenékkábel-rendszerre, amely a félszigethez való kapcsolódást javítja. Mivel

ezeket az infrastruktúrákat jelenleg építik, Olaszország megállapítja, hogy a díjakat fenn kell tartani mindaddig, amíg ezek elkészülnek.

- (128) Olaszország továbbá hangsúlyozza, hogy ezt az ügyet nem lehet a C 34/02 ügyhöz hasonlítani, amelyet a Bizottság a 2006. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában idéz, és ezáltal azt sugallja, hogy már korábban megállapította, hogy a villamosenergia-összeköttetés hiánya nem jelent regionális hátrányt Szardínia számára. Olaszország szerint ez az ügy olyan támogatásokra vonatkozik, amelyeket olyan, kevés energiát fogyasztó kis- és középvállalkozások kapnak, amelyeket ezen oknál fogva az Alcoánál kisebb mértékben sújt a megfelelő energiastruktúra hiánya és a szardíniai villamosenergia-piac hiányosságai.

- (129) Olaszország továbbá azt is megjegyzi, hogy a magas szintű csoport tudatában van annak, hogy az EU területén szükséges fenntartani a nagy villamosenergia-fogyasztó vállalatokat, úgymint a vasfémeket és nem vasfémeket gyártó vállalatokat⁽⁵⁹⁾ a versenyképesség javítása által úgy, hogy számukra lehetővé teszik a versenyképes villamosenergia-árakhoz való hozzáférést.

- (130) Olaszország részletesen bemutatja a többi tagállam és különösen Németország, Spanyolország, Franciaország, Finnország és Görögország által bevezetett olyan intézkedéseket, amelyek célja a nagy villamosenergia-fogyasztó iparágak villamosenergia-költségeinek csökkentése, és annak elkerülése, hogy ezeket az iparágakat az EU-n kívülre telepítsék. Olaszország megjegyzi, hogy jóllehet ezek az intézkedések különböző formát öltenek, mégis ugyanolyan gazdasági hatást érnek el, mint az olasz kedvezményes díj, és határozottan állítja, hogy kívánatos lenne, hogy az EU harmonizálja az összes ilyen intézkedést annak érdekében, hogy azonos versenyfeltételeket teremtsen az európai iparágak és azok harmadik országbeli versenytársai számára. Mindazonáltal rövid távon az általa hozott intézkedéseket nem kellene támogatásnak tekinteni. Ehelyett inkább ezeket az intézkedéseket ugyanazon szabályok alkalmazásával kellene értékelni, mint amelyek a többi tagállam által hozott intézkedésekre vonatkoznak.

6. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

6.1. A vizsgálat időbeli és tárgyi hatálya

- (131) A Bizottság először is szükségesnek véli, hogy a vizsgálat időbeli és tárgyi hatályát pontosítsa annak megfelelően, ahogyan az a vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban szerepel.

⁽⁵⁹⁾ Nyilvános konzultáció az európai kohászati versenyképességéről a nyersanyag- és energiaellátás tekintetében, http://ec.europa.eu/enterprise/non_ferrous_metals/consultation.htm

6.1.1. 2004. évi eljárás (C 38/A/04 ügy)

- (132) Erre a pontosításra azért van szükség, mert a 2004. évi rendelet hatálybalépésekor ugyanezen év áprilisában az Alcoa-nak biztosított kedvezményes díjat az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazásával (Alumix-határozat) 2005 decemberéig engedélyezték⁽⁶⁰⁾.
- (133) Az Alumix-rendszer és a vitatott 2004. évi rendelkezések közötti időbeli átfedések miatt meg kell állapítani, hogy a 2004. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat az Alcoa-díjnak a rendszer fennállásának első szakaszán túli (azaz 2006. január 1-je utáni) meghosszabbítását kérdőjelezte-e meg, vagy magát az Alumix-rendszert is kétségbe vonta a 2004–2005 időszakra vonatkozólag annak finanszírozási mechanizmusában bekövetkezett módosítások miatt.
- (134) A határozat figyelmes áttanulmányozása után megállapítható, hogy ez utóbbi általában véve a 2004. évi rendelet által, több kedvezményezett (a Portovesme Srl, az ILA Spa, az Euroalluminia Spa és az Alcoa) számára bevezetett új díjrendszert vitatja, és nem lehet úgy értelmezni, mint magának az Alumix-rendszernek a vizsgálatát. Ezt a megállapítást az alábbi észrevételek is megerősítik.
- (135) Mindenekelőtt a kérdéses intézkedést általános vizsgálatnak vetik alá, amely semmilyen módon nem különbözteti meg egymástól a kedvezményezetteket. Ezért nem mutatják be, és nem is értékelik részletesen az Alcoa, az engedélyezett Alumix-díj kedvezményezettje jogi helyzetét.
- (136) Másodsorban pedig az Alumix-rendszer és az új díjrendszer⁽⁶¹⁾ között fennálló lényeges különbségre vonatkozó bizottsági észrevételek kizárólagos célja annak szemléltetése, hogy az új rendszerre nem lehet kiterjeszteni az Alumix-ügyben hozott következtetéseket, az előbbi eltérő finanszírozási mechanizmusa miatt.
- (137) Harmadrészt, ha a 2004. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatnak az lett volna a célja, hogy az első Alumix-rendszert vitassa, idézte volna azt a

jogalapot, amely azt engedélyezte (az 1995-ös rendeletet), és megmagyarázta volna azokat az okokat, amelyek miatt az új szabályozási keret által módosított díjmechanizmus befolyásolja a Bizottság által az Alumix-ügyben a rendszer lejárta előtt megfogalmazott következtetések érvényességét.

- (138) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az Alcoa-t illetően a vizsgálat megindításáról szóló 2004. évi határozat azt vitatja, hogy meghosszabbították az Alumix-rendszert annak 2005. december 31-i lejárta után. A 2004. évi vizsgálat időbeli hatálya tehát a 2006. január 1-jétől kezdődő időszakra korlátozódik.
- (139) Mindazonáltal ekkorra már a 2006. január 1-jén hatályba lépett 80/2005. sz. törvény lépett a 2004. évi rendelet helyébe (lásd a (48) és (142) preambulumbekendést). Következésképpen a rendelet a jelen vizsgálat szempontjából nem játszik fontos szerepet.

6.1.2. 2006-os eljárás (C 36/B/06 ügy)

- (140) A 2006-os vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat szövege egyértelmű, és a díjnak, a 80/2005 sz. törvény⁽⁶²⁾ általi, 2010-ig történő meghosszabbítását vitatja, nem pedig magát az Alumix-rendszert.
- (141) A 2006-os vizsgálat időbeli hatályával kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy ebben az esetben nincs átfedés a 2005 decemberében lejárt Alumix-rendszer, és a 2006. január 1-jén hatályba lépett díj vitatott meghosszabbítása között (lásd a fenti (48) preambulumbekendést), mint ahogy azt az Elsőfokú Bíróság ítéletének 132. pontja is megerősíti.

6.1.3. A határozat hatályára vonatkozó következtetések

- (142) Tekintettel arra, hogy 2006. január 1-jétől a 80/2005. sz. törvény lépett a 2004. évi rendelet helyébe, ez utóbbi jogalap már nem vonatkozik közvetlenül a vizsgálatra, amely egy konkrét intézkedésre, az Alcoa-díj 2006. január 1-jétől 2010. december 31-ig történő meghosszabbítására irányul. E meghosszabbításra az AEEG által a tárgyban elfogadott szabályozási rendelkezésekkel összefüggésben értelmezett 80/2005. sz. törvény alapján került sor. Mindazonáltal amennyiben Olaszország úgy véli, hogy a 80/2005. sz. törvény elfogadása ellenére a 2004. évi rendelet jogalapként szolgálhat a 2006. januártól 2007. júniusig terjedő időszakra, e határozat következtetéseit a 2004. évi rendelet által bevezetett intézkedésre is alkalmazandónak kell tekinteni⁽⁶³⁾.

⁽⁶⁰⁾ Olaszország szerint valójában a 2004. évi rendeletet soha nem alkalmazták az Alcoa-ra vonatkozóan, mivel ez utóbbi továbbra is részesülhetett abból a díjból, amelyet számára az 1995. évi rendelet alapján 2005. december 1-jéig biztosítottak. Nem a Bizottság feladata, hogy az olasz törvényeket értelmezze annak érdekében, hogy megállapítsa, hogy ez így van-e vagy sem, mivel csak az olasz ítéletek szolgálhatnak ezzel a témával kapcsolatban végleges iránymutatással. A Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy a 2004. évi rendeletet nem helyezték hatályon kívül, és nem is módosították annak érdekében, hogy annak alkalmazását az Alcoa-n kívüli kedvezményezettekre korlátozzák. Az Alcoa-díjat valójában továbbra is az AEEG által alkotott szabályozási keret alapján biztosították (amelyre a 2004. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban is hivatkoznak).

⁽⁶¹⁾ A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a jelen intézkedés analóg lenne azzal az intézkedéssel, amelyet 1996-ban értékelt és engedélyezett. Akkor az ENEL volt az egyetlen energiatermelő- és szolgáltató Olaszországban, és az ENEL által az Alcoa számára az Alumix Spa érdekében biztosított kedvezményes villamosenergia-díjat a kérdéses időszakra jellemző villamosenergia-termelési átlagos határköltségekkel hasonlították össze. Jelen esetben viszont az olasz hatóságok szelektív módon avatkoznak be egy liberalizált piacon bizonyos vállalkozások érdekében azért, hogy ellentételezzék az egy adott energiatermelővel megállapított piaci ár és a 1996-os kedvezményes díj közötti különbséget.

⁽⁶²⁾ Ahogy azt az AEEG 148/04. sz. és 217/05. sz. határozatai megvalósították.

⁽⁶³⁾ A jogalaptól függetlenül az igazgatási mechanizmuson végzett módosítás (lásd fentebb a (42) preambulumbekendésben) továbbra is érvényes, tehát helytálló az a következtetés, miszerint a formailag megfelelő díjat működési támogatás váltotta fel, és új támogatás jött létre.

6.2. Az állami támogatás fennállása az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében

- (143) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében egy intézkedés állami támogatásnak minősül, amennyiben egyidejűleg megfelel az alábbi feltételeknek: az intézkedés a) a kedvezményezett számára gazdasági előnyt biztosít; b) az állam állami források felhasználásával nyújtja; c) szelektív; d) érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és jellegénél fogva az EU-n belül torzítja a versenyt.
- (144) Olaszország és az Alcoa is azt állítja, hogy a díj nem minősül állami támogatásnak.

6.2.1. Az előny megléte

- (145) A Bizottság előzetesen megállapítja, hogy a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése által létrehozott díjrendszer keretén belül az állam beavatkozik annak érdekében, hogy a villamos energia árát jóval alacsonyabb szinten tartsa annál, mint amit az Alcoa valós piaci körülmények között elérhetett volna (és korábban el is ért). Ha az Alcoa ezt az árat közvetlenül a kérdéses régiókban működő egyik villamosenergia-szolgáltatóval alkudhatta volna ki, nem lett volna szükség állami beavatkozásra. Sem Olaszország, sem az Alcoa nem vitatja azt az állítást, miszerint ezekben a régiókban a kiegyenlítési alap általi visszafizetésnek köszönhetően az aktuális piaci árak magasabbak az Alcoa által ténylegesen fizetett árnál.
- (146) Az Alcoa által az előny meglétének vagy hiányának vizsgálatára javasolt módszerrel kapcsolatban (más szóval annak megállapítására, hogy a kedvezményes ár alacsonyabb-e annál az árnál, amelyet az Alcoa tökéletes versenypiacon ért volna el) mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy ezt az érvelést az Elsőfokú Bíróság ítéletében már visszautasította (71. pont). Előny meglétének vagy hiányának megállapításakor sem a közösségi ítélezési gyakorlat, sem a Bizottság soha nem vett figyelembe olyan körülményeket, amelyek egy feltételezett, hatékonyabb piacot jellemeznék. A referenciakeretet mindig a valós piaci körülmények adják, mint például a holland kertészek ügyében is⁽⁶⁴⁾, amikor a Bizottság a piactudományi szereplő tesztjét alkalmazta annak értékelése céljából, hogy egyes gázárak előnyt nyújtottak-e vagy sem.
- (147) Az Alcoa érvelése továbbá azt feltételezi, hogy a piac rossz működése igazolja azt, hogy egy tagállam olyan árakat határozzon meg, amelyek valós versenyhelyzet látszatát keltik. Ha az elfogadott referenciakeret tökéletes versenypiac lenne, az állam által így meghatározott árak nem teremtenének semmiféle előnyt. Ez a fajta logika ellentétes a közösségi joggyakorlat azon bevett elvével, amely szerint „az a körülmény, hogy valamely tagállam egyoldalú intézkedésekkel a gazdaság valamely ágazatában a más tagállamokban érvényesülő versenyfeltételekhez való közelítésre törekszik, nem fosztja meg ezen

intézkedéseket támogatás jellegűktől”⁽⁶⁵⁾. A Bizottság úgy véli, hogy a fent említett elv az olyan esetekre is vonatkozik, amikor egy tagállam a versenykörülményeket a tökéletes versenypiacon jellemző körülményekhez kívánja közelíteni.

- (148) Továbbá, ha az Alcoa javaslata szerint járnánk el, nem minősülnének állami támogatásnak a tagállamok által nyújtott azon támogatások, amelyek célja a két piaci szereplő által a piacon szabadon kialakított ár, illetve azon elméleti ár közötti különbség kiegyenlítése, amelyeket tökéletes versenyfeltételek között állapítottak volna meg. Ily módon elveszítené az értelmét az állami támogatások ellenőrzésének legfontosabb célkitűzése.
- (149) Az Alcoa mindazonáltal azt állítja, hogy a Bizottság pont ezt a módszert alkalmazta az Alumix-ügynél.
- (150) A Bizottság megjegyzi, hogy az Alumix-ügynél alkalmazott módszer egy igen sajátos helyzetre vonatkozott. Ebben az ügyben a díjat az ENEL biztosította, amely ekkor egy még nem liberalizált piac monopolhelyzettel rendelkező állami villamosenergia-szolgáltatója volt⁽⁶⁶⁾. Ebben a helyzetben a Bizottságnak ellenőriznie kellett, hogy az ENEL mesterségesen alacsony árat alkalmazott vagy ésszerű piaci szereplőként viselkedett-e. Tekintettel arra a monopóliumra, amellyel a termelés és forgalmazás terén rendelkezett, a Bizottságnak nem állt rendelkezésére olyan piaci ár, amelyet figyelembe vehetett volna az előny meglétének vagy hiányának megállapításához. Ezért olyan módszert dolgozott ki, amely lehetővé tette számára, hogy megállapítsa azt a legalacsonyabb piaci árat, amelyen egy ésszerű szolgáltató hajlandó lett volna a „legjobb ügyfelének” eladni (a legnagyobb egyenletes fogyasztási profillal rendelkező fogyasztónak) a Szardíniára és Veneto tartományra jellemző piaci körülmények között. Egy ésszerű szolgáltató arra törekedett volna, hogy legalább a határkötségeit és állandó költségei egy részét fedezze.
- (151) Ezt a módszert azonban nem lehet általánosan és eredeti összefüggéséből kiragadva alkalmazni egy olyan helyzetben, ahol az árakat már nem a monopolhelyzettel rendelkező fél határozza meg, hanem azokat a piacon szabadon alkudják ki, és ahol az Alcoa által fizetett árak már nem lehet úgy értelmezni, mint szokásos üzleti tranzakció eredményét, és amely egyértelműen államilag támogatott díj. A fenti (39)–(43) preambulumbekkezdésben ismertetett változások miatt a rendszer már nem a szó szoros értelmében vett díjazás, hiszen már nem az Alcoa szolgáltatója által alkalmazott árról vagy valamilyen módon az Alcoa által finanszírozott nettó árról van szó, hanem arról a „végleges árról”, amely úgy alakult ki, hogy a kiegyenlítési alap visszafizetést eszközölt az Alcoa által szolgáltatójának fizetett árból. Tehát az ENEL magatartását vizsgáló Alumix-határozatban kifejtett elemzés nyilvánvalóan egyáltalán nem alkalmazható, mint ahogy azt többek között az elsőfokú bírósági ítélet 132. pontja is megerősíti.

⁽⁶⁴⁾ Az 1985. február 13-i 85/215/EKG bizottsági határozat a holland kertészek számára nyújtott kedvezményes földgázról (HL L 97., 1985.4.4., 49. o.).

⁽⁶⁵⁾ Lásd például a Bíróság C-372/97. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 67. pontját (EBHT 2004, I-3679. o.).

⁽⁶⁶⁾ A 92/96/EK irányelvet, a liberalizációra vonatkozó első irányelvet (lásd a 21. lábjegyzetet) Olaszország a 79/1999. sz. rendelettel ültette át nemzeti joganyagába.

- (152) Mivel az Alumix-kritériumok már nem alkalmasak annak megállapítására, hogy az aktuális díjrendszer nyújt-e előnyt vagy sem az Alcoa számára, az Olaszország és a vállalkozás által annak bizonyítására szolgáltatott számítások, hogy az ár megfelel-e a kritériumoknak, mivel fedezi az ENEL termelési határkölségeit, szintén elvesztették alkalmazhatóságukat.
- (153) Mindazonáltal a Bizottság úgy véli, hogy az Olaszország és az Alcoa által szolgáltatott számítások alulbecsülik azt az árat, amelyet az Alcoa „szokásos körülmények” között tökéletes verseny piacon fizetne, feltéve, de meg nem engedve, hogy a termelő termelési határkölségei megfelelő összehasonlítási paramétert alkothassanak.
- (154) Konkrétabban az IPEX minimumárak, amelyek az Alcoa szerint jellemzőek arra az árra, amelyet „szokásos esetben” tökéletes verseny piacon fizetne (20 EUR), megfelelnek az alapterhelésű erőművek termelési határkölségeinek. Azonban erőműben termelt villamos energiát csak csúcsidezőszakon kívül lehet alacsony áron vásárolni⁽⁶⁷⁾. A csúcsidezőszakban termelt villamos energia (beleértve az alapterhelésű erőműveket is) sokkal többbe kerül, mivel az árat egy közepes (mid-merit) vagy csúcsteljesítményű marginális erőmű határozza meg⁽⁶⁸⁾. Az Alcoa nemcsak a csúcsidezőn kívül eső időszakokban fogyaszt villamos energiát, hanem a nap 24 órájában. Következésképpen annak érdekében, hogy reprezentatív legyen, a tökéletes versenyhelyzetet megfelelően tükröző árnak egy olyan súlyozott átlagnak kell lennie, amely a csúcsidezőn kívüli alacsony és a csúcsidezőszak magas árait egyaránt figyelembe veszi.
- (155) Szardínián, ahol nem áll rendelkezésre földgáz, az év 80 %-ban a szénerőművek, a fennmaradó 20 %-ban pedig a fűtőolajjal működő erőművek határozzák meg az árat. Még ha az Alcoa nagymértékben feltételezésszerű becsléseit alkalmazzuk is a szénnel (20 EUR/MWh) és fűtőolajjal (60 EUR/MWh) előállított villamos energia termelési határkölségeire, a súlyozott átlag 28 EUR/MWh körüli ár lenne, ami magasabb annál a 26 EUR/MWh-nál, amit az Alcoa jelenleg fizet. A Bizottság tehát úgy véli, hogy legalábbis Szardínia esetében az Alcoa-díj alacsonyabb a villamosenergia-termelők termelési határkölségeinél, még akkor is, ha nem teljesíti az Alumix-kritériumokat, jöllehet jelen esetben ez utóbbiak alkalmazhatók.
- (156) Az Alcoa és Olaszország azt állítja, hogy a Bizottság téved, amikor azt javasolja, hogy az IPEX átlagárakat használják az említett régiókban az ipari nagyfogyasztók által fizetett piaci ár mutatóként (lásd a (83) preambulumbekendést). Ez a 2006-os vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat téves értelmezése. Ebben a határozatban az IPEX átlagárak összehasonlításának kizárólagos célja az volt, hogy kétségbe vonja azt az állítást, miszerint a villamos energia ára jóval magasabb Szardínián, mint Olaszország többi részén. A Bizottság azt javasolta, hogy tekintsék jellemzőnek az IPEX átlagárak régiókénti különbségeit a kétoldalú szerződésben megállapított árak közötti különbségek vonatkozásában.
- (157) Konkrétabban a Bizottság soha nem állította, hogy az IPEX átlagárak annak a becsült piaci árak felelhetnének meg, amelyet az Alcoa kialakíthatott volna. Ténylegesen azonban a jelen esetben nem szükséges becsléseket végezni. A rendelkezésre álló információk szerint az Alcoa korábban szerződést kötött az ENEL-lel egy nominális árra, amely körülbelül az általa a nagyfeszültségű áramszolgáltatásért alkalmazott alapárnak felelt meg. E szerződés alapján kell értékelni, és meghatározni azt az előnyt, amelyben a vállalat részesült.
- (158) Végezetül a díj csökkenti az ENEL-lel kötött szerződésből eredő terheket, amelyek egyébként a vállalat költségvetését terhelnék, és így a megszilárdult ítélkezési gyakorlat értelmében az intézkedés gazdasági előnyt nyújt az Alcoa számára⁽⁶⁹⁾. A Bizottság úgy véli, hogy ez az előny megegyezik a kiegyenlítési alap által fizetett ellentételezési támogatásnak, amely fedezi a szerződéses ár és a kedvezményes ár közötti különbséget. Ez a következtetés az Alcoa szardíniai és Veneto tartománybeli olvasztójára egyaránt vonatkozik.

6.2.2. Szelektív jelleg

- (159) Mivel a kedvezményes villamosenergia-díjat kizárólag az Alcoa számára biztosították, az így nyújtott előny szelektív jellegű.

6.2.3. Állami források és az állam felelőssége

- (160) A megszilárdult ítélkezési gyakorlat szerint az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében az előny csak akkor minősül állami támogatásnak, ha közvetlenül vagy közvetve állami forrásból származik⁽⁷⁰⁾ másrésztől az államnak tulajdonítható⁽⁷¹⁾.
- (161) Mint ahogy az a (43) preambulumbekendésben is szerepel, az említett díjat adójellegű járulékkal segítségével finanszírozzák, amely a kiegyenlítési alap által beszedett villamosenergia-díj A4. összetevőjének felel meg. Ez a járulékok kötelező, amennyiben az AEEG nemzeti törvényeket végrehajtó határozatai írják elő. A kiegyenlítési alap jogszabályi úton létrehozott állami szervezet, amely az AEEG határozataiban foglalt pontos utasítások alapján végzi tevékenységét.

⁽⁶⁷⁾ A csúcsidezőszak általában munkanapokon 8.00-tól 20.00-ig tart.

⁽⁶⁸⁾ Az erőműveket úgynevezett gazdasági érdemük szerint osztályozzák az olyan erőművektől, amelyek határkölségei rövid távon a legalacsonyabbak (a villamos energia változó termelési költségei, beleértve a fűtőolaj és a szén-dioxid-kibocsátások költségét is) a legmagasabb költséggel működő erőművekig. Az erőművek állandó versenyben állnak egymással határkölségeik tekintetében, és az érdemsorrendben elfoglalt helyük függvényében kell termelniük: először is a villamosenergia-termelő erőművek, azután az atomerőművek, a gázerőművek és a fűtőolajjal működő erőművek mindaddig, amíg a megkeresett összes erőmű ki nem elégíti a keresletet. Az utolsó felkért erőműt hívják „marginális erőműnek”, és ennek határkölségei határozzák meg a nap bármely időszakában a villamos energia árát (a rendszer klíringára).

⁽⁶⁹⁾ A Bíróság C-241/94. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1996, I-4551. o., 34. pont).

⁽⁷⁰⁾ Lásd többek között a PreussenElektra ügy 58. pontját.

⁽⁷¹⁾ Lásd többek között a Bíróság C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine) ügyben hozott ítélet 24. pontját (EBHT 2002, I-4397. o.).

- (162) Szintén létező megszilárdult ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti jogszabályban előírt, és jogszabályi úton létrehozott állami szervezet számára juttatott kötelező járulék az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami forrásnak számít, amennyiben olyan intézkedést finanszíroz, amely megfelel az említett cikkben megnevezett kritériumoknak⁽⁷²⁾.
- (163) Olaszország és az Alcoa a *PreussenElektra*⁽⁷³⁾ és a *Pearle*⁽⁷⁴⁾ ügyekben hozott ítéletekre hivatkozik, amikor azt bizonyítja, hogy a kérdéses intézkedést nem állami forrásból finanszírozzák. Mindkét ügyben megerősített nyert, hogy a díj finanszírozásához szükséges pénzforrásokat magánszemélyektől (a villamosenergia-fogyasztók) ruházzák át magánszemély számára (Alcoa), és hogy az állam beavatkozása csak a díjak fizetését bevezető törvény elfogadására korlátozódik, és e törvény az államot semmilyen mérlegelési jogkörrel nem ruházta fel a pénzforrások felhasználását illetően, csupán a törvény által előírt rendszer alkalmazásának hatáskörét bízta rá. Olaszország és az Alcoa azt állítja, hogy a kiegyenlítési alap nem rendelkezik a pénzforrások felett, és csupán elszámoló közvetítőként szolgál.
- (164) A *PreussenElektra* ügyben a Bíróság úgy vélte, hogy a villamos energia magánforgalmazói számára előírt azon kötelezettség, hogy megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát eme energiatípus valós gazdasági értékénél magasabb minimális árakon vásároljon, nem minősül állami támogatásnak, mivel az intézkedés nem eredményezi sem közvetlenül, sem közvetetten állami források átruházását. Olaszország és az Alcoa szerint a jelen eset hasonló a *PreussenElektra* ügghöz, mivel a pénzforrásokat ugyanolyan módon magánszemélyektől (a villamosenergia-fogyasztók) magánszemélynek (Alcoa) juttatják, és az állam semmiféle módon nem ellenőrzi az említett forrásokat.
- (165) A Bizottság megjegyzi, hogy a *PreussenElektra* ügyben az intézkedésekhez szükséges forrásokat közvetlenül a forgalmazók fizették a megújulóenergia-termelőknek állami szervezet közvetítése nélkül. E rendszer szerint az átutalandó összegekkel a tagállam ténylegesen soha nem rendelkezett. Jelen esetben viszont a pénzüsszegek a kiegyenlítési alapba kerülnek, mielőtt azokat végső kedvezményezetteknek kifizetnék. Ezért a *PreussenElektra* ítéletet más tényállás jellemzi, és jelen esetben nem alkalmazható.
- (166) A *Pearle* ügyben hozott ítélet iránymutatásai közvetlenebbül alkalmazhatók a jelen ügyre. Mindazonáltal a Bizottság másképp értelmezi ezt az ügyet, mint Olaszország és az Alcoa. A *Pearle* ítéletben a Bíróság kimondta, hogy bizonyos különleges körülmények között a közjogi szervezeten áthaladó járulékok nem számítanak állami forrásoknak. Ebben az ügyben az intézkedéseket teljes mértékben egy gazdasági ágazat saját kezdeményezésére finanszírozta. A pénzüsszegeket adójellegű járulék formájában szedték be, amely olyan állami szervezeten haladt át, amely soha nem rendelkezett e forrásokkal. Továbbá a járulékot befizető felek voltak az intézkedés kedvezményezettjei.
- (167) Olaszország és az Alcoa úgy véli, hogy a *Pearle* ügy legfontosabb kritériuma annak megállapítása, hogy az államnak joga van-e a pénzforrásokat a törvény által előírt rendszertől eltérő célokra felhasználni. Olaszország és az Alcoa azt állítja, hogy a kiegyenlítési alap nem rendelkezik mérlegelési jogkörrel a díj finanszírozására szánt pénzforrások felhasználását illetően, és ezek a források nem kerülhetnek „költségvetési hatáskörbe”. Szerintük az állam nem rendelkezhet szabadon ezekkel a pénzüsszegekkel, amelyek következképpen nem számítanak állami forrásoknak.
- (168) Előzetesen meg kell állapítani, hogy jöllehet a *Pearle* ügy egyes kritériumait lehet objektív módon alkalmazhatóbbnak ítélni a többinél, egyik kritériumot sem lehet „a legfontosabb kritériumnak” tekinteni. Az ítéletben felsorolt feltételeknek együttesen kell teljesülniük. Az Elsőfokú Bíróság is így értelmezte az *Earl Salvat* ügyben⁽⁷⁵⁾ hozott ítéletben, amikor a vitatott adójellegű járulékot a *Pearle*-kritériumok mindegyike szempontjából ebben az ügyben is megvizsgálta.
- (169) A kiegyenlítési alap szerepének vizsgálata előtt a Bizottság ellenőrizte, hogy a *Pearle* ügyben felsorolt egyéb kritériumok teljesülnek-e. A *Pearle* ügy megállapításaival ellentétben egyértelmű, hogy az Alcoa-díj az állam, és nem valamilyen gazdasági ágazat kezdeményezésére jött létre. Továbbá a *Pearle* ügyben csak az intézkedés kedvezményezettjei részesültek ebből a juttatásból, mivel a közjogi szervezet beavatkozása nem kívánt olyan előnyt létrehozni, amely az állam számára esetleg többletköltséget jelenthet. Jelen esetben nem a kedvezményezett, azaz az Alcoa állja a járulék pénzbeli terhét, amelyet kizárólag a villamosenergia-fogyasztók fizetnek. Következésképpen a *Pearle* ügyben hozott ítéletre nem lehet érdemben hivatkozni attól függetlenül, hogy az Alcoa és Olaszország által, a kiegyenlítési alappal, mint egyszerű elszámolási közvetítővel kapcsolatban felhozott érvek megalapozottak-e vagy sem.
- (170) A kiegyenlítési alapot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a megszilárdult ítélkezési gyakorlatnak megfelelően „nem lehet különbséget tenni aközött, hogy a támogatást

⁽⁷²⁾ Lásd a Bíróság C-78/76. sz., *Steinike & Weinlig* ügyben hozott ítéletét (EBHT 1977, 595. o.) és a Bíróság C-47/69. sz., a francia textilágazat ügyben hozott ítéletét (EBHT 1970, 00487. o.)

⁽⁷³⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

⁽⁷⁴⁾ Lásd a 46. lábjegyzetet.

⁽⁷⁵⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-136/05. sz., *Earl Salvat* kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének 137–165. pontja, amelyet még nem tettek közzé.

az állam közvetlenül, vagy az általa kijelölt vagy létrehozott állami vagy magánszervezet közvetítésével nyújtja”⁽⁷⁶⁾. Következésképpen az, hogy a kiegyenlítési alap állami vagy magán jogállással rendelkezik-e, nem meghatározó az állami támogatások alkalmazásának kérdésében. Az a tény, hogy a kiegyenlítési alap állami szervezet, nem vonja automatikusan maga után az EK-Szerződés 87. cikkének alkalmazását⁽⁷⁷⁾. Ugyanígy az állami szervezetek beavatkozása önmagában nem zárja ki ennek a cikknek az alkalmazását⁽⁷⁸⁾.

- (171) Mindazonáltal az elemzés nem korlátozódhat az állami szervezeti jogállása révén a kiegyenlítési alapra ruházott jogkörökre. Meg kell állapítani, hogy általánosabb értelemben az állam akár közvetlenül, akár az általa kijelölt szervezet közvetítésével ellenőrizheti-e vagy sem a díj finanszírozására használt pénzforrásokat. Ugyanezt akkor is meg kellene állapítani, ha a kiegyenlítési alap magánszervezet volna.
- (172) A Bíróság az *Essent* ügyben⁽⁷⁹⁾ a közelmúltban hozott ítéletében határozottan állást foglalt e kérdéssel kapcsolatban. Ebben az ügyben Hollandia jogszabályi úton korábban bevezetett egy olyan pótdíjat, amelyet a villamosenergia-fogyasztók fizettek a hálózat üzemeltetői számára, akik ezt követően a megfelelő összegeket a SEP-nek befizették. Ez utóbbi nem rendelkezett mérlegelési jogkörrel e pénzforrások kezelését illetően, és a hatóságok szigorúan ellenőrizték működését. A Bíróság úgy döntött, hogy az e pótdíjból befolyt összeg állami forrásnak minősül az alábbi okokból: a kiegészítést nemzeti törvény vezette be, és ezért adónak számít. A SEP csak a törvény által előírt célokra használhatta fel az e pótdíjból befolyt összeget, és a forrásokat továbbra is az állam ellenőrizte, és a nemzeti hatóságok rendelkeztek velük. A Bíróság úgy vélte, hogy ezek az elemek elégségesek ahhoz, hogy ki lehessen jelteni, hogy e pénzforrások állami források.
- (173) A jelenlegi ügygel való hasonlóságok egyértelműek. Az Alcoa-rendszer finanszírozásához használt díjkiegészítést az *Essent* ügyhöz hasonlóan jogszabályi úton írták elő. A kiegyenlítési alap ugyanazt a szerepet tölti be, mint a SEP, mivel központosítja, és kezeli az adójellegű járulékból befolyó összeget, és ugyanazok a szabályok vonatkoznak rá, mivel a befolyt pénzeszegeket csak a törvény által előírt célokra használhatja fel (a kedvezményes díjrend-

szerek finanszírozására). Az állam ellenőrizni és irányítani tudja e források felhasználását: a kiegyenlítési alap az AEEG pontos utasításai alapján látja el elszámolási feladatait, az AEEG pedig a törvény által előírt hatáskörön belül cselekszik és/vagy a nemzeti törvény végrehajtójaként (lásd a fenti (26) és (27) preambulumbekendést). Ezért a kiegyenlítési alap által kezelt források folyamatosan állami ellenőrzés alatt maradnak.

- (174) Ez az elemzés ugyanazt a logikát követi, mint amelyet a Bizottság a „villamosenergia-ágazat átállási költségei”⁽⁸⁰⁾ olasz ügyben hozott határozatában fejtett ki, amelyben a kiegyenlítési alap által az A6. számlán kezelt pénzeszegeket állami forrásoknak nyilvánította.
- (175) Mindenesetre azt, hogy a kiegyenlítési alap által kezelt pénzeszegek állami források, az Elsőfokú Bíróság a közelmúltban az *Iride* ügyben⁽⁸¹⁾ hozott ítéletében egyértelműen megerősítette.
- (176) A Legfelső Feljebbviteli Bíróság (*Suprema Corte di Cassazione*) 2003. április 3-án hozott 11632/03. sz. ítéletében már arra a következtetésre jutott, hogy a kiegyenlítési alap nem rendelkezik az olasz államétól megkülönböztetett jogi személyiséggel, és hogy ez utóbbit kell a kiegyenlítési alapba befizetett pénzeszegek tulajdonosának tekinteni, még akkor is, ha e pénzeszegek magán-személyektől származnak, és azokat magánvállalatok számára szánták. Az *Iride*-ügyben a felperesek, azaz az *Iride Spa* és az *Iride Energia Spa* jogorvoslatért fordultak az Elsőfokú Bírósághoz a Bizottság azon határozata ellen, amely a kiegyenlítési alap által az A6. számlán kezelt pénzeszegeket állami forrásoknak nyilvánította. A felperesek által bemutatott érvek nagyon hasonlítottak az Alcoa érveikhez. Mindkét vállalkozás vitatta a Legfelső Feljebbviteli Bíróság ítéletének tartalmát, és azzal érveltek, hogy a kiegyenlítési alap csupán elszámolási közvetítő szerepet tölt be a pénzügyi kötelezettséggel rendelkező magánszemélyek és a beszedett pénzeszegek kedvezményezettjei között, és hogy ez a szerep nem tette számára lehetővé, hogy bármilyen rövid időszakon keresztül használja a befizetett összegeket. A felperesek a *PreussenElektra* ügyben hozott ítélet alkalmazhatóságát kérik.

- (177) Az Elsőfokú Bíróság 2009. február 11-i ítéletében egyértelműen kifejtette álláspontját a kérdéssel kapcsolatban. Miután hangsúlyozta, hogy nem vonhatja kétségbe az olasz törvényeknek a Legfelső Feljebbviteli Bíróság általi értelmezését, az Elsőfokú Bíróság megerősítette, hogy a kiegyenlítési alap A6. számlájára befizetett pénzeszegeket állami forrásoknak kell tekinteni, nemcsak azért, mert az állam tulajdonában vannak, hanem azért is, mert állandó állami ellenőrzés alatt állnak⁽⁸²⁾.

⁽⁷⁶⁾ Lásd a Bíróság C-57/86. sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 12. pontját (EBHT 1998, I-2855- o.); a *Preussen-Elektra* ügyet ugyanott és a Bíróságnak a C-126/01. sz., *Gemo* ügyben hozott előzetes döntéshozatalát, 23. pont (EBHT 2003, I-13769. o.).

⁽⁷⁷⁾ A *Stardust*, a *Pearle* és az *Earl Salvat* ítéletek ugyanott.

⁽⁷⁸⁾ Az Alcoa azt állítja, hogy a 80/2005. sz. törvény 11. cikke (11) bekezdésének bevezetését megelőzően létező díjmechanizmus keretén belül a díj finanszírozásához szükséges pénzforrásokat a magánforgalmazók kezelték, és ezért nem minősültek állami forrásoknak. Jóllehet jelen esetben azt a díjmechanizmust nem vizsgálják, az ezzel kapcsolatos megjegyzések lehetővé teszik a Bizottság számára, hogy az Alcoa érvelését elutasítsa. A forgalmazók magán-jellege önmagában nem meghatározó a jelen források természetének megállapítása tekintetében.

⁽⁷⁹⁾ A Bíróság C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* kontra *Aluminium Delfzijl* ügyben hozott ítéletének 69. és 70. pontja, amelyet még nem tettek közzé.

⁽⁸⁰⁾ A Bizottság 2004. december 1-i C(2004) 4333. sz. határozata, a N490/2000. sz. ügy – Olaszország „átállási költségek a villamosenergia-ágazatban”.

⁽⁸¹⁾ A Bíróság T-25/07. sz., *Iride* ügyben 2009. február 11-én hozott ítéletének 39. pontja, amelyet még nem tettek közzé.

⁽⁸²⁾ 28. pont, ugyanott.

- (178) E következtetés a kiegyenlítési alap A6. számlájára vonatkozik, amely a villamosenergia-ágazat átállási költségeit finanszírozza. Mindazonáltal ezt a következtetést logikusan ki lehet terjeszteni az A4. számlára is, amely a vitatott díjat finanszírozza. A Legfelső Fellebbviteli Bíróság a kiegyenlítési alap jogi személyiségének elemzésére támaszkodott, olyannyira, hogy a következtetés, miszerint a kérdéses pénzüsszegek az állam tulajdonában voltak, az alapba befizetett minden összegre vonatkozik. Ugyanez igaz az Elsőfokú Bíróság következtetésére is, amely szerint az állam ellenőrizheti a kiegyenlítési alap által kezelt forrásokat. Az A6. és az A4. számlák között nincs semmiféle különbség a források felhasználási célján kívül (az A6. számla esetében az átállási költségek, az A4. számla esetében pedig a kedvezményes díjak finanszírozása). Következésképpen az Alcoa számára az A4. számláról átutalt pénzüsszegek szintén állami forrásoknak minősülnek.
- (179) Azonfelül, hogy az Alcoa-díjat állami forrásokból finanszírozzák, azt az államnak szintén fizetni kell⁽⁸³⁾, mivel az intézkedés jogalapja a nemzeti jogi rendelkezések és az AEEG állami szervezet határozatai.
- 6.2.4. A kereskedelemre gyakorolt hatás és a verseny torzítása
- (180) Az intézkedéseknek a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatását és a verseny torzítását illetően egyértelműen megállapítható, hogy az alumíniumpiac tökéletes versenypiac. Az összefonódásra vonatkozó határozataiban a Bizottság állandóan megállapította, hogy a nyersalumínium földrajzi piaca globális jellegű⁽⁸⁴⁾.
- (181) Mint ahogy a (214) preambulumbekzdésben is szerepel, az Alcoa-díj e meghosszabbításáról Olaszország nem jelentette be. Az ítélezési gyakorlatnak megfelelően⁽⁸⁵⁾, „a nem bejelentett támogatások esetén a Bizottság nem köteles bizonyítani e támogatások tényleges hatását. Ugyanis, ha a Bizottságnak a határozatában be kellene mutatnia a már nyújtott támogatások tényleges hatását, akkor ez – azon tagállamok hátrányára, amelyek a támogatásokat a tervezeti szakaszban bejelentik – azokat a tagállamokat részesítené előnyben, amelyek úgy nyújtanak támogatásokat, hogy megsértik a bejelentésre vonatkozó kötelezettséget.”
- (182) Következésképpen a Bizottságnak csupán csak azt kell bebizonyítania, hogy egy adott intézkedés adott esetben kedvezőtlen hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre és a versenyre.
- (183) A Bizottság figyelembe vette az Alcoa és Olaszország azon érvelését, amely szerint a díj semmilyen módon nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és nem torzítja a versenyt, mivel a tagállamok között nincs tényleges kereskedelmi forgalom, mivel kevéssé valószínű, hogy ilyen forgalom a közeljövőben létrejön (lásd a (86)–(88) preambulumbekzdést), és mivel az alumínium-ágazat jellegénél fogva a díj nem károsítja az Alcoa európai versenytársait (lásd a (89) preambulumbekzdést).
- (184) Meg kell jegyezni, hogy a Bizottság határozathozatali és a Bíróság ítélezési gyakorlata szerint a tényleges kereskedelmi forgalom hiányát soha nem fogadták el arra bizonyítékkul, hogy egy támogatási intézkedésnek nincs hatása a tagállamok közötti kereskedelemre. Ennek megfelelően a Bíróság ismételtlen megállapította, hogy egy vállalatnak nyújtott támogatás lehet olyan jellegű, hogy a tagállamok közötti kereskedelmet befolyásolja, és torzítja a versenyt még akkor is, ha maga a vállalat nem kereskedik a többi tagállammal. Ezért, amikor egy tagállam támogatást nyújt egy vállalkozás számára, ez fenntarthatja vagy növelheti a belső termelést, ami azzal a következménnyel jár, hogy a többi tagállamban székhellyel rendelkező vállalatoknak, az ebbe a tagállamba történő exportálási esélyei csökkennek⁽⁸⁶⁾.
- (185) Továbbá az EU-szintű termelés csökkenése és a harmadik országokból való behozatal növekedése, valamint a tagállamok közötti alacsony szintű, sőt nem létező kereskedelmi forgalom által jellemzett helyzetben nem ritka, sőt gyakori jelenség a strukturális nehézségekkel küzdő és/vagy versenyképességük alacsonyabb állapotú ágazatok létezése. Eme ágazatok különösen érzékenyek a tagállamok által nemzeti iparáguk versenyképességének növelése érdekében hozott intézkedésekre.
- (186) Az a tény nem jöhet számításba, hogy az alacsony olasz nyersalumínium-termelés nem tudja befolyásolni a referenciaárát. Az alumínium esetében a referenciaár létezése, amelyet egyetlen tagállam termelési körülményei nem könnyen befolyásolnak, nem zárja ki az olyan EGT-ben működő vállalkozások közötti versenyt, amelyek az alumínium világpiacán értékesítik termelésüket. Valószínű, hogy az Alcoa olasz olvasztóinak biztosított támogatás nem teszi ez utóbbi számára lehetővé, hogy az alumínium világpiaci árát csökkentse, és hogy az európai termelők addig folytathassák tevékenységüket, amíg világpiaci áron, hasznot termelve tudnak értékesíteni. Mindazonáltal a kedvezményes díj az Alcoa számára lehetővé teszi, hogy versenyképességét általában véve javítsa. Az Alcoa például felhalmozott tőketartalékából versenytársait felvásárolhatja, és növelheti piaci részesedését.

⁽⁸³⁾ Lásd a Bíróság C-303/88. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletét (EBHT 1988.) és a Bíróság 47/69. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletét (EBHT 1970., 4393. o.). Lásd még az Elsőfokú Bíróság T-351/02. sz., *Deutsche Bahn kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletét (EBHT 2006, II-1047. o.).

⁽⁸⁴⁾ Lásd pl. az M.2404. sz., *Elkem kontra Sapa* 2001. június 26-i határozatot és az M.1663. sz., *Alcan kontra Alusuisse* 2000. március 14-i határozatot.

⁽⁸⁵⁾ A Bíróság C-301/87. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 32. és 33. pontja (EBHT 1990, I-00307. o.), a Bíróság T-214/95. sz., *Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 67. pontja (EBHT 1998, II-717. o.) és az Elsőfokú Bíróság *Alzetta kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 79. pontja, ugyanitt.

⁽⁸⁶⁾ Lásd a Bíróság C-102/87. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 19. pontját (EBHT 1988, 04067. o.) és a Bíróság C-305/89. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 26. pontját (EBHT 1991, I-1603. o.).

- (187) Az Alcoa állításával ellentétben azt, hogy a számára Olaszországban alkalmazott ár állítólag az európai alumíniumolvasztók által a villamos energiáért fizetett „átalányárnak” felel meg, nem lehet bizonyítékként tekinteni arra, hogy az olasz díj nem veszélyezteti a többi európai termelő érdekeit. Az *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet⁽⁸⁷⁾ egyértelműen kimondja, hogy az olyan egyoldalú intézkedések, amelyek célja, hogy az egy adott tagállamban jellemző versenyfeltételeket egy másik tagállam versenyfeltételeihez közelítse, hatással vannak a tagállamok közötti kereskedelemre (és ezért támogatásnak minősülnek). Továbbá elképzelhető, hogy más európai országban hatályos bizonyos energiaszolgáltatási megállapodások állami támogatást tartalmaznak, és a Bizottság ilyen intézkedésekkel kapcsolatban alapos vizsgálatot indított⁽⁸⁸⁾. Jóllehet e védelmi érvet sem Olaszország, sem az Alcoa nem említette kifejezetten, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy érdemes az ítélkezési gyakorlatnak azt a bevett elvét felidézni⁽⁸⁹⁾, amely szerint jogellenes támogatások létezése adott tagállamokban nem igazolja azt, hogy egy másik tagállam hasonló intézkedéseket hozzon.
- (188) Az Alcoa azon érve, amely szerint az Olaszországban elvesztett termelési kapacitásokat nem hozzák újra létre az EU/EGT területén máshol, teljesen ellentmond az Alcoa azzal a közelmúltban hozott döntésével, hogy Izlandon épít olvasztót (Izland az EGT tagja).
- (189) Meg lehet tehát állapítani, hogy az Alcoa számára biztosított kedvezményes díj jellegénél fogva az Alcoa versenyképességét javítja a tagállamok közötti kereskedelemben részt vevő versenytársaival szemben. A megszilárdult ítélkezési gyakorlatnak megfelelően⁽⁹⁰⁾ hasonló körülmények között meg kell állapítani, hogy a támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és torzítja a versenyt.

6.2.5. Következtetések a támogatás létezésével kapcsolatban

- (190) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése és a 2004. évi rendelet (amennyiben az intézkedésre annak következtében került sor, hogy e rendeletet alkalmazták a 2006. január és 2007. június közötti időszakban) értelmében az Alcoaéknak biztosított kedvezményes díj az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésével összhangban állami támogatásnak minősül, amely csak akkor engedélyezhető, ha az említett szerződés által megengedett kivételek egyike alkalmazható.

⁽⁸⁷⁾ Lásd a 65. lábjegyzetet.

⁽⁸⁸⁾ Lásd például a Bizottságnak a franciaországi (C 17/2007. sz. ügy, a Bizottság C/2007/2392. sz. határozata, 2007.6.13., HL C 164., 2007.) és a spanyolországi (C 3/2007. sz. ügy, a Bizottság C/2007/123/3. sz. határozata 2007.1.24., HL C 43., 2007.) szabályozott díjakkal kapcsolatos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatait.

⁽⁸⁹⁾ A Bíróság 6/69. és 11/69. sz., *Bizottság kontra Franciaország* egyesített ügyekben hozott ítélete (EBHT 1969, 523. o.).

⁽⁹⁰⁾ Lásd többek között a Bíróság 730/79. sz., *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 11. pontját (EBHT 1980, 2671. o.), valamint a Bíróság C-393/04. sz. és a C-41/05. sz., *Air Liquide Industries kontra Seraing városa és Province de Liège* egyesített ügyekben hozott ítéletét (EBHT 2006, I-5293. o.).

6.3. Létező, nem pedig új támogatás

- (191) Az Elsőfokú Bíróság ítéletének 132. pontja egyértelműen megerősíti a Bizottság előzetes következtetését, amely szerint a díjat új támogatásnak kell tekinteni: „meg kell jegyezni, hogy az említett intézkedést nem lehet létező támogatásnak tekinteni, nemcsak azért, mert nem az Alumix-határozatban vizsgált időszakra vonatkozik, hanem azért is mert nem az ENEL által, a 1995. évi törvényrendelet által engedélyezett, piaci árak megfelelő díjak alkalmazásából, hanem a kiegyenlítési alap általi, állami forrásokból származó visszafizetésből áll, amelynek célja, hogy az ENEL által számlázott és a 2005. évi törvényrendelet által meghosszabbított 1995. évi törvényerejű rendelet által engedélyezett díjtelek közötti különbözetet fedezze”.
- (192) Mivel az Elsőfokú Bíróság ítéletét megtámadták (C-194/09 ügy), a Bizottság mégis hasznosnak véli, hogy a probléma teljes elemzését bemutassa a 659/1999/EK rendelet 1. cikkének b) pontja rendelkezései alapján, amelyben a létező támogatások mindegyik kategóriáját meghatározzák.
- (193) Kétségtelen, hogy az említett rendelkezést nem alkalmazták Olaszország EU-hoz való csatlakozását megelőzően (az említett rendelkezés i. alpontja), hogy engedélyeztetnek sem tekinthető, mivel a Bizottság nem engedélyezte azt az eljárásban előírt határidőkön belül (iii. alpont), továbbá létező támogatásnak sem lehet tekinteni, mivel lejárt az előírt határidő (iv. alpont)⁽⁹¹⁾.
- (194) A 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja kimondja, hogy „egyes intézkedéseknek egy tevékenység közösségi jog általi liberalizálását követő támogatás válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek támogatásnak”. Vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozataiban a Bizottság nem erre a rendelkezésre hivatkozik, amikor megállapítja, hogy az Alcoa-díj új támogatás. Mindazonáltal a teljesség érdekében, mivel a villamosenergia-ágazatot az eredeti, állami támogatásnak nem minősülő Alumix-díj engedélyezése után liberalizálták az ipari fogyasztók számára, a Bizottság ellenőrízte, hogy a liberalizációt figyelembe kell-e venni annak megállapításakor, hogy a támogatás létező, vagy új támogatás volt-e. Az Alcoa azt állítja, hogy nem, és a Bizottság ezzel egyetért⁽⁹²⁾. A díj nem vált állami támogatássá azt követően, hogy a villamosenergia-ágazatot megnyitották a verseny előtt, mivel az Alcoa számára biztosított támogatás értékelésének referenciakerete nem a villamosenergia-piac (ahol az Alcoa nincs jelen), hanem a nyersalumínium-piac. Továbbá nincs semmiféle okozati kapcsolat a villamosenergia-ágazat liberalizációja és a döntés között, hogy a díjat kötelező hozzájárulás által finanszírozzák.
- ⁽⁹¹⁾ E meghatározásnak az egyetlen célja, hogy a rendelkezések időbeli hatályát a nem összeegyeztethető támogatások visszafizetését illetően korlátozza, ezért tehát az értékelés e fázisában nem alkalmazható.
- ⁽⁹²⁾ A Bizottságnak tehát nem szükséges az Alcoa által, e következtetés alátámasztására felhozott jogi érveket (lásd a (95) és (96) preambulumbekezdést) megvizsgálnia.

- (195) Észrevételeiben az Alcoa megállapítja, hogy még ha (elméletileg) azt feltételezzük is, hogy a díj támogatással válhatott, erre csupán a piaci körülmények változása vagy más külső körülmény, mint például a közös piac fejlődésének eredményeképpen kerülhetett volna sor, ami azt igazolná, hogy létező támogatásnak tekintsek. A Bizottság tehát megvizsgálta, hogy a jelen esetben alkalmazható-e a 659/1999/EK rendelet 1. cikk b) pontja v. alpontjának első mondata. Ez a rendelkezés minden olyan intézkedést létező állami támogatásnak minősít, amely „a közös piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna, vált támogatássá”.
- (196) A Bizottság nem állapított meg semmiféle, a Bíróság meghatározásának megfelelő fejlődést a közös piacon⁽⁹³⁾, azaz „a szóban forgó intézkedéssel érintett ágazat gazdasági és jogi környezetének változását”, amely miatt a díjtételek támogatással alakulhattak. Az Alcoa sem tudta bebizonyítani, hogy volt ilyen fejlődés, és hogy okozati viszony állt fenn a díj jellegének változásával. Továbbá feltéve, de nem megengedve, hogy a közös piac fejlődött, ez a fejlődés semmilyen módon nem módosítana eme intézkedés értékelésén: a „közös piac feltételezett fejlődése” által biztosított létező támogatási státusz nem maradhatna érvényben a tagállam által bevezetett jelentős módosító intézkedést (állami forrásokat felhasználó finanszírozási mechanizmus) követően, még a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikk b) pontja v. alpontjának első mondata második kritériumának figyelembevételével sem. Mivel a jelen eljárás által vizsgált időszak későbbi, mint ez a módosítás, a közös piac fejlődését nem lehet figyelembe venni az intézkedés értékelésénél. Az új finanszírozási mechanizmus bevezetését követő fejlődés tényezőzt azért sem lehet figyelembe venni, mert az intézkedés már állami támogatás lett volna akkor, amikor a fejlődés bekövetkezett. Az Alcoa érvelését tehát el lehet utasítani.
- (197) Végezetül a Bizottság ellenőrizte, hogy az Alcoa-díj a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikk b) pontjának ii. alpontja alapján létező állami támogatásnak minősül-e, „azaz olyan támogatási programok(nak) és egyedi támogatások(nak), amelyeket a Bizottság vagy a Tanács engedélyezett”. Az Alcoa és Olaszország által előterjesztett érvek az Alumix engedélyező határozatának állítólagos korlátlan időszakra való érvényességén alapszanak, ami az Alcoa-díjat a fent említett rendelkezés értelmében létező támogatássá nyilvánítaná.
- (198) Az Alcoa és Olaszország azt állítják, hogy az Alumix-határozat időben nem volt korlátozott (lásd a (93) és (119) preambulumbekendést). Az Alumix-határozatban a Bizottság állítólag azt állapította meg határidő kikötése nélkül, hogy az Alcoa-díj nem minősül támogatásnak. Továbbá csak létező támogatás meghosszabbítása, nem pedig támogatásnak nem minősülő intézkedés meghosszabbítása számít új támogatásnak. Következésképpen, ha a Bizottság megváltoztatná első értékelését, és megállapítaná, hogy az intézkedés állami támogatás, az Alcoa számára eddig biztosított díjat „létező támogatásnak” kellene tekinteni, amely részesülhet a létező támogatásokat megillető bánásmódban a belgiumi székhelyű koordinációs központok ügyben hozott ítélet alapján⁽⁹⁴⁾, és ebben az esetben a visszafizetetés lehetőségét ki kellene zárni (lásd a (94) preambulumbekendést).
- 6.3.1. Az Alumix-határozat időbeli hatálya
- (199) A Bizottságnak azokat a határozatait, amelyek egy adott intézkedésről megállapítják, hogy az nem állami támogatás, szokásos időben korlátozni, amennyiben ez a megállapítás a piaczgazdasági szereplő tesztje vagy a piaci feltételek olyan várható változása alapján történik, amelyhez meghatározott időtartamra van szükség⁽⁹⁵⁾. Ez az időbeli korlát azonban nem jelenti azt, hogy a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedés szükségszerűen támogatássá válna a határozatban kikötött időszakot követően.
- (200) Az Alumix-határozat az 1995. évi rendeleten alapszik, amely a díjat tízéves időszakra vezette be, és kifejezett módon kimondta, hogy az 2005. december 31-én lejár. Eme ügy keretén belül a Bizottság összetett módon, egy évtizedre vonatkozóan értékelte a villamosenergia-ágazat árait és tendenciát, amint az az Alcoa-árat csak 2005-ig megállapító határozat szerves részét képező táblázatokból is kitérni. Ezek az árak és tendenciák természetüknél fogva módosulhatnak, és a jelen intézkedés esetében a támogatás hiányát illetően a Bizottság nem tudta volna határozatlan időszakra vonatkozóan megállapítani a támogatás hiányát a szóban forgó intézkedés esetében, különös tekintettel a villamosenergia-piacok fokozatos liberalizációjára.
- (201) Következésképpen a határozat következtetéseit csak a 2005-ig terjedő időszakig lehet értelmezni, amit az Elsőfokú Bíróság egyértelműen elismert a 2006. évi vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatot megerősítő ítélet 105. és 106. pontjában⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁴⁾ Lásd a 48. lábjegyzetet.

⁽⁹⁵⁾ Meg kell különböztetni az Alumix-határozatban megfogalmazott általános értékelési kritériumokat attól, hogy e kritériumokat egy konkrét esetben alkalmazzák. Az általános kritériumok alapján egyéb megoldások hiányában és azért, hogy a túlkapacitás által jellemzett helyzetet ne rontsa, egy ésszerű villamosenergia-szolgáltató a villamosenergiát legjobb ügyfeleinek olyan áron adta volna el, amely fedezte volna termelési határköltségeit és a kötött költségei egy kis részét. Ezek az általános kritériumok továbbra is érvényesek, függetlenül annak a határozatnak az időbeli korlátaiktól, amelyben megfogalmazták őket, és a jelen esetben a Bizottságnak nem áll szándékában ezeket kétségbe vonni.

⁽⁹⁶⁾ Lásd a 40. lábjegyzetet. A 105. pont kimondja: „egyértelműen kitérni a keresetből, mely szerint azokat a díjtételeket, amelyekben a felperes üzemei részesültek a 1995. évi törvényrendelet engedélyezte, és az említett törvényrendelet szövege maga is kimondja, hogy a privatizációhoz (Alumix) szükség van az olasz állam támogatására [...] a villamosenergia-díjnak az ENEL-lel közösen történő megállapításához (a két üzem számára) egy hosszú távú (tízéves), európai versenytárcákra kötött szerződés aláírásával, és az, hogy (a CIP 13/92. sz. határozata által engedélyezett) többletköltségeket («sovrapprezzi») 2005. december 31-ével megszüntetik.”

⁽⁹³⁾ A Bíróság C-182/03. sz. és C-217/03. sz., Belgium kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélete (EBHT 2006, I-05479. o.).

(202) Ugyanezen az alapon vissza kell utasítani Olaszország azon állítását, hogy az Alumix-határozatot szándékosan fogadták el meghatározott időtartamra, mivel elismerték, hogy hosszú távú intézkedésre volt szükség (lásd a (119) preambulumbekendést). Az Alumix-határozat azon bekezdése, amelyre Olaszország hivatkozik („az Alumix átalakítása és a vállalatnak a fenntarthatóságához való visszatérése e régiók hosszú távú fejlődését garantálja”), nem a díjra vonatkozik, amelyről megállapították, hogy nem állami támogatás, hanem más, az Alumix átszervezésére vonatkozó támogatási intézkedésekre. Továbbá az említett bekezdés csupán azt jelenti ki, hogy az Alumix fenntartása hozzájárul a régió hosszú távú fejlődéséhez, és nem lehet az Olaszország által javasolt módon értelmezni.

(203) Végezetül, mivel az Alumix-határozat 2005. december 31-én érvényét veszítette, a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése alapján 2006. január 1-jétől kezdve alkalmazott díj új támogatás az intézkedés időtartamának módosulása miatt, és a *Diputacion Foral de Alava* ítéletnek megfelelően⁽⁹⁷⁾.

6.3.2. Az Alumix-határozat érvényességének befolyásolására alkalmas körülményváltozás

(204) A Bizottság megvizsgálta az Alcoa azon érvelését, amely szerint a körülmények soha nem változtak meg úgy, hogy az Alumix-határozat hatékony érvényesülése megszűnt volna. Sem a liberalizáció, sem a kiegyenlítési alapnak juttatott szerep nem volt hatással a fizetett árra. Az Alcoa úgy véli, hogy amennyiben ez az ár az Alumix-kritériumoknak továbbra is megfelel, a Bizottság azon következtetése, hogy az intézkedés nem támogatás, teljes mértékben érvényes marad (lásd fentebb a (93) preambulumbekendést).

(205) Mindazonáltal a tények vizsgálata azt mutatja, hogy a Bizottság által az Alumix-ügyben engedélyezett díjmechanizmus mélyreható változtatáson ment keresztül, amit az Alcoa megpróbál bagatellizálni azáltal, hogy azt egy olyan egyszerű adminisztratív részletként írja le, amely nem más, mint egy forgalmazó által piaci körülmények között alkalmazott ár átalakítása egy olyan díjjá, amely csak a nevében díj, mert valójában állami támogatás eredménye.

(206) Nehéz belátni, hogy ez a változás „csupán formális jellegű”, és hogy „az engedélyezett díj tartalmát nem módosítja”, mivel az új finanszírozási mechanizmus megváltoztatta azokat a gazdasági feltételezéseket, amelyek az Alumix-határozat alapult.

(207) Elegendő felidézni azt, hogy az Alumix-ügyben az értékelés az ENEL villamosenergia-szolgáltató viselkedésére vonatkozott. A kedvezményes ár nem nyújtott előnyt az Alcoa számára, mivel a piacgazdasági szereplő tesztje

alapján a Bizottság úgy vélte, hogy az ENEL számára ésszerű a villamos energiát ilyen áron értékesíteni. Mindazonáltal a piacgazdasági szereplő tesztje értelmet veszíti, ha a díjat az ENEL (aki a szokásos árat kapja) már nem önkéntes alapon nyújtja, hanem az az állam által fizetett ellentételezés által jön létre. Az új mechanizmusban a villamosenergia-szolgáltató viselkedése már nem jön számításba.

(208) Továbbá az indexálási mechanizmus 2006. január 1-jei bevezetése, amely az Alcoa-ár éves emelkedését évi 4 %-ban maximalizálja (lásd a (49) preambulumbekendést), az eredeti díjrendszer egy másik jelentős módosítása, amelyet nehezen lehet a piaccal összeegyeztethetőnek ítélni, mivel 2005-től a 2008 végén bekövetkezett gazdasági válságig a villamosenergia-árak folyamatosan emelkedtek.

(209) Az Alcoa állításával ellentétben az a tény, hogy 2005 végéig az általa az új rendszernek megfelelően fizetett ár megegyezik azzal az árral, amely az Alumix-határozat értelmében nem minősül állami támogatásnak, nem szolgálhat alapul ahhoz a következtetéshez, hogy az intézkedést nem változtatták meg jelentős mértékben, amint azt Fenelly főtanácsnok is megállapította az *Olasz Köztársaság és Sardegna Lines* kontra *Bizottság* ügyben⁽⁹⁸⁾ hozott következtetéseiben. Fenelly főtanácsnok a támogatási intézkedés lényegi változásának vizsgálata során megállapította, hogy „teljesen új módszer bevezetése ugyanazon támogatás nyújtása érdekében egyértelműen az eredeti rendszer lényegi változásának minősül”. A vitatott díj következképpen teljesen más intézkedés, mint amit az Alumix-határozatban vizsgáltak. Az Alumix-következtetések tehát jelen esetben nem alkalmazhatók, és még akkor sem lennének alkalmazhatók, ha az Alumix-határozat nem lett volna időben korlátozott.

(210) Ugyanezen okokból a belgiumi székhelyű koordinációs központokra vonatkozó ítélet, amelyre az Alcoa hivatkozik, nem jelent érvényes alapot ahhoz, hogy ugyanazon eljárási biztosítókat lehessen igényelni, mint létező támogatás esetén. Ez az ítélet azokra az esetekre vonatkozik, amikor a Bizottság megváltoztatja egy olyan támogatási programról kialakított értékelését, amelyről korábban már megállapította, hogy nem támogatás. Az ítélet 77. pontjában a Bíróság kimondja azt az elvet, amely szerint a Bizottság által ebben az esetben alkalmazandó eljárás megegyezik a létező támogatások ellenőrzésére meghatározott eljárással. Ez az elv mindazonáltal csak akkor alkalmazható, ha a program nem változott lényegesen. Jelen esetben az Alcoa-díjrendszert a tagállam lényegesen módosította, amint az a (205)–(208) preambulumbekendésben is szerepel. Ezért a Bizottság nem ugyanarról az intézkedésről korábban kialakított véleményét változtatja meg, hanem egy attól eltérő intézkedést értékel.

⁽⁹⁷⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-127/99. sz., T-129/99. sz. és T-148/99. sz., *Diputacion Foral de Alava és társai* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítéletének 175. pontja (EBHT 2002, II-1275.), amelyet az Elsőfokú Bíróság ítéletének 114. pontjában idéz.

⁽⁹⁸⁾ A C-15/98. sz. és C-105/99. sz., *Olaszország és Sardegna Lines* kontra *Bizottság* egyesített ügyek (EBHT 2000, I-8855. o.), a következtetések 74. pontja.

(211) A bemutatott módosításokat nem lehet elválasztani az eredeti programról, mivel a mechanizmus lényegére vonatkoznak, olyannyira, hogy a Gibraltar-ítélet⁽⁹⁹⁾ értelmében a vitatott díj a maga teljességében minősül támogatásnak.

6.3.3. A díj új támogatásként való meghatározására vonatkozó következtetések

(212) A fenti megfontolások alapján a Bizottság úgy véli, hogy az Alcoa-díj vitatott meghosszabbítása 2006. január 1-jétől, azaz a 80/2005. sz. törvény hatálybalépésétől kezdődően új támogatásnak minősül.

6.4. A támogatás jogszerűsége

(213) Az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot azokról a projektjeikről, amelyek támogatásokat nyújtanak vagy módosítanak, és e projekteket csak a végleges döntést követően valósíthatják meg.

(214) Mivel Olaszország nem értesítette a Bizottságot a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdéséről, a támogatás jogszerűtlen.

6.5. A támogatás összeegyeztethetősége

(215) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében megfogalmazott, az állami támogatások általános tilalmától való eltérésként egy támogatás abban az esetben nyilvánítható összeegyeztethetőnek, ha a Szerződésben foglalt valamelyik eltérés vonatkozatható rá.

(216) Az Alcoa számára, a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése alapján biztosított támogatást működési támogatásnak lehet minősíteni, amely elvileg nem összeegyeztethető a közös piaccal. Az Olaszország kontra Bizottság ügyben⁽¹⁰⁰⁾ a Bíróság kimondta, hogy „a szóban forgó támogatást, amelyet mindenféle egyedi feltétel nélkül és kizárólag a felhasznált mennyiségek függvényében nyújtanak, az érintett vállalkozások számára nyújtott működési támogatásnak kell tekinteni, és hogy ezért az a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben befolyásolja”.

(217) A Siemens kontra Bizottság ügyben⁽¹⁰¹⁾ az Elsőfokú Bíróság szintén megerősítette azt az elvet, mely szerint „a működési támogatásra, tehát az olyan támogatásra, amelynek célja, hogy egy vállalkozást mentesítsen olyan költségek megfizetése alól, amelyeket egyébként napi gazdálkodása vagy szokásos tevékenységei során viselnie kell, a 92. cikk (3) bekezdése (a továbbiakban a 87. cikk (3) bekezdése) nem alkalmazható (...)”. Az ítélezési

gyakorlat szerint az ilyen támogatások torzítják a versenyfeltételeket azon a gazdasági területen, amelyen nyújtották azokat, anélkül azonban, hogy jellegükből következően alkalmasak lennének a fent említett eltérést előíró rendelkezésekben meghatározott célok valamelyikének elérésére.”

(218) Mindazonáltal vannak olyan, egyértelműen meghatározott helyzetek, amikor lehetséges működési támogatást nyújtani. Konkrétabban a környezetvédelmi állami támogatásokról szóló iránymutatás⁽¹⁰²⁾ értelmében lehet környezetvédelmi célkitűzéssel rendelkező működési támogatásokat nyújtani. Ugyanígy a támogatott régiókban kivételes esetben lehet a működési támogatásokat regionális támogatásként engedélyezni. A Bizottság megkísérelte megállapítani, hogy az Alcoa-díjat be lehet-e sorolni valamelyik kategóriába.

(219) A Bizottság megállapítása szerint kizárt, hogy a díjat környezetvédelmi támogatásként lehetne engedélyezni, mivel semmiféle ökológiai céllal nem rendelkezik.

6.5.1. A regionális állami támogatásokról szóló iránymutatóval való összeegyeztethetőség (Szardínia)

(220) Kivételes esetben lehetséges működési támogatást nyújtani az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontjában megfogalmazott eltérés értelmében támogatásra jogosult támogatott régiókban. A vizsgált időszak folyamán Veneto tartomány, ahol a Fusina-olvasztó működik, az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése a) pontja alapján nem kaphatott támogatást. Szardínia azonban 2006 végéig részesülhetett ilyen jellegű támogatásban. A Bizottság tehát megvizsgálta, hogy a portovesmei olvasztónak biztosított kedvezményes díjat lehet-e eddig engedélyezni a regionális állami támogatásokról szóló 1998. évi iránymutatás alapján⁽¹⁰³⁾.

(221) A regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás 4.15. pontja értelmében kivételes esetben lehet működési támogatást nyújtani, amennyiben e támogatások i. igazoltak a regionális fejlődéshez történő hozzájárulása és jellege által; és ii. mértéke arányos a támogatással orvosolni kívánt hátrányokkal. A tagállam feladata, hogy a hátrány meglétét bebizonyítsa, és annak jelentőségét felmérje. Ugyanezen iránymutatás 4.17. pontja értelmében a működési támogatásokat időben korlátozni és fokozatosan csökkenteni kell.

(222) Olaszország kijelenti (lásd a (125) preambulumbekendést), hogy a Szardínián és Veneto tartományban az alumíniumgyártásra jellemző magas villamosenergia-költségek által jelentett probléma hosszú távon való fennállása, amit az Alumix-határozatban elismertek, indokolja a díj meghosszabbítását.

(223) Az Alumix-határozat az 1996–2005-ös időszakra regionális támogatásként nem engedélyezte a díjat, de megállapította, hogy az nem támogatás. Az az érv, amely szerint a Bizottság az Alumix-határozatban elismerte volna, hogy a működési támogatás nyújtását regionális megfontolások alapján lehet igazolni, tehát nem helytálló.

⁽⁹⁹⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-195/01. sz. és T-207/01. sz., Gibraltar körmánya kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítéletének 111. pontja (EBHT 2002, II-2309. o.): „Az eredeti program csak akkor alakul át új támogatási programmá, ha a változások az eredeti rendszer lényegét érintik. Abban az esetben, amikor az újonnan létrejött elem egyértelműen leválasztható az eredeti programról, nem is lehet kérdéses a lényegi változás.”

⁽¹⁰⁰⁾ Lásd a Bíróság C-86/89. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben ítéletét (EBHT 1990, I-3891. o.) és a Bíróság C-301/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének 50. pontját (EBHT 1990, I-00307. o.).

⁽¹⁰¹⁾ Lásd az Elsőfokú Bíróság T-459/93. sz., Siemens kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének 48. pontját (EBHT 1995, II-1675. o.).

⁽¹⁰²⁾ HL C 37., 2001.2.3., 3. o. és HL C 82., 2008.4.1., 1. o.

⁽¹⁰³⁾ Lásd a 34. lábjegyzetet.

- (224) A regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás 2. pontja értelmében „az egyetlen vállalkozásnak adott egyedi *ad hoc* támogatás folyósítása, vagy egyetlen tevékenységi területre korlátozott támogatás nagyban befolyásolhatja az érintett piacon zajló versenyt, a regionális fejlesztésre gyakorolt hatása pedig valószínűleg túl korlátozott. (...) Ebből kifolyólag a szóban forgó eltéréseket általában csak olyan multiszektorális támogatási programok tekintetében lehet megállapítani, amelyek egy adott régióban az érintett ágazatokban tevékenykedő minden vállalkozás előtt nyitva állnak.” A szelektív módon, a kohászati ágazat egyes vállalkozásai számára biztosított villamosenergia-díj egyértelműen nem összeegyeztethető a regionális támogatások szellemével, amelyeknek multiszektoriálisnak kell lenniük. Mindazonáltal mivel az *ad hoc* támogatásokra nem vonatkozik teljes tilalom, a Bizottság megvizsgálta, hogy kivételes körülmények igazolhatták-e a díj engedélyezését.
- (225) A Bizottság konkrétan a szardíniai villamosenergia-ágazat hiányosságait vizsgálta meg az Olaszország és az Alcoa által közölt információk alapján.
- 6.5.1.1. A szardíniai villamosenergia-piac az olaszországi kontextusban
- (226) Az olasz villamosenergia-piac általában véve jelentős mértékben koncentrált, bár Észak-Olaszországban kisebb mértékben. Az ENEL az ország összes régiójában erőfőlényrel rendelkező szolgáltató, amely korábban monopóliumhelyzetben volt, kivéve Szardíniát, ahol ENEL–E.ON duopólium jellemző. Az ENEL jelentős piaci erővel rendelkezik, amelyről az olasz versenyhatóság megállapította, hogy 2004–2005-ös időszakban visszaélt vele. A villamosenergia-árak Olaszországban általában véve magasak, mivel a termelés nagyrészt fosszilis üzemanyagokra (elsősorban a földgázra) támaszkodik, az ország nem rendelkezik nukleáris kapacitással, és mert az Európa többi részével való hálózati összeköttetések teli-tettek.
- (227) Szardínián, ahol az olaszországi energiakapacitás 4,1 % található⁽¹⁰⁴⁾, a villamos energiát elsősorban fosszilis üzemanyagokkal (szén, tüzelőolaj, finomítóból származó bitumen) működő hőerőművekben állítják elő. A sziget nem rendelkezik földgáz szállítására alkalmas infrastruktúrával.
- (228) Szardínia nagy problémája a termelési túlkapacitás, ami elsősorban a rendszer magas költségű szegmesét (fűtőolajjal működő erőművek) jellemzi, és ami annak a meg nem valósult kormányprojektnek az eredménye, amelynek célja az volt, hogy a nehézipart a szigeten koncentrálja, aminek következtében az ENEL túl sokat fektetett be a villamosenergia-erőművekbe. Ezek az erőművek strukturálisan drágábbak és gyorsabban elavulnak. A félsziget felé irányuló villamosenergia-kivitel a csekély összekapcsolódási kapacitás miatt⁽¹⁰⁵⁾ szintén korlátozott, és telített is.
- (229) Két villamosenergia-vállalat, az ENEL és az E.ON birtokolja a szardíniai villamosenergia-szolgáltatás piacának 95 %-át (az E.ON mintegy 58 %-ot és az ENEL 42 %-ot). A villamosenergia-ágazatban jellemző versenyről végzett felmérés szerint⁽¹⁰⁶⁾ Szardínia a verseny szempontjából közösen erőfőlényrel rendelkező duopóliumnak tekinthető. A piac Szardínián igen koncentrált, jöllehet a koncentráció mértéke nem itt a legmagasabb Olaszországban belül⁽¹⁰⁷⁾. Mivel az E.ON és az ENEL gyakorlatilag minden közepes (mid-merit) és csúcsteljesítményű erőművet ellenőriz, minden időszávrá vonatkozólag ez a két vállalat határozza meg az alkalmazandó árat. Mindazonáltal a szardíniai helyzet kevésbé súlyos a dél-olaszországinál⁽¹⁰⁸⁾, ahol minden időszávrában az ENEL határozza meg az árakat.
- (230) Olaszországban a villamos energia nagykereskedelmi ára Európában az egyik legmagasabb⁽¹⁰⁹⁾, és a Szardínián alkalmazott ár Olaszországban a legmagasabbak közé tartozik. 2007-ben a nemzeti átlagár (PUN) 70,99 EUR/MWh volt, míg a szardíniai átlagár 75 EUR/MWh volt az előző évi 80 EUR/MWh-val szemben⁽¹¹⁰⁾. A szardíniai regionális átlagár emelkedésének tendenciája 2008-ban és 2009-ben is folytatódott. 2009 első negyedévében a szardíniai díjak állandóan az országos átlag fölött maradtak (a szardíniai átlagár 106,60 EUR/MWh, az országos átlagár pedig 60,50 EUR/MWh volt). A Szardínián kétoldalú szerződéssel meghatározott árak nem állnak rendelkezésre, mivel ezek az adatok nem nyilvánosak, és mivel Olaszország nem kívánta ezeket közölni (lásd a fenti (63) preambulumbekendést).
- (231) Összegzésül elmondható, hogy a szardíniai villamosenergia-piac számos problémával küzd (ezek közül néhány Olaszország többi részét is jellemzi). Ezek röviden a következők: magas árak, erős piackoncentráció, nagy erőfőlényrel rendelkező szolgáltatók, a piac magas költségű szegmensében termelési túlkapacitás, nem hatékony és elavult villamos erőművek, a földgázhoz való hozzáférés és a hálózati összeköttetés hiánya.
- 6.5.1.2. A regionális fejlődéshez való hozzájárulás
- (232) Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy ezek a problémák Szardínia gazdasági fejlődését súlyosan érintik-e. A szigeten a villamosenergia-árak magasak és a hálózati összeköttetés korlátozott. A C 34/02 ügyben⁽¹¹¹⁾ a Bizottság nem ismerte el, hogy az energiahálózati összeköttetés hiánya akadályozza a kvk-k fejlődését.

⁽¹⁰⁶⁾ Lásd a 43. lánkjegyzetet.

⁽¹⁰⁷⁾ Szardínián a HHI-index 3 000 és 3 500 között van. Az ország déli részén ez azonban magasabb.

⁽¹⁰⁸⁾ Szardínián az E.ON az idő 67 %-ban, az ENEL pedig 29 %-ban határozza meg az árakat. A szomszédos régiók tekintetében elmondható, hogy a Macrosud-Sardaigne makrozónában az ENEL az idő 63 %-ban határozza meg az árakat. Mindazonáltal a MacroSud zónában valamennyi időszávrában az ENEL határozza meg az árakat.

⁽¹⁰⁹⁾ 2007-ben például az IPEX-en (az olasz villamosenergia-tőzsde) jegyzett olasz nagykereskedelmi átlagár (a másnapi piac alapértékéhez viszonyítva) 70,99 EUR/MWh volt, míg az EEX-en (a német tőzsde) jegyzett ár 37,97 EUR és a Powernext-en (francia tőzsde) jegyzett ár pedig 40,78 EUR volt.

⁽¹¹⁰⁾ Az AEEG 2008. évi jelentése az elektronikus piacok kezelője (GME, Gestore del Mercato Elettrico) által közölt adatok alapján.

⁽¹¹¹⁾ Lásd a 38. lánkjegyzetet.

⁽¹⁰⁴⁾ Forrás: A villamosenergia- és gázszektor liberalizációjáról készített felmérés, 2005. május.

⁽¹⁰⁵⁾ Jelenleg Szardínia 270 MWh-nyi összeköttetéssel kapcsolódik az Itáliai-félszigethez. (SACOI).

(233) Az a tény, hogy a kkv-ket kevésbé sújtják a magas villamosenergia-árak, mint a nagy energiafogyasztó nagyvállalatokat, azt jelenti, hogy egyetlen ágazat érdekei nem azonosíthatók az egész régió érdekeivel. Más szóval egy támogatott régió számára nyújtott támogatásokat nem lehet azért engedélyezni, mert egyetlen ágazat nehézségekkel küzd. Be kell bizonyítani, hogy azok fenntartható módon hozzájárulnak a régió fejlődéséhez. A Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem bizonyította elégségesen, hogy a szardíniai villamosenergia-piac állapota regionális hátrány.

(234) Ezért még akkor is, ha létezik regionális hátrány, a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatásban megfogalmazott kritériumoknak is meg kell felelni. A támogatásnak fenntartható módon kell hozzájárulnia a régió fejlődéséhez, és arányosnak kell lennie azokkal a hátrányokkal, amelyeket enyhíteni kíván.

(235) Jelen esetben kevésbé valószínű, hogy ez a működési támogatás fenntartható módon hozzájárul a régió fejlődéséhez. Még akkor is, ha feltételezzük, hogy az Alcoa alumíniumolvasztójának (illetve a kedvezményes díj többi kedvezményezettjének) fenntartása hozzájárul a munkahelyek és egy ipari telep megtartásához Szardínián, ezek a hatások nem lennének hosszú távúak. Maga az Alcoa azt állítja, hogy a díj eltörlése a portovesmei olvasztó azonnali bezárását eredményezné. Az olasz hatóságok a díjakat ideiglenes intézkedésként jellemzik, amely a villamosenergia-termeléssel és a hálózati összeköttetéssel kapcsolatos infrastrukturális projektek (a GALSI gázvezeték és a SAPEI tengerfenékkábel-rendszer) megvalósításával 2010-ben járna le. Azt kell megállapítani, hogy ezek a strukturális fejlesztések a villamosenergia-árakat az alumíniumtermelők szükségleteivel összeegyeztethető szintre tudják-e hozni. A Bizottság úgy véli, hogy ezek az új infrastruktúrák Szardínia számára lehetővé teszik majd, hogy az Itáliai-félszigeten alkalmazott árakkal nagyjából megegyező áron tudjon villamos energiát termelni és eladni, ami megszünteti a regionális különbségeket. A Bizottság azonban nem érti, hogy ezek a projektek hogyan csökkentik majd felére, 30 EUR/MWh-ra a villamosenergia-árát. Az Alcoa szerint ez az ár szükséges az olvasztók rentábilis működéséhez.

(236) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a nagy fogyasztók villamosenergia-költségeinek csökkentésére irányuló állami hozzájárulás nem ösztönzi a villamosenergia-szolgáltatókat arra, hogy nagy megrendelőik megtartása érdekében árakat csökkentsék, és nem akadályozza meg a költségstruktúra romlását sem. A támogatás a villamosenergia-szolgáltatókat ehelyett arra ösztönzi, hogy kihasználják piaci erejüket. Következésképpen még akkor is, ha a létező túlkapacitásra való tekintettel az Alcoa versenyképes árra tudna szert tenni, leszámítva a villamosenergia-szolgáltatók piaci erejét (amelyeknek érdekükben állhat a magas árak fenntartása, mint ahogy az a (121) és (99) preambulumbekkezdésben szerepel), a Bizottság úgy

véli, hogy nem a kedvezményes díj tűnik a legalkalmasabb eszköznek a piaci erő csökkentésére.

(237) A Bizottság közbevetőlegesen megjegyzi, hogy az Alumix-határozat ezzel ellentétes feltételezésen alapult, amely szerint az Alcoa-hoz hasonló nagy megrendelők az ENEL-lel szembeni jelentős tárgyalási erejüknel fogva rendelkeztek piaci erővel, és ezért ha ez utóbbi magánvállalat lett volna, alacsonyabb áron kellett volna értékesítenie.

6.5.1.3. Arányosság

(238) Az Alcoa számára fizetett hozzájárulás jóval magasabb, mint az Itáliai-félszigeten és Szardínián azonos vevőkategória esetében alkalmazott árak közötti lehetséges különbség. Következésképpen a díj nem arányos azokkal a regionális hátrányokkal, amelyeket állítólag enyhíteni szeretne.

6.5.1.4. Fokozatos csökkentés

(239) A regionális működési támogatásoknak fokozatosan csökkenő jellegűnek kell lenniük (lásd a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás 4.17. pontját). A 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése által bevezetett indexálási mechanizmusnak megfelelően az AEEG értelmezése szerint (lásd a (49) és (50) preambulumbekkezdést) a díjat minden évben az EU villamosenergia-árainak változását követve emelik, de ez az emelkedés nem haladhatja meg a 4 %-ot. Ez a díj csak akkor csökken fokozatosan, ha az EU nettó átlagárai csökkennek (mivel az Alcoa-díj nem csökkenhet, hanem csak növekedhet). A díj minden egyéb esetben fokozatosan növekszik, és egyre növekvő előnyt nyújt az Alcoa számára⁽¹¹²⁾. Mivel az EU árai jelentősen emelkednek, az Alcoa számára nyújtott támogatás reálértéke tényleges bevezetése óta folyamatosan emelkedik.

6.5.1.5. Következtetések az intézkedésnek mint Szardínia számára nyújtott regionális támogatásnak az összeegyeztethetőségével kapcsolatban

(240) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a vizsgált díj meghosszabbítása nem tekinthető az 1998. évi iránymutatással összeegyeztethető regionális támogatásnak. Mivel Szardínia a 2007–2013-as időszakban már nincs a 87. cikk (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatott régiók között, nem kell megvizsgálni, hogy a támogatás ebben az időszakban összeegyeztethető-e a regionális állami támogatásokról szóló iránymutatással.

⁽¹¹²⁾ Még akkor is, ha feltesszük, hogy az EU átlagárai kevesebb, mint 4 %-kal emelkednek, az Alcoa számára nyújtott díjelőny abszolút értéke így is növekedne. Például ha az Alcoa-ár 30 EUR és az európai villamosenergia-átlagár 60 EUR (az előny 30 EUR), 3 %-os emelés után az Alcoa-ár 30,9 EUR lenne, míg az európai átlagár 61,8 EUR (az új előny: 30,90 EUR).

6.5.2. Egyéb megfontolások a támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban (Veneto tartomány és Szardínia)

- (241) Olaszország és az Alcoa azt állították, hogy a díj célja a villamosenergia-piac nem megfelelő működésének kezelése, amely hiányosságok miatt az árak még nem versenyképesek. Szerintük a magas villamosenergia-árak veszélyeztetnék az olyan nagy villamosenergia-fogyasztó iparágak versenyképességét, mint amilyen a nyersalumínium-ipar is. Bebizonyosodott, hogy a támogatás megakadályozta, hogy a vállalatot Európán kívülre telepítsék. A támogatásnak állítólag ösztönző hatása van, mivel annak hiányában az Alcoának be kellene zárnia szardíniai és Veneto tartománybeli olvasztóit.
- (242) Ezek az állítások az alábbi megfontolásokat teszik szükségessé. A villamosenergia-piacok nem megfelelő működését nem lehet a szó szoros értelmében piaci hiányosságnak tekinteni, mivel ez a fogalom azt jelenti, hogy egy versenypiac önmagában nem képes szociális téren optimális eredményt elérni. Ezzel szemben jelen esetben a probléma abban áll, hogy a piacokon nem folyik elég erős verseny. A megoldást szükségszerűen az erősebb, nem pedig a gyengébb verseny jelentené, tehát az energiapiac valós integrációja. Általában a díjak állam általi rögzítése ezzel ellenkező hatást vált ki, azaz akadályokat teremt, és lehetetlenné teszi új szereplők piacra jutását, tehát megakadályozza a piac integrációját. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a mesterségesen alacsony villamosenergia-díjak formájában nyújtott finanszírozási támogatás nem a legmegfelelőbb eszköz a villamosenergia-piac hiányosságainak ellensúlyozására.
- (243) Azt is meg kell jegyezni, hogy az olyan sokat hivatkozott, szakosodott szervezetek, mint például a versenyképességgel, energiával és környezettel foglalkozó magas szintű csoport következtetései (lásd a (78) és (124) preambulumbekendést) a magas villamosenergia-árak miatti versenyképességi problémák megoldásaként nem sajátos állami támogatások nyújtását javasolják, hanem az állami támogatásokra vonatkozó szabályok szigorú betartása mellett érvelnek⁽¹¹³⁾.
- (244) A Bizottság a Terni-ügyben hozott határozatában⁽¹¹⁴⁾ kétségeit fejezte ki az ehhez hasonló érvekkel kapcsol-

atban, amelyek a támogatási intézkedéseket azzal indokolják, hogy azok megakadályozzák vállalkozások Európán kívülre történő telepítését. Hasonló okból jelen esetben nincs szükség részletesebb elemzésre.

- (245) A jelenlegi helyzetben, amelyet az alumínium alacsony világpiaci ára jellemez (a gazdasági válság által előidézett keresletcsökkenés miatt), lehetséges, hogy az Alcoa olasz olvasztói a kedvezményes díj nélkül nem lennének rentábilisak, vagy veszteségesen termelnének, legalábbis egy rövid időszakon keresztül. Nem lehet kizárni, hogy azokat be kell zárni, jóllehet ebben az esetben más tényező is befolyásolhatja az erre vonatkozó döntést, mint pl. a bezárás szociális és környezeti költségei, vagy azoknak az új kapacitásoknak a létrehozására fordított költségek és idő, amelyek ahhoz szükségesek, hogy elkerüljék a piaci részesedés elvesztését.

6.5.3. Javaslat virtuális erőmű létrehozására (Szardínia)

- (246) 2007. január 19-én kelt levelükben (a továbbiakban: 2007. évi levél) a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatóságának szolgálatai megvizsgálták annak lehetőségét, hogy olyan átmeneti intézkedést hozzanak, amely lehetővé teszi a Szardíniának biztosított díj fokozatos megszüntetését, amennyiben a szardíniai piac állapota, melyet többek között a földrajzi elszigeteltség, a félszigettel való korlátozott hálózati összeköttetés és kedvezőtlen piaci feltételek jellemeznek, kivételesen kb. két éves átmeneti időszakra lehetővé tenné (az ún. fokozatos megszüntetés időszaka) kedvezményes díj formájában nyújtott működési támogatás engedélyezését⁽¹¹⁵⁾ a szardíniai piaci versenynek virtuális villamos erőmű létrehozása által (Virtual Power Plant – VPP)⁽¹¹⁶⁾ történő erősítését célzó intézkedésekért cserébe. A levélben egyértelműen kizárják a Veneto tartományban működő olvasztót⁽¹¹⁷⁾.
- (247) A 2007. évi levél azt kötötte ki, hogy a helyzet orvoslása érdekében a VPP-nek virtuális kapacitás-kibocsátási programot kell megvalósítania harmadik villamosenergia-szolgáltatók számára, a szardíniai kereslet kb. 25 %-át kell lefednie, és a VPP-t legalább ötéves időszakra kell létrehozni. A levél továbbá azt javasolta, hogy a Versenypolitikai Főigazgatóság szolgálatai és az olasz hatóságok haladéktalanul tanácskozzanak a VPP módozatainak kidolgozása érdekében.

⁽¹¹³⁾ Például a versenyképességgel, energiával és környezettel foglalkozó magas szintű csoport 2007. februári, harmadik jelentésében megállapítja, hogy ebben a kontextusban az ösztönző intézkedések, úgymint az általános célú támogatások és az állami támogatások, szükséges politikai eszköznek bizonyulhatnak. (Ezek az eszközök) elősegíthetik a felelős társadalmi és környezeti viselkedést, a társadalmi kohéziót, a fenntartható fejlődést és a kulturális sokszínűséget. Ezeket azonban kizárólag a piac egyértelműen nem megfelelő működése esetén lehet alkalmazni, miután megbizonyosodtak arról, hogy a támogatás a legalkalmasabb eszköz egy egyértelműen megfogalmazott közérdekű célkitűzés megvalósítására, és ha ezek nem torzítják a versenyt, és nem károsítják a környezetet [...]. Viszont be kell avatkozni, ha ezek a támogatások más politikai célokat veszélyeztetnek, mint pl. az éghajlatváltozás elleni küzdelem, a növekedést és foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégiát, az energiapiacok megfelelő működése és a nyersanyagokhoz való hozzáférés, eredeti célkitűzésüket nem tudják megvalósítani. http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sustainable-business/files/environment/hlg/doc_07/third_report_27_02_2007_en.pdf

⁽¹¹⁴⁾ A Bizottság 2007. november 20-i határozata az Olaszország által a ThyssenKrupp, Cementir és Nuova Terni Industrie Chimiche vállalkozások számára bevezetett C 36/A/06 támogatásról, (144) és (145) preambulumbekendés.

⁽¹¹⁵⁾ A levél szövegében ez áll: „Határozottan kijelentjük, hogy a fokozatos megszüntetést szigorúan arra az időszakra kell korlátozni, amely ahhoz szükséges, hogy a VPP kifejtse hatásait (becsléseink szerint kb. 2 év), továbbá hogy az egyszeri támogatás elvét kell alkalmazni.”

⁽¹¹⁶⁾ AVPP szerint a piaci erőfölénnyel rendelkező szolgáltatók virtuális kapacitás-kibocsátására versenytárgyalás útján kerül sor. Ez egy olyan, gyakran használt eszköz, amelynek célja a nagykereskedelmi piaci verseny elősegítése, amennyiben megszünteti a piaci erőfölénnyel rendelkező szolgáltató érdekeltségét abban, hogy piaci erejét arra használja, hogy az árakat az azonnali (spot) és a határidős piacokon mesterségesen magasban tartsa. A VPP vásárlója által fizetett ár a kötési árból, amely a termelő szervezetek változó költségeinek felel meg, és a versenytárgyalás keretén belül megállapított felárból tevődik össze.

⁽¹¹⁷⁾ Ennek a kizárásnak az indoklása a következő: „Úgy tűnik, hogy a kontinensen található többi vállalat nem ugyanazon, kivételes piaci körülmények között működik, mint a szardíniai vállalatok. A Versenypolitikai Főigazgatóság érvelése szerint az állami támogatásokat illetően semmi nem igazolja az eltérés alkalmazását.”

(248) 2009. július 9-én Olaszország jelentős késéssel meghozta az AEEG-t e mechanizmus bevezetéséhez szükséges hatáskörrel felruházó jogi rendelkezéseket. 2009. augusztus 17-én az AEEG elfogadta a VPP-t létrehozó, ARG/elt 115/09. sz. határozatot. Ez utóbbi módosítái megfelelnek a 2007. évi levélben megfogalmazott kritériumoknak. A szardíniai díjat a VPP bevezetését követő három hónapon belül, de legkésőbb 2009. december 31-én eltörlik.

6.5.3.1. Az olasz VPP ismertetése

(249) Az AEEG által hozott részletes szabályok értelmében az ENEL-nek és az E.ON-nak is virtuális termelőkapacitást kell átengednie olyan szolgáltatók számára, amelyek egyikükhöz sem kapcsolódnak. Az átengedendő kapacitásokat (az ENEL esetében 225 MW és az E.ON esetében 150 MW) a két erőfőlényvel rendelkező szolgáltató mindegyike piaci erejének függvényében határozták meg. A VPP a szardíniai villamosenergia-kereslet legalább 25 %-át fedezi, és öt éven keresztül működik, amíg a folyamatban lévő, a Szardínia és a felsziget közötti hálózati összeköttetést javító infrastrukturális projekteket be nem fejezik.

(250) A versenytárgyalásokon olyan piaci szereplők vehetnek részt, amelyek a végső felhasználók számára értékesítenek. A kínált termékek éves és/vagy öt éves futamidővel rendelkeznek. A versenytárgyalások a 2010. január 1-jét követő időszakra vonatkoznak.

(251) A szardíniai villamosenergia-hálózat fizikai korlátai miatt az olasz VPP-t pénzügyi eszközként hozzák létre⁽¹¹⁸⁾. Az ilyen típusú VPP-ben a vásárlóknak nem kell a végső felhasználók számára fizikailag eladni a pályázat tárgyát képező villamos energiát. A vásárlók automatikus pénzügyi elszámoláshoz jutnak minden egyes alkalommal, amikor a másnapi piacon fizetett ár meghalad egy bizonyos határértéket. A már létező vagy az olyan szolgáltatók számára, akik ügyfélként szeretnének kiépíteni a VPP-kapacitással való rendelkezés azért jelent előnyt, mert a VPP-t fedezeti eszközként lehet alkalmazni (más megvalósított fizikai tranzakciókhoz).

(252) Az ilyen típusú VPP versenyt serkentő hatása abból ered, hogy az erőfőlényvel rendelkező szereplők nem érzik annak szükségét, hogy piaci erejüket a másnapi piacokon az árak magas tartása érdekében alkalmazzák, mivel az

a haszon, amelyet ezzel a stratégiával meg tudnának szerezni, a VPP vásárlóit illeti meg.

6.5.3.2. A díj összeegyeztethetősége a VPP alapján

(253) Annak ellenére, hogy a VPP-nek feltehetően versenyt serkentő hatása van a szardíniai villamosenergia-piacon, és a 2007-ben megfogalmazott javaslat ellenére a Bizottság a jelen esetben arra a következtetésre jutott, hogy a VPP nem ad elégséges alapot a támogatás összeegyeztethetőségének igazolására sem a megvalósítását követő átmeneti időszakra, sem a megvalósítást megelőző időszakra az alább részletezett okok miatt.

(254) A Bizottság nem zárja ki, hogy bizonyos kivételes körülmények között egy, a „piac liberalizálását” célzó korrekciós intézkedés (vagy a jelen esetben inkább egy jogilag a verseny előtt megnyitott, de nagyon koncentrált piac versenyhelyzetének javítása érdekében hozott strukturális intézkedés) megalapozhatja egy állami támogatás összeegyeztethetőségét. Jelen esetben a Bizottság a szardíniai villamosenergia-piacot jellemző verseny problémáját⁽¹¹⁹⁾, és a probléma, valamint a támogatás közötti ok-okozati viszony fennállását, továbbá a VPP mint korrekciós intézkedés hatékonyságát vizsgálta.

(255) Először is a szardíniai versenyt jellemző probléma jellegét illetően meg kell jegyezni, hogy a szigeten megállapított magas árak különböző tényezők együtthatásaként jöttek létre: a hálózati összeköttetés hiánya, a termelési portfólió költségstruktúrája és a két legnagyobb termelő piaci ereje. Az, hogy a szigetet villamosenergia-hálózati összeköttetés hiánya jellemzi, nincs összefüggésben a liberalizációval, és inkább földrajzi elhelyezkedésének természetes velejárója. Az EU több országa szigetország, és majdnem minden tagállam rendelkezik szigetekkel, amelyek villamosenergia-összeköttetése nem elégséges, sőt nem létező. A termelési portfólió költségstruktúrája nincs közvetlen összefüggésben sem a villamosenergia-piac működésével, sem az erőfőlényvel rendelkező szereplők piaci erejével. Ehelyett inkább a rendelkezésre álló elsődleges energiaforrásoktól és más olyan fizikai, valamint földrajzi korlátoktól függ, amelyek a villamosenergia-termelők által végzett befektetéseket befolyásolják. Végezetül egy sziget erősen koncentrált piacstruktúrája valószínűleg inkább a szabály, nem pedig a kivétel. Következésképpen az egyetlen olyan versenytényező, amelyet ki lehet emelni, nem más, mint a duopóliumhelyzet, amely arra ösztönözheti az erőfőlényvel rendelkező piaci szereplőket, hogy magas árakat állapítsanak meg. Ez azonban csak az egyik olyan tényező közül, amely hozzájárul a szardíniai magas árakhoz.

⁽¹¹⁸⁾ A VPP szerződéses formában jön létre, amely a nyertesnek a másnapi piacon a szardíniai termelőknek fizetett ár és a kötési ár közötti pozitív különbség automatikus megszerzésének jogát biztosítja. A vásárló által az eladónak fizetett árát versenytárgyalással állapítják meg, és ez utóbbiból a másnapi piaci ár és a kötési ár közötti pozitív különbséget kapja meg.

⁽¹¹⁹⁾ A Bizottság ennek érdekében az AEEG jelentéseiben szereplő elemzésre támaszkodott.

- (256) Másodsorban a Bizottság megvizsgálta, hogy van-e okozati viszony a kedvezményes díjak és a szardíniai piacot jellemző helyzet között. E díjaknak soha nem az volt a célja, hogy Szardínia versenypiaci helyzetét orvosolják, mivel az Olaszország által közölt szardíniai díjak a felhasználók csak egy szűk köre, közöttük a legnagyobb tárgyalóerővel rendelkezők számára jelentettek megoldást. Maga Olaszország is elismerte, hogy az Alcoa-díj célja az volt, hogy a vállalkozás által Szardínián fizetett árat a többi országban az alumíniumgyártók számára alkalmazott árakhoz igazítsa.
- (257) A vizsgált támogatás a termelési duopólium által jellemzett helyzetet még tovább is ronthatta. A vizsgált intézkedést alkotó ellentételezési támogatási rendszer egyáltalán nem ösztönözte az Alcoát arra, hogy vásárlóerejét villamosenergia-kiadásai csökkentésére használja fel, mivel azon érdekét, hogy a legalacsonyabb áron vásároljon, a számára folyósított ellentételezési támogatások elégítették ki, nem pedig a kiskereskedelmi piacon meglévő tárgyalóereje, amelyet szardíniai villamosenergia-nagyfogyasztói státusa biztosít számára. Mivel az Alcoa érdekét arra korlátozták, hogy a hagyományos szolgáltatótól különböző szolgáltatási feltételeket érvényesítsen, előfordulhat, hogy az ellentételezési támogatások bizonyos mértékben hátrányosan érintették a kiskereskedelmi piaci versenyt valamennyi villamosenergia-fogyasztót illetően azáltal, hogy megerősítették az erőfölénnyel rendelkező piaci szereplő helyzetét.
- (258) Harmadsorban a hatékony verseny feltételeinek a VPP-től várt tényleges javulása nincs arányban a biztosított támogatás alkalmazási körével és intenzitásával. Úgy tűnik, hogy a korrekciós intézkedés meglehetősen korlátozott hatást gyakorolt a szardíniai piacra. Az intézkedés csak az erőfölénnyel rendelkező szereplők viselkedését befolyásolhatja, mert a pénzügyi eszközként létrehozott VPP-k, mint amilyen az Olaszországban bevezetett VPP is, semmilyen módon nem befolyásolják a hálózati összeköttetést vagy a termelési költségeket, és ellentétben az ún. bérmunka-megállapodásokkal, nem hivatottak a termelési piac struktúráját módosítani.
- (259) Negyedrészt pedig a támogatás torzítja a versenyt a nyersalumínium-piacon, míg a VPP egy másik piacon, a villamos energia piacán némileg javítja majd a versenyt. A VPP természeténél fogva nem tud közvetlen hatást gyakorolni az alumíniumpiacra.

6.5.4. Következtetések a támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban (Veneto tartomány és Szardínia)

- (260) A fentiek értelmében a Bizottság úgy véli, hogy az Alcoa Veneto tartománybeli és szardíniai olvasztói számára biztosított díjat illetően az EK-Szerződés 87. cikke szerinti egyik eltérést sem lehet alkalmazni. A 87. cikk

(2) bekezdésében foglalt eltérések azért nem alkalmazhatók, mivel a támogatás nem szociális jellegű, nem természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására szolgál, és nem a Németország felosztásából eredő gazdasági hátrányok ellensúlyozására vonatkozik. A 87. cikk (3) bekezdésének b) és d) pontja szerinti eltéréseket szintén nem lehet alkalmazni, mert az intézkedés nem egy közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításához, vagy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetéséhez, vagy a kulturát és a kulturális örökség megőrzéséhez előmozdításához nyújtott támogatás. A 87. cikk (3) bekezdésének a) pontja szerinti eltérésre vonatkozóan a (220)–(240) preambulumbekkezdésben fentebb ismertetett elemzés bemutatja, hogy a támogatást nem lehet a rendkívül alacsony életszínvonalú vagy jelentős alulfoglalkoztatottsággal küzdő térségek gazdasági fejlődését előmozdító támogatásként engedélyezni. Végezetül az elemzés bebizonyítja, hogy a díj, még VPP-hez kapcsolva sem összeegyeztethető az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti eltéréssel (konkrétabban lásd a (216), (217), a (241)–(245) és a (253)–(259) preambulumbekkezdést).

- (261) Következésképpen az Alcoának a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (1) bekezdése és a 2004. évi rendelet (amennyiben a díj e rendelet 2006. január és 2007. június közötti alkalmazásának eredményeként alakulhatott ki) alkalmazásával biztosított kedvezményes díj meghosszabbítását a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani.

6.6. Visszafizettetés

- (262) A 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen, jogellenes támogatásra vonatkozó elutasító határozat esetén a hatékony versenyt a lehető legrövidebb időn belül helyre kell állítani, és a támogatást vissza kell fizettetni (kamatokkal együtt), kivéve, ha a visszafizettetés ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével.

6.6.1. Jogos bizalom és a közösségi jog egyéb olyan általános elvei, amelyek alkalmasak a támogatás visszafizetetésének megakadályozására

6.6.1.1. Jogos bizalom

- (263) A megszilárdult ítélkezési gyakorlat szerint, amikor egy támogatást úgy vezetnek be, hogy arról a Bizottságot ezt megelőzően az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése szerint nem tájékoztatják, a támogatás kedvezményezettje nem hivatkozhat e támogatás szabályszerűségébe vetett jogos bizalomra⁽¹²⁰⁾. Egy kellő gondossággal eljáró vállalat általában meg tudja állapítani, hogy a tájékoztatási eljárást betartották-e, és hogy a támogatás jogszerű-e.

⁽¹²⁰⁾ A Bíróság C-24/95. sz., *Alcan Deutschland* ügyben hozott ítéletének 25., 30. és 31. pontja (EBHT 1997, I-1591. o.) és a Bíróság C-183/02 P. sz. és C-187/02. sz., *Demesa és Territorio histórico de Álava* kontra *Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítéletének 45. pontja (EBHT 2004, I-10609. o.).

- (264) Mindazonáltal nem lehet kizárni a jogszerűtlen támogatás kedvezményezettje számára azt a lehetőséget, hogy olyan rendkívüli körülményekre hivatkozzon, amelyek jogszerű módon megalapozhatták bizalmát e támogatás szabályosságában, és megtagadja annak visszafizetését⁽¹²¹⁾. Továbbá „ha a gondos és körültekintő gazdasági szereplő képes előre látni egy érdekeit érintő jogszabály hatálybalépését, akkor a jogszabály hatálybalépésekor nem hivatkozhat a nevezett elvre”⁽¹²²⁾.
- (265) A Bizottság megvizsgálta, hogy az Alumix-határozat létezésével kapcsolatos rendkívüli körülmények, amelyekre az Alcoa hivatkozott, megalapozhatták-e a szabályosságába vetett jogos bizalmát.
- (266) A Bíróság megszilárdult ítélkezési gyakorlata szerint a jogos bizalmat csak olyan pontos, feltétel nélküli és ellentmondásmentes biztosítékok kelthetnek, amelyek abból a megalapozott feltételezésből erednek, hogy az intézkedés nem állami támogatás vagy nem jogellenes⁽¹²³⁾.
- (267) Az Alcoa azt állítja, hogy még akkor is, ha a jelenlegi rendszert nem is lehet „létező támogatásnak” tekinteni, hivatkozhat a jogos bizalom elvére, mivel amikor az Alumixot megszerezte, és úgy döntött, hogy befektet a két olvasztóba, arra a tényre támaszkodott, hogy az Alumix-határozat támogatás hiányát állapította meg. Az Alcoa többek között a Bizottságnak az acélgéártási vállalkozások külföldi telephelyei számára előírt adómentességi rendelkezésekre vonatkozó határozatát idézi⁽¹²⁴⁾ precedensként (lásd a (97) preambulumbekendést).
- (268) A Bizottságnak Franciaország által, az acélgéártási vállalkozások külföldi telephelyei számára előírt adómentességi rendelkezésekre vonatkozó e határozata szerint a létező támogatásra vonatkozó rendelkezéseket nem lehet közvetlenül alkalmazni, mivel az acélgéártási ágazat számára nyújtott, az ESZAK-Szerződés hatálya alá tartozó támogatásról van szó, és ez a Szerződés nem ismeri el a létező támogatás fogalmát. E határozatban a Bizottság elismerte a kedvezményezettnek az intézkedésbe vetett jogos bizalmát az EK-Szerződés vonatkozó rendelkezéseinek analógia útján történő alkalmazásával,
- és nem rendelte el a támogatás visszafizetését. Mindazonáltal az ügy nagyon hasonlított a belgiumi székhelyű koordinációs központok ügyre, amely keretén belül a Bizottság módosította egy olyan intézkedés értékelését, amelyről korábban már megállapította, hogy nem támogatás, hacsak a tagállam azt nem módosítja. A (210) preambulumbekendésben megfogalmazott következtetések lehetővé teszik a Bizottság számára, hogy elvesse azt az állítást, miszerint az említett határozatra lehetne hivatkozni az Alcoa jogos bizalmának elismeréséhez.
- (269) Az Alumix-határozatnak az Alcoa által tulajdonított fontosság tekintetében érdemes megjegyezni, hogy ez a határozat kizárólag csak akkor alapozhatja meg a kedvezményezett jogos bizalmát, ha az értékelt díjmechanizmus a 2005. december 31-ét megelőző időszakban nem volt támogatás.
- (270) Ellenben az Alumix-határozat nem alapozhatott meg semmiféle jogos bizalmat a díjnak a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése általi meghosszabbítása tekintetében. Az Alcoa nem hivatkozhatott az abba vetett jogos bizalomra, hogy a díjat 2010-ig meghosszabbító 2005. évi intézkedés nem automatikusan nem minősül támogatásnak. Olyan intézkedés esetében, amelyet a) jelentős mértékben módosítottak; b) meghosszabbítottak, egy körültekintő kedvezményezettnek meg kellett volna bizonyosodnia a támogatás jogszerűségéről.
- (271) Az Alumix-határozatból származó jogos bizalom hiányát az Elsőfokú Bíróság ítéletének 109. pontja konkrétan megerősíti.
- (272) Az a tény, hogy az Alcoa olasz létesítményekbe fektetett be, nem alapozza meg a módosított és meghosszabbított díjmegállapodás jogszerűségébe vetett jogos bizalmat, mivel az eredeti Alumix-díj biztosításakor egyértelmű volt, hogy a díjat csupán tízéves időszakra hozták létre, és hogy az Alcoa a befektetéseit ezen az alapon időzítette, és nem egy határozatlan időre szóló díj alapján.
- (273) A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság megállapította, hogy az engedélyezett Alumix-díj létezése nem alapozhatta meg az Alcoának a vitatott intézkedés jogszerűségébe vetett jogos bizalmát.
- (274) A szardíniai létesítmény tekintetében a Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a 2007. évi levél és az ennek következményeképpen bekövetkezett események megalapozhatták-e az Alcoa jogos bizalmát.

⁽¹²¹⁾ A Bíróság C-5/89. sz., *Németország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 16. pontja (EBHT 1990, I-3437. o.).

⁽¹²²⁾ Lásd a 78/77. sz., *Lührs* ügyben hozott ítélet 6. pontját (EBHT 1978, 169. o.); a 265/85. sz., *Van de Bergh en Jurgens* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 44. pontját (EBHT 1987, 1155. o.) és a T-489/93. sz., *Unifruit Hellas* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 51. pontját (EBHT 1994, II-1201. o.).

⁽¹²³⁾ Lásd a 265/85. sz., *Van den Bergh en Jurgens* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 44. pontját ugyanitt, a C-152/88. sz., *Sofrimport* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 26. pontját (EBHT 1990, I-2477. o.), a T-290/97. sz., *Mehibas Dorstselaan* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 59. pontját (EBHT 2000, II-15. o.) és a T-223/00. sz., *Kyowa Hakko Kogyo* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 51. pontját (EBHT 2003, II-2553. o.).

⁽¹²⁴⁾ Lásd az 51. lábjegyzetet.

(275) Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a 2007. évi levélben a Bizottság nem adott semmiféle konkrét és feltétel nélküli biztosítékot arra vonatkozólag, hogy a VPP lehetővé teszi a támogatás összeegyeztethetőségének megállapítását. A Bizottság szolgálatai által írt levél csupán azt jelezte, hogy „a versenypolitikáért felelős európai biztos készen áll a biztosok testületének azt javasolni, hogy engedélyezze a szardíniai villamosenergia-díjak fokozatos, rövid időn belüli megszüntetését”. Ez a megfogalmazás azt sugallta, hogy az ügy pozitív megoldása a határozattervezet biztosok testülete általi engedélyezésétől függ. Következésképpen a státusánál (szolgálati levél) és tartalmánál (feltételes biztosítás) fogva a 2007. évi levél nem alapozhat meg Bíróság által elismert jogos bizalmat.

6.6.1.2. A közösségi jog egyéb általános elvei

(276) Ezzel kapcsolatban sem Olaszország, sem az Alcoa nem tett észrevételeket. A Bizottság mindazonáltal megvizsgálta, hogy a közösségi jognak egyéb általános elvei egészében vagy részben megakadályozzák-e a visszafizetést.

(277) A Veneto tartománybeli létesítményt illetően a támogatás visszafizetése vélhetően nem ütközik a közösségi jog általános elveibe. Vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság komoly kétségeit fejezte ki a Veneto tartománybeli létesítmény számára juttatott támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban, és az eljárás ezt követő része során nem merült föl olyan elem, amely e kétségeket eloszlatta volna.

(278) A szardíniai létesítménnyel kapcsolatban a Bizottság megvizsgálta a 2007. évi levél eredményeképpen létrejött helyzetet, és az ezt követően bekövetkezett eseményeket. Amint az a fenti (275) preambulumbekkezdésben szerepel, a Bizottság szolgálatainak levele nem adott semmiféle konkrét és feltétel nélküli biztosítékot arra vonatkozólag, hogy a VPP lehetővé teszi a támogatás összeegyeztethetőségének megállapítását, és csupán azt jelezte, hogy ha Olaszország gyorsan reagál az abban tett javaslatra, akkor a versenypolitikáért felelős európai biztos kész javaslatot tenni, hogy engedélyezzék a díj fokozatos, rövid időn belüli megszüntetését. A VPP alkalmazásának lehetősége az eljárás során mindvégig nyitva állt, mígnem Olaszország úgy döntött, hogy azt megvalósítja.

(279) E javaslat ellenére, amint azt a (253)–(259) preambulumbekkezdésben is kifejtettük, a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a VPP nem szolgálhat a támogatás összeegyeztethetőségét elismerő határozat alapjául, mégpedig az intézkedés körülményeivel és a VPP általános jellegével kapcsolatos okok miatt, nem pedig az

Olaszországgal folytatott megbeszélések eredményeképpen. Mindazonáltal meg kell vizsgálni, hogy a VPP-vel kapcsolatos, elhúzódozó tárgyalások eredményezhetik-e annak az előfeltevésnek az elvetését, hogy valamely jogellenes támogatás összeegyeztethetlenségének megállapítása szükségszerűen a támogatás teljes összegének visszafizetetését vonja maga után.

(280) Annak ellenére, hogy a vizsgálat nem tartott kivételesen hosszú ideig (három év), a Bizottság elismeri, hogy jelen esetben azt a VPP bevezetésével kapcsolatos tárgyalások hosszabbították meg.

(281) Bár erre nagyrészt amiatt került sor, hogy Olaszország késve reagált a javaslatra, a Bizottság elismeri, hogy e tárgyalások elhúzódoása ellentétes a gondos ügyintézés elvével, és befolyásolta a kedvezményezett viselkedését a vizsgálat hátralevő részében. Valójában az Bizottság által felvetett és nem elég gyorsan eloszlalt lehetőség, hogy a VPP kedvező megoldást eredményez a szardíniai létesítmény esetében, kedvezőtlenül befolyásolhatta azt, ahogyan az Alcoa a vizsgálati eljárás megindítását követően Szardínián nyújtott támogatás visszafizetetésének kockázatát értékelte, ami kihatással lehetett befektetési stratégiájára és tevékenységeinek telepítésére. A 2007. évi levél szerint az Alcoa úgy dönthetett volna, hogy Szardínián beszünteti tevékenységeit, így korlátozva a visszafizetendő pénzüsszeget.

(282) Ilyen körülmények között a Bizottság helyénvalónak ítéli, hogy a szardíniai létesítménynek a levél keltezési időpontja, azaz 2007. január 19-e és e határozat időszakban közötti időszakban nyújtott támogatást ne kelljen visszafizetni.

6.6.2. A visszafizetendő összegek meghatározása

(283) Végezetül az Alcoa-nak a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése alapján 2006. január 1-jétől nyújtott jogellenes támogatás teljes összegét vissza kell fizetnie kamatokkal együtt az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 21-i 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezetének megfelelően ⁽¹²⁵⁾.

(284) A visszafizetés célja, hogy a kedvezményezettnek a jogellenes támogatás nyújtását megelőző versenyhelyzetét visszaállítsa. A visszafizetendő összeg meghatározása érdekében tehát meg kell állapítani azt az árat, amelyet az Alcoa a villamosenergia-piacon akkor fizetett volna, ha a díjat nem hosszabbították volna meg.

⁽¹²⁵⁾ HL L 140., 2004.4.30., 1. o.

(285) A (157) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint az Alcoa kétoldalú szerződést kötött az ENEL-lel egy névleges árra, amely körülbelül az általa a nagyfeszültségű áramszolgáltatásért alkalmazott átalányárnak felel meg. A Bizottság szerint ez az az ár, amelyet az Alcoa a díj hiányában fizetett volna. A Bizottság úgy véli tehát, hogy a visszafizetendő összeg a szerződéses ár és a kedvezményes ár közötti különbségnek felel meg. Ez az összeg az az ellentételezési támogatás, amelyet a kérdéses időszakban a vállalkozás megkapott⁽¹²⁶⁾. A Bizottság ugyanezt a számítási módszert alkalmazta a Terni-ügyben is⁽¹²⁷⁾, amely közvetlenül vonatkozatható a jelen esetre.

(286) A teljesség igénye érdekében a Bizottság szintén megvizsgálta és elvetette azt az érvelést, amely szerint állami támogatás hiányában az Alcoa kedvezőbb árat kaphatott volna szolgáltatójától, és hogy ezért a visszafizetést egyéb, a valóságnak állítólag jobban megfelelő mutató alapján kellene meghatározni.

(287) Mindenekelőtt és elvből a Bizottság nem részesíti előnyben elméleti mutatók alkalmazását, amikor konkrét és megfelelő referenciával rendelkezik. Az Unicredito-ügyben⁽¹²⁸⁾ a Bíróság visszautasított egy ilyen jellegű elméleti megközelítést, és kijelentette, hogy „az eredeti állapot helyreállítása [...] nem a múlt rekonstrukcióját jelenti hipotetikus tények alapján, mint az érdekelt gazdasági szereplők sokféle döntései”.

(288) Továbbá miután a Bizottság 2004-ben és 2006-ban megindította a díjra vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárást, és felkérte az Alcoát, hogy mutassa be az anyavállalat garanciáját a támogatás visszafizetetésének kockázati fedezetéül, a vállalatnak egyértelműen érdekében állt volna, hogy tárgyaljon az ENEL-lel energiaellátása legkedvezőbb feltételeiről. Következésképpen semmilyen elem nem utal arra, hogy az Alcoa és az ENEL által szabadon megállapított szerződéses ár ne tükröznék megfelelően azt a piaci árat, amelyet az Alcoa a támogatás hiányában fizetett volna.

7. KÖVETKEZTETÉS

(289) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével jogellenesen hajtotta végre a Miniszterek Tanácsa elnöke 2004. február 6-i rendelete 1. cikkének és a 80/2005. sz., törvényerejű rendelet 11. cikkének (11) bekezdésének az Alcoa számára alkalmazott kedvezményes díjat meghosszabbító intézkedéseit. A Bizottság úgy véli, hogy erre az egyértelműen működési támogatásnak minősülő rendelkezésre az állami támogatások EK-Szerződés által előírt általános tilalmától való eltérések egyike sem alkalmazható, vagyis

az nem egyeztethető össze a közös piaccal. Következésképpen a további kifizetéseket meg kell szüntetni, és a már folyósított támogatást vissza kell fizettetni az alábbiak szerint. A visszafizetendő összeg a kiegyenlítési alap által az Alcoának kifizetett ellentételezési támogatás teljes összege. Veneto tartomány esetében a visszafizetetés a 2006. január 1-jétől az e határozat elfogadásának időpontjáig terjedő időszakra vonatkozik. Szardínia esetében a visszafizetetés a 2007. évi levelet megelőző, azaz a 2006. január 1-jétől 2007. január 18-ig terjedő időszakra vonatkozik,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Alcoa Trasformazioni számára 2006. január 1-jétől – a Miniszterek Tanácsa elnöke 2004. február 6-i rendeletének 1. cikke, és a 80/2005. sz., törvényre alakított, 35. sz. törvényerejű rendelet 11. cikkének (11) bekezdése alapján – Olaszország által jogellenesen nyújtott állami támogatás ellentétes az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésével, és összeegyeztethetetlen a közös piaccal. A támogatás összegét az e határozat (285) preambulumbekkezdésében bemutatott módszer szerint kell kiszámítani.

2. cikk

(1) Olaszország visszafizeteti az 1. cikkben említett, a kedvezményezett számára kifizetett támogatást. Veneto tartomány esetében a visszafizetetés a 2006. január 1-től az e határozat elfogadásának időpontjáig terjedő időszakra vonatkozik. Szardínia esetében a visszafizetetés a 2006. január 1-jétől 2007. január 18-ig terjedő időszakra vonatkozik.

(2) A visszafizetendő összegeknek tartalmazniuk kell a kamatokat, a támogatásnak a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetés időpontjáig.

(3) A kamatokat a 271/2008/EK bizottsági rendelettel⁽¹²⁹⁾ módosított 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

(4) Olaszország e határozat elfogadásának időpontjától megszünteti az 1. cikkben említett támogatás még ki nem fizetett összegeinek nyújtását.

3. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatás visszafizetése azonnali és tényleges.

(2) Olaszország e határozatot a határozatról szóló értesítés napjától számított négy hónapon belül végrehajtja.

⁽¹²⁶⁾ A Bizottság nem rendelkezik az összeg pontos kiszámításához szükséges adatokkal.

⁽¹²⁷⁾ Lásd a 9. lábjegyzetet. A Terni-ügyben a kedvezményes díjat szintén a 80/2005. sz. törvény 11. cikkének (11) bekezdése alkalmazásával hosszabbították meg, és a kedvezményes díjat azonos módon állapították meg, finanszírozták és fizették ki, mint az Alcoa-díjat (jóllehet az ár a két kedvezményezett esetében nem azonos).

⁽¹²⁸⁾ A Bíróság C-148/04 sz., Unicredito-ügyben hozott ítélete (EBHT 2005, I-11137. o.).

⁽¹²⁹⁾ HL L 82., 2008.3.25., 1. o.

4. cikk

(1) Az e határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül Olaszország a következő információkat nyújtja be a Bizottságnak:

- a) a kedvezményezettel visszafizettetendő teljes összeg (tőke és kamat);
- b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott vagy tervezett intézkedések részletes ismertetése;
- c) azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezett számára előírták a támogatás visszafizetését.

(2) Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedések alakulásáról, amíg az 1. cikkben említett támogatás visszafizet-

tetése be nem fejeződött. A Bizottság kérésére haladéktalanul tájékoztatást nyújt be az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Ezenkívül részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezett által már visszafizetett összegekről.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009. november 19-én.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja

2010-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves CD-ROM	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi CD-ROM (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, CD-ROM, heti 2 kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű CD-ROM-on.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

A CD-ROM-formátumot 2010 folyamán DVD-formátum váltja fel.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU