

Dziennik Urzędowy

L 227

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 53

28 sierpnia 2010

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

- ★ **Regulamin nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów** 1

IV Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom

2010/460/WE:

- ★ **Decyzja Komisji z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawie pomocy państwa C 38/A/04 (ex NN 58/04) i C 36/B/06 (ex NN 38/06) przyznanej przez Włochy na rzecz Alcoa Trasformazioni (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8112) ⁽¹⁾**..... 62

Cena: 4 EUR

(¹) Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ wywołują skutki prawne w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w ostatniej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343/Rev.X, dostępnego pod adresem:

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

Regulamin nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów

obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

Suplement nr 1 do serii 01 poprawek – data wejścia w życie: 17 marca 2010 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego
4. Ogólne wymogi odnoszące się do mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających
5. Wystąpienie o homologację pojazdu wyposażonego w mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający
6. Ogólne wymogi dla pojazdów wyposażonych w mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający
7. Oznaczenia
8. Homologacja
9. Modyfikacje mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego lub pojazdu i rozszerzenie homologacji
10. Zgodność procedur produkcji
11. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
12. Ostateczne zaniechanie produkcji
13. Przepisy przejściowe
14. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Zawiadomienie dotyczące udzielenia, rozszerzenia, odmowy udzielenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego zgodnie z regulaminem nr 55
- Załącznik 2 – Zawiadomienie dotyczące udzielenia, rozszerzenia, odmowy udzielenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu pojazdu w odniesieniu do mocowania mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego zgodnie z regulaminem nr 55

Załącznik 3 – Przykładowe rozmieszczenie znaku homologacji

Załącznik 4 – Przykładowe rozmieszczenie oznaczeń wartości charakterystycznych

Załącznik 5 – Wymogi odnoszące się do mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających

Załącznik 6 – Badanie mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających

Załącznik 7 – Instalacja i specjalne wymogi

1. ZAKRES

1.1. Niniejszy regulamin ustanawia wymogi, które muszą spełniać mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich elementy, aby można je było uznać w skali międzynarodowej za wzajemnie zgodne.

1.2. Niniejszy regulamin dotyczy urządzeń i elementów przeznaczonych dla:

1.2.1. pojazdów silnikowych i przyczep przeznaczonych do tworzenia zestawu pojazdów ⁽¹⁾;

1.2.2. pojazdów silnikowych i przyczep przeznaczonych do tworzenia pojazdów przegubowych ⁽¹⁾, gdzie obciążenie pionowe wywierane na pojazd silnikowy przez przyczepę nie przekracza 200 kN.

1.3. Niniejszy regulamin dotyczy:

1.3.1. znormalizowanych urządzeń i elementów określonych w pkt 2.3;

1.3.2. nieznormalizowanych urządzeń i elementów określonych w pkt 2.4;

1.3.3. nieznormalizowanych różnych urządzeń i elementów określonych w pkt 2.5.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

2.1. „Mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich elementy” oznaczają wszelkie elementy ramy, części nośnych nadwozia i podwozia pojazdu silnikowego oraz przyczepy, przy pomocy których są one sprzężone, aby stworzyć zespół pojazdów lub pojazdy przegubowe. Należą do nich także części zamontowane na stałe lub odłączane, służące mocowaniu lub obsłudze wyżej wymienionych urządzeń i elementów sprzęgających.

2.2. Wymóg automatycznego sprzężenia jest spełniony, jeśli cofanie pojazdu ciągnącego względem przyczepy wystarczy do kompletnego sprzężenia, automatycznego zablokowania złącza i zasygnalizowania prawidłowego zaczepienia urządzeń blokujących bez interwencji z zewnątrz.

W przypadku złączy typu hakowego wymóg automatycznego sprzężenia jest spełniony, jeśli otwarcie i zamknięcie urządzenia zatraskującego odbywa się bez interwencji zewnętrznej, kiedy ucho dyszla wsuwane jest w hak.

2.3. Znormalizowane mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich elementy są zgodne ze znormalizowanymi wymiarami i charakterystykami określonymi w niniejszym regulaminie. Są one zamienne w obrębie swojej klasy, niezależnie od producenta.

2.4. Nieznormalizowane mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich elementy nie są całkowicie zgodne ze znormalizowanymi wymiarami i charakterystykami określonymi w niniejszym regulaminie, lecz mogą być łączone ze znormalizowanymi urządzeniami sprzęgającymi i ich elementami w odpowiedniej klasie.

2.5. Różne nieznormalizowane mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich elementy nie są zgodne ze znormalizowanymi wymiarami i charakterystykami określonymi w niniejszym regulaminie i nie mogą być łączone ze znormalizowanymi urządzeniami sprzęgającymi i ich elementami. Należą do nich na przykład urządzenia nieodpowiadające żadnej z klas od A do L oraz T wyszczególnionych w pkt 2.6, takie jak przeznaczone do użytku w specjalnym transporcie ciężarowym oraz różne urządzenia zgodne z istniejącymi normami krajowymi.

⁽¹⁾ W rozumieniu przyjętym w Konwencji o ruchu drogowym (Wiedeń, 1968) art. 1, lit. t) i u).

- 2.6. Mechaniczne urządzenia i elementy sprzęgające klasyfikuje się według typu jak następuje:
- 2.6.1. Klasa A: Zaczepy kulowe i haki holownicze, w których zastosowano urządzenie kuliste o średnicy 50 mm oraz haki na pojeździe ciągnącym do sprzężenia z przyczepą przy pomocy głowicy zaczepowej – zob. załącznik 5, pkt 1.
- 2.6.1.1. Klasa A50-1 do 50-5: Znormalizowane zaczepy kulowe o średnicy 50 mm z kołnierzem mocowanym na śruby.
- 2.6.1.2. Klasa A50-X: Nieznormalizowane zaczepy kulowe o średnicy 50 mm i haki.
- 2.6.2. Klasa B: Głowice zaczepowe mocowane do dyszła przyczep w celu sprzężenia z zaczepem kulowym o średnicy 50 mm na pojeździe ciągnącym – zob. załącznik 5, pkt 2.
- 2.6.2.1. Klasa B50-X: Nieznormalizowane głowice zaczepowe o średnicy 50 mm.
- 2.6.3. Klasa C: Sprzężenia dyszłowe ze sworzniem o średnicy 50 mm oraz szczęką i automatycznie otwierającym i zamykającym się sworzniem na pojeździe ciągnącym w celu połączenia z przyczepą przy pomocy ucha dyszła – zob. załącznik 5, pkt 3:
- 2.6.3.1. Klasa C50-1 do 50-7: Znormalizowane sprzężenia dyszłowe ze sworzniem o średnicy 50 mm.
- 2.6.3.2. Klasa C50-X: Nieznormalizowane sprzężenia dyszłowe ze sworzniem o średnicy 50 mm.
- 2.6.4. Klasa D: Ucha dyszła z otworem równoległym odpowiednim dla sworznia o średnicy 50 mm zamocowane do dyszła przyczep w celu połączenia z automatycznymi sprzężeniami dyszłowymi – zob. załącznik 5, pkt 4:
- 2.6.4.1. Klasa D50-A: Znormalizowane ucha dyszła o średnicy 50 mm do mocowania spawanego.
- 2.6.4.2. Klasa D50-B: Znormalizowane ucha dyszła o średnicy 50 mm do mocowania na gwint/śruby.
- 2.6.4.3. Klasa D50-C i 50-D: Znormalizowane ucha dyszła o średnicy 50 mm do mocowania na śruby z nakrętkami.
- 2.6.4.4. Klasa D50-X: Nieznormalizowane ucha dyszła o średnicy 50 mm.
- 2.6.5. Klasa E: Nieznormalizowane dyszła zawierające urządzenia najazdowe i podobne elementy wyposażenia zamocowane z przodu ciągniętego pojazdu lub do podwozia pojazdu, które są odpowiednie do sprzężenia z pojazdem ciągnącym przy pomocy uch dyszła, głowic zaczepowych lub podobnych urządzeń sprzęgających – zob. załącznik 5, pkt 5.
- Dyszle mogą być umocowane zawiasowo, tak aby mogły się swobodnie poruszać w płaszczyźnie pionowej i nie podtrzymywać żadnego pionowego obciążenia lub umocowane nieruchomo w płaszczyźnie pionowej, tak aby podtrzymywać pionowe obciążenie (sztywne dyszle). Sztywne dyszle mogą być całkowicie sztywne lub podatne.
- Dyszle mogą zawierać więcej niż jeden element oraz mogą być regulowane lub wygięte.
- Niniejszy regulamin dotyczy dyszli, które są oddzielnymi jednostkami i nie stanowią integralnej części podwozia ciągniętego pojazdu.
- 2.6.6. Klasa F: Nieznormalizowane belki pociągowe zawierające wszystkie elementy i urządzenia pomiędzy urządzeniami sprzęgającymi, takimi jak zaczepy kulowe i sprzężenia dyszłowe, a ramą (np. tylną poprzecznicą ramy), nadwoziem nośnym lub podwoziem pojazdu ciągniętego – zob. załącznik 5, pkt 6.
- 2.6.7. Klasa G: Sprzęgi siodłowe są płaskimi urządzeniami sprzęgającymi posiadającymi automatyczne zamknięcie sprzęgające i mocowane są do pojazdu ciągniętego w celu połączenia ze sworzniem sprzęgu siodłowego o średnicy 50 mm przymocowanym do naczepy – zob. załącznik 5, pkt 7.

- 2.6.7.1. Klasa G50: Znormalizowane sprzęgi siodłowe o średnicy 50 mm.
- 2.6.7.2. Klasa G50-X: Nieznormalizowane sprzęgi siodłowe o średnicy 50 mm.
- 2.6.8. Klasa H: Sworznie sprzęgu siodłowego o średnicy 50 mm są urządzeniami montowanymi do naczepy w celu połączenia ze sprzęgiem siodłowym pojazdu ciągnącego – zob. załącznik 5, pkt 8:
- 2.6.8.1. Klasa H50-X: Nieznormalizowane sworznie sprzęgu siodłowego o średnicy 50 mm.
- 2.6.9. Klasa J: Nieznormalizowane płyty montażowe zawierające wszystkie elementy i urządzenia do mocowania sprzęgu siodłowego do ramy lub podwozia pojazdu ciągnącego. Dopuszcza się możliwość ruchu płyty w poziomie, tzn. suwliwego sprzęgu siodłowego – zob. załącznik 5, pkt 9.
- 2.6.10. Klasa K: Znormalizowane zaczepy hakowe przeznaczone do użytku z właściwymi pierścieniowymi uchami dyszli klasy L – zob. załącznik 5, pkt 10.
- 2.6.11. Klasa L: Znormalizowane pierścieniowe ucha dyszli do użytku z właściwymi hakami sprzęgającymi klasy K – zob. załącznik 5, pkt 4.
- 2.6.12. Klasa S: Urządzenia i elementy nieodpowiadające żadnej z powyższych klas A do L lub T, używane na przykład w specjalnym transporcie ciężarowym lub urządzenia używane wyłącznie w niektórych krajach i objęte aktualnymi normami krajowymi.
- 2.6.13. Klasa T: Nieznormalizowane, nieautomatyczne specjalistyczne sprzęgi dyszlowe, które można rozdzielić wyłącznie przy użyciu narzędzi, i które mają typowe zastosowanie w przyczepach transporterów samochodowych. Należy im przyznawać homologację jak zespołowi.
- 2.7. Ograniczniki sterowania są urządzeniami lub elementami montowanymi na naczepach, które kontrolują wymuszone sterowanie przyczepą w połączeniu ze sprzęgiem siodłowym.
- 2.8. Układy zdalnego sterowania są urządzeniami i elementami, które umożliwiają obsługiwanie urządzenia sprzęgającego z boku pojazdu lub z kabiny kierowcy pojazdu.
- 2.9. Sygnalizacja zdalna są to urządzenia sygnalizujące w kabinie pojazdu, że nastąpiło sprzężenie i zostały zamknięte urządzenia zabezpieczające.
- 2.10. „Typ mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego” oznacza urządzenie lub element, które nie różni się pod względem następujących podstawowych aspektów:
- 2.10.1. znak towarowy lub nazwa handlowa wytwórcy lub dostawcy;
- 2.10.2. klasa urządzenia sprzęgającego zgodnie z określeniem w pkt 2.6;
- 2.10.3. kształt zewnętrzny, główne wymiary lub podstawowe różnice konstrukcyjne, łącznie z użytym materiałem; oraz
- 2.10.4. wartości charakterystyczne D, D_c, S, V oraz U, jak określono w pkt 2.11.

2.11. Wartości charakterystyczne D , D_c , S , V oraz U określa się lub wyznacza następująco:

2.11.1. Wartość D lub D_c jest teoretyczną wartością odniesienia dla sił poziomych w pojeździe ciągnącym i przyczepie i stanowi podstawę obciążeń poziomych w testach dynamicznych.

Dla mechanicznych urządzeń i elementów sprzęgających nieprzeznaczonych do przenoszenia obciążeń pionowych wartość ta wynosi:

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

Dla mechanicznych urządzeń i elementów sprzęgających nadających się do przyczep z osią centralną, jak określono w pkt 2.13, wartość ta wynosi:

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

Dla sprzęgów siodłowych klasy G, sworzni sprzęgu siodłowego klasy H oraz płyt montażowych klasy J, jak określono w pkt 2.6, wartość ta wynosi:

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

gdzie:

T jest technicznie dopuszczalną maksymalną masą w tonach pojazdu ciągnącego, łącznie, jeśli występuje, z obciążeniem pionowym przyczepy z osią centralną,

R jest technicznie dopuszczalną maksymalną masą w tonach przyczepy z dyszlem ruchomym w płaszczyźnie pionowej lub naczepy⁽¹⁾,

C jest masą, w tonach, przenoszoną na podłoże przez oś lub osie przyczepy z osią centralną, jak określono w pkt 2.13, sprzężonej z pojazdem ciągnącym i obciążonej technicznie dopuszczalną maksymalną masą⁽¹⁾. Dla przyczep z osią centralną kategorii O1 i O2⁽²⁾ technicznie dopuszczalną maksymalną masę określi producent pojazdu ciągnącego,

g jest przyspieszeniem ziemskim (przyjmowanym jako $9,81 \text{ m/s}^2$),

U jest określone w pkt 2.11.2,

S jest określone w pkt 2.11.3.

2.11.2. Wartość U jest masą pionową, w tonach, nałożoną na sprzęg siodłowy przez naczepę o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie⁽¹⁾.

2.11.3. Wartość S jest masą pionową, w kilogramach, nałożoną na sprzęg, w warunkach statycznych, przez przyczepę z osią centralną, określoną w pkt 2.13, o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Masa T i R oraz technicznie dopuszczalna maksymalna masa mogą być większe niż dopuszczalna maksymalna masa przewidziana w krajowym ustawodawstwie.

⁽²⁾ Zob. definicje w regulaminie nr 13, stanowiącym załącznik do Porozumienia z 1958 r. dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań. Definicja zawarta jest również w załączniku 7 Jednolitej rezolucji dotyczącej konstrukcji pojazdów (Consolidated Resolution on the Construction of vehicles) (R. E. 3) (dokument TRANS/WP. 29/78/Wersja 1/Poprawka 2).

- 2.11.4. Wartość V określa się jako teoretyczną wartość odniesienia amplitudy siły pionowej nałożonej na sprzęg przez przyczepę z osią centralną o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie przekraczającej 3,5 tony. Wartość V bierze się za podstawę sił pionowych w badaniach dynamicznych:

$$V = \frac{a \times C \times X^2}{L^2} \text{ (zob. uwaga poniżej)}$$

gdzie:

a jest równoważnym przyspieszeniem pionowym w punkcie sprzęgu, zależnym od rodzaju zawieszenia na tylnej osi pojazdu ciągnącego.

Dla zawieszenia pneumatycznego (lub systemów zawieszenia o równoważnych charakterystykach amortyzacyjnych)

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

Dla innych typów zawieszenia:

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

X jest długością przestrzeni ładunkowej przyczepy, w metrach (zob. rysunek 1),

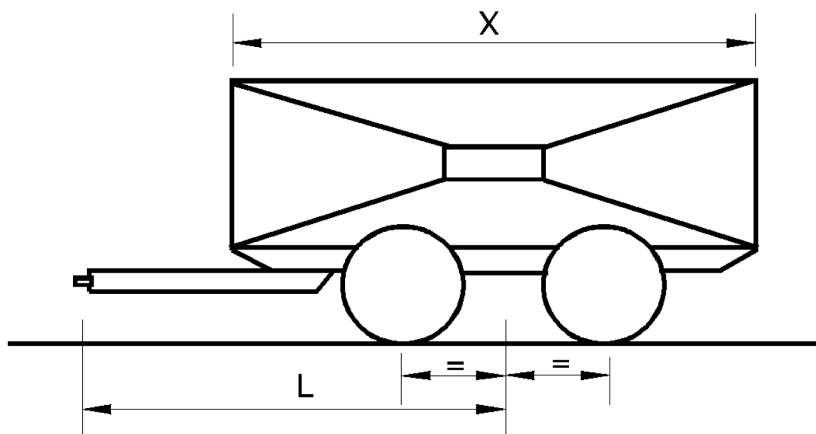
L jest odległością między środkiem ucha dyszla pociągowego i środkiem montażu osi, w metrach (zob. rysunek 1).

Uwaga: (jeśli wynosi ona mniej niż 1,0, należy przyjąć wartość 1,0)

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

Rysunek 1

Wymiary przyczepy z osią centralną



- 2.12. Symbole i definicje używane w załączniku 6 niniejszego regulaminu.

A_v = maksymalna dopuszczalna masa osi sterowanej w tonach,

C = masa przyczepy z osią centralną w tonach – zob. pkt 2.11.1 niniejszego regulaminu,

D = wartość D w kN – zob. pkt 2.11.1 niniejszego regulaminu,

D_c = wartość D_c w kN dla przyczep z osią centralną – zob. pkt 2.11.1 niniejszego regulaminu,

R = masa ciągniętego pojazdu w tonach – zob. pkt 2.11.1 niniejszego regulaminu,

T = masa pojazdu ciągnącego w tonach – zob. pkt 2.11.1 niniejszego regulaminu,

F_a = siła statyczna podnosząca w kN,

F_h = składowa pozioma siły użytej w badaniu w kierunku osi wzdłużnej pojazdu, w kN,

F_s = składowa pionowa siły użytej w badaniu, w kN,

S = statyczne obciążenie pionowe, w kg,

U = obciążenie pionowe sprzęgu siodłowego, w tonach,

V = wartość V w kN – zob. pkt 2.11.4 niniejszego regulaminu,

a = równoważny współczynnik przyspieszenia w punkcie sprzężenia przyczep z osią centralną, zależny od rodzaju zawieszenia na tylnej osi (osiach) pojazdu ciągnącego – zob. pkt 2.11.4 niniejszego regulaminu,

e = odległość wzdłużna między punktem sprzężenia zaczepów kulowych odłączanych i płaszczyzną pionową punktów mocowania (zob. rysunki 20c do 20f) w mm,

f = odległość pionowa między punktem sprzężenia zaczepów kulowych odłączanych i płaszczyzną poziomą punktów mocowania (zob. rysunki 20c do 20f) w mm,

g = przyspieszenie ziemskie, przyjęte jako równe $9,81 \text{ m/s}^2$,

L = teoretyczna długość dyszla pociągowego między środkiem ucha dyszla pociągowego i środkiem zespołu osi, w metrach,

X = długość przestrzeni ładunkowej przyczepy z osią centralną, w metrach.

Indeksy dolne:

O = maksymalna siła próby,

U = minimalna siła próby,

a = siła statyczna,

h = poziomy,

p = pulsujący,

res = rwypadkowy,

s = pionowy,

w = siła zmienna.

- 2.13. „Przyczepa z osią centralną” oznacza przyczepę posiadającą dyszel, który nie porusza się w płaszczyźnie pionowej niezależnie od przyczepy, i posiadającą oś lub osie umieszczone w pobliżu środka ciężkości równomiernie obciążonej przyczepy. Obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego pojazdu ciągnącego nie może przekraczać 10 % maksymalnej masy przyczepy lub 1 000 kg (mniejszej z tych dwóch wartości).

Maksymalna masa przyczepy z osią centralną oznacza masę całkowitą naciskającą na podłoże przez oś (osie) przyczepy, gdy jest ona połączona z pojazdem ciągnącym i obciążona maksymalnym technicznie dopuszczalnym ładunkiem⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Technicznie dopuszczalna masa może być większa niż maksymalna dopuszczalna masa przewidziana przez krajowe ustawodawstwo.

- 2.14. „Wymuszone sprzężenie mechaniczne” oznacza, że wzór i geometria urządzenia i jego elementów składowych powinna uniemożliwiać jego otwarcie się lub odłączenie w wyniku poddania go działaniu jakichkolwiek sił lub ich składowych w trakcie normalnego użytkowania lub badania.
- 2.15. „Typ pojazdu” oznacza pojazdy nieróżniące się pod tak zasadniczymi względami, jak konstrukcja, wymiary, kształt i materiały w obszarach mocowania mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego. Dotyczy to zarówno pojazdu ciągnącego, jak i przyczepy.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ MECHANICZNEGO URZĄDZENIA LUB ELEMENTU SPRZĘGAJĄCEGO
- 3.1. Wystąpienia o homologację dokonuje posiadacz nazwy handlowej lub znaku towarowego lub jego przedstawiciel ze stosowną akredytacją.
- 3.2. Dla każdego typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego należy dołączyć do wniosku następujące informacje, na przykład stosując formularz przedstawiony w załączniku 1:
- 3.2.1. szczegółowe informacje dotyczące wszystkich nazw handlowych i znaków towarowych producenta lub dostawcy, które mają być umieszczone na urządzeniu lub elemencie sprzęgającym;
- 3.2.2. trzy zestawy rysunków, wystarczająco szczegółowych do określenia urządzenia lub elementu i precyzujących sposób jego mocowania do pojazdu; rysunki powinny uwzględniać pozycję i miejsce dla znaku homologacyjnego oraz innych oznaczeń, jak określono w pkt 7;
- 3.2.3. zestawienie wartości D , D_c , S , V oraz U gdzie ma to zastosowanie oraz zgodnie z określeniem w pkt 2.11.
- Dla haków holowniczych klasy A zestawienie maksymalnych dopuszczalnych mas pojazdu ciągnącego i przyczepy oraz maksymalne dopuszczalne statyczne obciążenie pionowe kuli holowniczej zgodnie z zaleceniem producenta pojazdu ciągnącego;
- 3.2.3.1. wartości charakterystyczne powinny być przynajmniej równe tym, które mają zastosowanie do maksymalnych dopuszczalnych mas pojazdu ciągnącego, przyczepy i ich połączenia;
- 3.2.4. szczegółowy opis techniczny urządzenia lub elementu precyzujący, w szczególności, typ i zastosowane materiały;
- 3.2.5. ograniczenia dotyczące pojazdów, które można wyposażyć w sprzęg – zob. załącznik 1 pkt 12 i załącznik 5 pkt 3.4;
- 3.2.6. jedną próbkę plus dodatkowe próbki zgodnie z wymogiem organu udzielającego homologacji lub placówki technicznej;
- 3.2.7. wszystkie próbki winny być wyrobami gotowymi z powierzchnią poddaną ostatecznej obróbce. Jeśli jednak wykończenie powierzchni polega na malowaniu lub epoksydowaniu, należy go zaniechać;
- 3.2.8. w przypadku mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego przeznaczonego do szczególnego typu pojazdu, producent urządzenia sprzęgającego podaje także dane montażowe dostarczone przez producenta pojazdu. Organ udzielający homologacji lub placówka techniczna może wymagać także przedstawienia pojazdu reprezentatywnego dla danego typu.
4. OGÓLNE WYMOGI ODNOSZĄCE SIĘ DO MECHANICZNYCH URZĄDZEŃ LUB ELEMENTÓW SPRZĘGAJĄCYCH
- 4.1. Każda próbka musi być zgodna ze specyfikacjami dotyczącymi wymiarów i wytrzymałości określonymi w załącznikach 5 i 6. Po wykonaniu prób określonych w załączniku 6 nie mogą pojawić się pęknięcia, złamania albo inne nadmierne trwałe odkształcenia, które mogą ujemnie wpłynąć na zadowalające funkcjonowanie urządzenia lub elementu.

- 4.2. Wszystkie części mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego, których awaria mogłaby spowodować rozłączenie się pojazdów, muszą być wyprodukowane ze stali. Inne materiały mogą być wykorzystane, pod warunkiem że producent w wiarygodny sposób wykazał ich równoważność organowi udzielającemu homologacji lub placówce technicznej Umawiającej się Strony stosującej niniejszy regulamin.
- 4.3. Mechaniczne urządzenia lub elementy sprzęgające muszą być bezpieczne w obsłudze i umożliwić sprzęganie i rozsprzęganie przez jedną osobę bez użycia narzędzi. W przypadku sprzęgania przyczep o maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie większej niż 3,5 tony stosuje się tylko urządzenia sprzęgające, które umożliwiają sprzęganie automatyczne. Wyjątek stanowią sprzęgi klasy T.
- 4.4. Mechaniczne urządzenia lub elementy sprzęgające muszą być tak zaprojektowane i wyprodukowane, aby podczas zwykłej eksploatacji, przy prawidłowej konserwacji i wymianie zużywających się części, działały nieprzerwanie w zadowalający sposób i zachowywały właściwości nakazane przez niniejszy regulamin.
- 4.5. Wszystkie mechaniczne urządzenia lub elementy sprzęgające muszą być sprzężeniami mechanicznymi wymuszonymi, a zamknięta pozycja musi być przynajmniej raz zabezpieczona kolejnym mechanizmem wymuszonym, chyba że w załączniku 5 określono dalsze wymagania. Ewentualnie można zastosować dwa lub więcej odrębnych rozwiązań w celu zapewnienia integralności urządzenia, ale każde z nich musi być zaprojektowane z uwzględnieniem wymuszonego sprzężenia mechanicznego i każde musi być poddane odrębnemu badaniu zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku 6. Wymuszone mechaniczne sprzężenie musi odpowiadać określeniu w pkt 2.14.

Sił sprężystych wolno użyć tylko do zamknięcia urządzenia i niedopuszczenia do tego, aby wibracje spowodowały, że części składowe urządzenia przesuną się na pozycje, gdzie może nastąpić jego otwarcie lub odłączenie.

Awaria lub pominięcie pojedynczej sprężyny nie może pozwolić na otwarcie lub odłączenie się całego urządzenia.

- 4.6. Każde urządzenie lub element sprzęgający musi być zaopatrzone w instrukcje montażu i obsługi, w których zawarte będą wystarczające informacje o jego montażu przez wykwalifikowaną osobę i o prawidłowej obsłudze – zob. także załącznik 7. Instrukcje muszą być sporządzone co najmniej w języku urzędowym kraju, w którym urządzenie sprzęgające będzie oferowane do sprzedaży. W przypadku urządzeń i elementów sprzęgających dostarczanych jako oryginalne wyposażenie do montażu przez producentów pojazdów lub producentów nadwozi może nie być instrukcji montażu i obsługi. Wówczas to na producencie pojazdu lub producencie nadwozia spoczywa obowiązek dostarczenia użytkownikowi pojazdu informacji niezbędnych do właściwej obsługi urządzenia lub elementu sprzęgającego.
- 4.7. W przypadku urządzeń i elementów klasy A lub klasy S, tam gdzie ma to zastosowanie, przeznaczonych do użycia w przyczepach o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony, produkowanych przez wytwórców niemających związku z producentem pojazdu, a także gdy urządzenia i elementy są przeznaczone do zamocowania na rynku wtórnym, wysokość oraz inne cechy montażowe sprzężenia muszą, we wszystkich przypadkach, zostać zweryfikowane przez organ udzielający homologacji lub placówkę techniczną zgodnie z załącznikiem 7, pkt 1.
- 4.8. Dla urządzeń ciężarowych i innych nieznormalizowanych urządzeń i elementów sprzęgających klasy S i klasy T należy stosować odpowiednie wymagania zawarte w załącznikach 5, 6 i 7 dotyczące najbardziej zbliżonego znormalizowanego lub nie znormalizowanego urządzenia lub elementu.
5. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ POJAZDU WYPOSAŻONEGO W MECHANICZNE URZĄDZENIE LUB ELEMENT SPRZĘGAJĄCY
- 5.1. W przypadku gdy producent pojazdu występuje o homologację dla pojazdu wyposażonego w mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający lub zatwierdza zastosowanie pojazdu do ciągnięcia przyczepy o dowolnej formie musi, na żądanie upoważnionej osoby występującej o homologację dla mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego, albo organu przyznającego homologację lub placówki technicznej Umawiającej się Strony, udostępnić tej osobie lub organowi lub placówce technicznej informacje wymagane poniżej w pkt 5.3, aby umożliwić producentowi urządzenia lub elementu sprzęgającego właściwe zaprojektowanie i wyprodukowanie mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego dla tego pojazdu. Na żądanie występującego w dobrej wierze o homologację dla mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego wszelkie informacje podane w pkt 5.3, które są w posiadaniu organu udzielającego homologacji, muszą zostać udostępnione.

- 5.2. Wniosek o homologację dla typu pojazdu w odniesieniu do wyposażenia w mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający składa producent pojazdu lub jego stosownie upoważniony przedstawiciel.
- 5.3. Należy do niego dołączyć następujące informacje, aby umożliwić organowi udzielającemu homologacji wypełnienie formularza przedstawionego w załączniku 2:
 - 5.3.1. szczegółowy opis typu pojazdu i mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego oraz, na żądanie organu udzielającego homologacji lub placówki technicznej, kopię formularza homologacyjnego dla tego urządzenia lub elementu;
 - 5.3.2. informacja musi zawierać maksymalne dopuszczalne masy pojazdu ciągnącego i ciągniętego, rozkład maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu ciągnącego na osie, maksymalne dopuszczalne naciski na osie, maksymalne dopuszczalne obciążenie tyłu pojazdu ciągnącego oraz szczegóły lub rysunki punktów montażu urządzenia lub elementu, a także wszelkich dodatkowych płyt wzmacniających, wsporników itp., koniecznych do bezpiecznego montażu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego do pojazdu ciągnącego;
 - 5.3.2.1. warunki obciążenia, w których należy mierzyć wysokość kuli pociągowej pojazdów kategorii M1 – zob. pkt 2 załącznik 7, dodatek 1.
 - 5.3.3. trzy zestawy rysunków, wystarczająco szczegółowych do określenia urządzenia lub elementu i precyzujących sposób jego mocowania do pojazdu; rysunki powinny uwzględniać pozycję i miejsce dla znaku homologacyjnego oraz innych oznaczeń jak określono w pkt 7;
 - 5.3.4. szczegółowy opis techniczny urządzenia lub elementu, określający, w szczególności, typ i zastosowane materiały;
 - 5.3.5. zestawienie wartości D , D_c , S , V i U , gdzie ma to zastosowanie i zgodnie z określeniami pkt 2.11;
 - 5.3.5.1. wartości charakterystyczne powinny być przynajmniej równe tym, które mają zastosowanie do maksymalnych dopuszczalnych mas pojazdu ciągnącego, przyczepy i ich połączenia;
 - 5.3.6. pojazd reprezentatywny dla typu, o którego homologację wnioskuje się, oraz wyposażony w mechaniczne urządzenie sprzęgające, musi być dostarczony do organu udzielającego homologacji lub do placówki technicznej, które mogą zażądać dodatkowych próbek urządzenia lub elementu;
 - 5.3.7. akceptację może uzyskać pojazd nieposiadający wszystkich elementów właściwych dla swojego typu, pod warunkiem że wnioskodawca potrafi wykazać w sposób zadowalający organ udzielający homologacji lub placówkę techniczną, że brak tych elementów nie wpływa na wyniki inspekcji jeśli chodzi o wymagania niniejszego regulaminu.
 6. OGÓLNE WYMOGI DLA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W MECHANICZNE URZĄDZENIE LUB ELEMENT SPRZĘGAJĄCY
 - 6.1. Mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający przymocowany do pojazdu musi uzyskać homologację zgodnie z wymogami pkt 3 i 4 oraz załącznikiem 5 i 6 niniejszego regulaminu.
 - 6.2. Montaż mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego musi odbywać się zgodnie z wymogami załącznika 7 do niniejszego regulaminu.

- 6.3. Należy dostarczyć instrukcje obsługi urządzenia lub elementu sprzęgającego, zawierające wszelkie specjalne instrukcje dotyczące czynności, które różnią się od zwykle wykonywanych przy tym typie urządzenia lub elementu sprzęgającego, oraz instrukcje sprzęgania i roz sprzęgania przebiegającego w sposób odmienny, na przykład pod różnymi kątami pomiędzy pojazdem ciągnącym i ciągniętym. Takie instrukcje obsługi należy dołączyć do każdego pojazdu i sporządzić przynajmniej w języku kraju, w którym będzie on oferowany do sprzedaży.

7. OZNACZENIA

- 7.1. Typy mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających poddawane homologacji muszą nosić nazwę handlową lub znak handlowy producenta, dostawcy lub wnioskodawcy.
- 7.2. Należy pozostawić wystarczająco dużo miejsca na znak homologacyjny, o którym mowa w pkt 8.5 i który przedstawia załącznik 3. Miejsce to należy zaznaczyć na rysunkach, o których mowa w pkt 3.2.2.
- 7.3. W sąsiedztwie znaku homologacyjnego, o którym mowa w pkt 7.2 i 8.5, na mechanicznym urządzeniu lub elemencie sprzęgającym musi znaleźć się oznaczenie klasy sprzężenia, zgodnie z określeniem w pkt 2.6 oraz odpowiednie wartości charakterystyczne zgodnie z określeniem w pkt 2.11 i jak przedstawiono w załączniku 4. Pozycja tych oznaczeń musi być pokazana na rysunkach, o których mowa w pkt 3.2.2.

Nie trzeba oznaczać wartości charakterystycznych, w przypadku gdy są one określone w klasyfikacjach zamieszczonych w niniejszym regulaminie, na przykład klasy A50-1 do A50-5.

- 7.4. W przypadku gdy mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający uzyskuje homologację dla alternatywnych wartości charakterystycznych w obrębie tej samej klasy sprzężenia lub urządzenia, należy na tym urządzeniu lub elemencie zaznaczyć maksymalnie dwie alternatywy.
- 7.5. Jeśli zastosowanie mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego podlega jakimkolwiek ograniczeniom, na przykład nie należy go stosować wraz z ogranicznikami sterowania, ograniczenie to musi być zaznaczone na tym urządzeniu lub elemencie.
- 7.6. Wszystkie oznaczenia muszą być trwałe i czytelne, kiedy urządzenie lub element zamontowane są na pojeździe.

8. HOMOLOGACJA

- 8.1. Jeśli próbki typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego spełniają wymagania niniejszego regulaminu, udziela się homologacji pod warunkiem spełnienia wymagań pkt 10.
- 8.2. Numer homologacji przyznaje się każdemu homologowanemu typowi. Dwie pierwsze cyfry oznaczają serię poprawek obejmującą ostatnie najważniejsze poprawki techniczne wprowadzone do regulaminu w momencie wydawania homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przypisać tego samego numeru innemu typowi urządzenia lub elementu, o którym mowa w niniejszym regulaminie.
- 8.3. Zawiadomienie Stron Porozumienia z 1958 r., stosujących niniejszy regulamin, o udzieleniu homologacji lub jej rozszerzeniu, o odmowie wydania lub wycofaniu homologacji, albo o ostatecznym zaprzestaniu produkcji w odniesieniu do typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem nastąpi przy pomocy formularza zgodnego z wzorem przedstawionym w załączniku 1 lub załączniku 2 niniejszego regulaminu.
- 8.4. Oprócz znaku nakazanego w pkt 7.1, do każdego mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem należy przymocować, w miejscu, o którym mowa w pkt 7.2, znak homologacji, jak opisano w pkt 8.5.
- 8.5. Znak homologacji musi być znakiem międzynarodowym zawierającym:

- 8.5.1. koło, w którym umieszczona jest litera „E” z następującym po niej numerem rozpoznawczym kraju, który udzielił homologacji ⁽¹⁾;
- 8.5.2. numer homologacji zgodnie z pkt 8.2;
- 8.5.3. znak i numer homologacji muszą mieć układ przedstawiony na przykładzie w załączniku 3.
9. MODYFIKACJE MECHANICZNEGO URZĄDZENIA LUB ELEMENTU SPRZĘGAJĄCEGO LUB POJAZDU I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI
- 9.1. O wszelkich zmianach dokonanych w typie mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego lub pojazdu, określonym zgodnie z pkt 2.10, należy powiadomić organ udzielający homologacji lub placówkę techniczną, która udzieliła homologacji. Organ udzielający homologacji lub placówka techniczna może w takim wypadku albo:
- 9.1.1. uznać, że jest mało prawdopodobne, by zmiany te miały zauważalny niekorzystny wpływ oraz że poza tym urządzenie, element lub pojazd w dalszym ciągu spełnia wymagania; albo
- 9.1.2. zażądać sprawozdania z kolejnego badania.
- 9.2. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin muszą zostać poinformowane o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z określeniem zmiany, zgodnie z procedurą nakazaną w pkt 8.3.
- 9.3. Organ udzielający homologacji lub placówka techniczna udzielająca rozszerzenia homologacji muszą przydzielić numer seryjny takiemu rozszerzeniu i poinformować o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin zgodnie z procedurą nakazaną w pkt 8.3.
10. ZGODNOŚĆ PROCEDUR PRODUKCJI
- Procedury kontroli zgodności produkcji muszą odpowiadać procedurom zawartym w Porozumieniu, dodatek 2 (E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505/Rev.2), włącznie z następującymi wymogami:
- 10.1. Posiadacz homologacji musi zapewnić rejestrację wyników badań zgodności produkcji oraz dostępność załączonych dokumentów przez okres czasu określony w porozumieniu z organem udzielającym homologacji lub placówką techniczną. Okres ten nie może przekraczać 10 lat liczonych od czasu ostatecznego zaprzestania produkcji.
- 10.2. Organ udzielający homologacji lub placówka techniczna, która udzieliła homologacji, mogą w każdej chwili zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdej jednostce produkcyjnej. Normalnie weryfikacje takie przeprowadza się raz na dwa lata.
11. KARY Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 11.1. Homologacja udzielona zgodnie z niniejszym regulaminem dla typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego może zostać cofnięta, jeśli nie zostaną spełnione wymagania lub jeśli urządzenie lub element posiadający znak homologacji nie odpowiada typowi posiadającemu homologację.

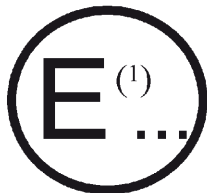
⁽¹⁾ 1 Niemcy, 2 Francja, 3 Włochy, 4 Niderlandy, 5 Szwecja, 6 Belgia, 7 Węgry, 8 Republika Czeska, 9 Hiszpania, 10 Serbia, 11 Zjednoczone Królestwo, 12 Austria, 13 Luksemburg, 14 Szwajcaria, 15 (wolny), 16 Norwegia, 17 Finlandia, 18 Dania, 19 Rumunia, 20 Polska, 21 Portugalia, 22 Federacja Rosyjska, 23 Grecja, 24 Irlandia, 25 Chorwacja, 26 Słowenia, 27 Słowacja, 28 Białoruś, 29 Estonia, 30 (wolny), 31 Bośnia i Hercegowina, 32 Łotwa, 33 (wolny), 34 Bułgaria, 35–36 (wolne), 37 Turcja, 38–39 (wolne), 40 Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (wolny), 42 Wspólnota Europejska (homologacji udzielają państwa członkowskie, używając swoich odpowiednich symboli Europejskiej Komisji Gospodarczej), 43 Japonia, 44 (wolne), 45 Australia i 46 Ukraina. Kolejne numery zostaną przydzielone innym krajom w porządku chronologicznym, w którym ratyfikują lub przystąpią do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań. Umawiające się Strony Porozumienia zostaną poinformowane o przydzielonych w ten sposób numerach przez Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych.

- 11.2. Jeśli jedna z Umawiających się Stron Porozumienia stosująca niniejszy regulamin wycofa homologację, której uprzednio udzieliła, powinna niezwłocznie zawiadomić o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin przy pomocy formularza zgodnego z wzorem w załączniku 1 lub załączniku 2 niniejszego regulaminu.
12. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
- Jeśli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestaje produkcji jakiegoś typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego, które uzyskało homologację zgodnie z niniejszym regulaminem, musi o tym poinformować organ udzielający homologacji lub placówkę techniczną, która udzieliła homologacji. Po otrzymaniu odpowiedniej informacji organ udzielający homologacji lub placówka techniczna zawiadamiają o tym pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin przy pomocy formularza zgodnego z wzorem w załączniku 1 lub załączniku 2 niniejszego regulaminu.
13. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- Dopóki Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych nie otrzyma innej informacji, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, które są państwami członkowskimi WE (w momencie przyjęcia serii poprawek nr 01 były to: Włochy, Niemcy, Belgia, Zjednoczone Królestwo, Luksemburg, Finlandia i Grecja) oświadczają, że są związane zobowiązaniami Porozumienia, do którego niniejszy regulamin stanowi załącznik, tylko w odniesieniu do mechanicznych urządzeń i elementów sprzęgających, które są przeznaczone dla pojazdów kategorii innych niż M1.
14. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH UPOWAŻNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI
- 14.1. Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin przekazują Sekretariatowi Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz wydziałów administracji, które udzielają homologacji i do których należy kierować formularze wystawione w innych krajach, poświadczające homologację, jej rozszerzenie, odmowę lub cofnięcie lub też ostateczne zaprzestanie produkcji.
-

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



wydane przez: nazwa organu administracji

.....
.....
.....

dotyczące ⁽²⁾: UDZIELENIA HOMOLOGACJI
ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
COFNIĘCIA HOMOLOGACJI
OSTATECZNEGO ZANIECHANIA PRODUKCJI

typu mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego, zgodnie z regulaminem nr 55

Homologacja nr Rozszerzenie nr

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy urządzenia lub elementu:

2. Nazwa producenta tego typu urządzenia lub elementu:

3. Nazwa i adres producenta:

4. W stosownych przypadkach, nazwa i adres przedstawiciela producenta:

5. Alternatywne nazwy dostawcy lub znaki towarowe stosowane dla urządzenia lub elementu:

6. Nazwa i adres przedsiębiorstwa lub organu odpowiedzialnego za zgodność produkcji:

7. Przedłożony do homologacji dnia:

8. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych:

9. Krótki opis:

9.1. Typ i klasa urządzenia lub elementu:

9.2. Wartości charakterystyczne:

9.2.1. Typ i klasa urządzenia lub elementu:

D kN D_c kN S kg

U ton V kN

Wartości alternatywne:

D kN D_c kN S kg

U ton V kN

9.3. Dla mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających klasy A, łącznie z hakami holowniczymi:

Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu określona przez producenta: kg

Rozkład maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu na osie:

Maksymalna dopuszczalna masa przyczepy dającej się ciągnąć określona przez producenta: kg

Maksymalna dopuszczalna statyczna masa na zaczepie kulowym określona przez producenta: kg

Maksymalna masa pojazdu z nadwoziem, w czasie pracy, łącznie z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, narzędziami i kołem zapasowym (jeśli jest), ale bez kierowcy: kg

Obciążenie, przy którym należy mierzyć wysokość kuli pociągowej mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego zamocowanego do pojazdu kategorii M1 – zob. pkt 2 załącznik 7, dodatek 1:

10. Instrukcje mocowania typu urządzenia lub elementu sprzęgającego do pojazdu oraz fotografie lub rysunki punktów montażu dostarczone przez producenta pojazdu:
11. Informacje dot. mocowania wszelkich specjalnych wzmacniających wsporników lub płyt bądź elementów odgraniczających koniecznych do przymocowania urządzenia lub elementu sprzęgającego
12. Dodatkowe informacje, jeśli zastosowanie urządzenia lub elementu sprzęgającego ogranicza się do specjalnych typów pojazdów – zob. załącznik 5, pkt 3.4
13. Dla haków sprzęgających klasy K, szczegóły dotyczące uch dyszli odpowiednich do stosowania z danym typem haka:
14. Data sprawozdania z badania:
15. Numer sprawozdania z badania:
16. Pozycja znaku homologacyjnego:
17. Powód(-y) rozszerzenia homologacji:
18. Udzielenie/rozszerzenie/odmowa/wycofanie homologacji ⁽²⁾:
19. Miejscowość:
20. Data:
21. Podpis:
22. Lista dokumentów złożonych w organie administracji, który udzielił homologacji, jest załączona do niniejszego zawiadomienia; dokumenty te są dostępne na żądanie.

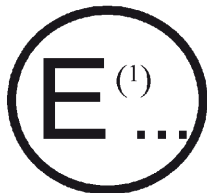
⁽¹⁾ Wyróżniający numer kraju, który udzielił/rozszerzył/odmówił udzielenia/cofnął homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w regulaminie).

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

ZAWIADOMIENIE

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



wydane przez: nazwa organu administracji:

.....

dotyczące ⁽²⁾: UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 COFNIĘCIA HOMOLOGACJI
 OSTATECZNEGO ZANIECHANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w odniesieniu do zamocowania mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego zgodnie z regulaminem nr 55.

Homologacja Nr Rozszerzenie Nr

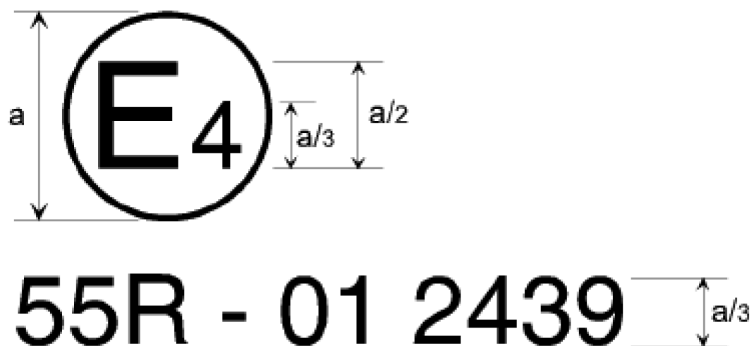
1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu:
2. Typ pojazdu:
3. Nazwa i adres producenta:
4. W stosownym przypadku, nazwa i adres przedstawiciela producenta:
5. Kategoria pojazdu, na przykład M1, N1:
6. Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu: kg
 Rozkład maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu na osie:
 Maksymalna dopuszczalna masa przyczepy dająca się ciągnąć: kg
 Maksymalna dopuszczalna masa statyczna na zaczepie kulowym: kg
 Maksymalna masa pojazdu z nadwoziem, w czasie pracy, łącznie z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, narzędziami i kołem zapasowym (jeśli jest), ale bez kierowcy: kg
7. D kN D_c kN S kN
 U ton V kN
8. Instrukcje mocowania urządzenia lub elementu sprzęgającego do pojazdu oraz fotografie lub rysunki punktów montażu:
9. Informacje dotyczące mocowania wszelkich specjalnych wzmacniających wsporników lub płyt bądź elementów odgraniczających koniecznych do montażu urządzenia lub elementu sprzęgającego:
10. Nazwa handlowa lub znak towarowy mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego oraz numer homologacji:
11. Klasa urządzenia lub elementu sprzęgającego:
12. Przedłożono do homologacji dnia:
13. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych:
14. Data sprawozdania z badania:
15. Numer sprawozdania z badania:
16. Pozycja znaku homologacyjnego:
17. Powód(-y) rozszerzenia homologacji:
18. Udzielenie/rozszerzenie/odmowa/wycofanie homologacji ⁽²⁾:
19. Miejscowość:
20. Data:
21. Podpis:
22. Lista dokumentów złożonych w organie administracji, który udzielił homologacji, jest załączona do niniejszego zawiadomienia; dokumenty te są dostępne na żądanie.

⁽¹⁾ Wyróżniający numer kraju, który udzielił/rozszerzył/odmówił udzielenia/cofnął homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w regulaminie).

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 3

PRZYKŁADOWE ROZMIESZCZENIE ZNAKU HOMOLOGACJI



a = minimum 8 mm

Mechaniczne urządzenie lub element sprzęgający lub pojazd opatrzony powyższym znakiem homologacji jest urządzeniem lub elementem, który uzyskał homologację w Niderlandach (E4), z numerem 2439, spełniając wymagania poprawek serii 01 do niniejszego regulaminu.

Uwaga: Znak homologacji oraz dodatkowe symbole należy umieścić w pobliżu koła, powyżej lub poniżej litery „E” albo po jej prawej lub lewej stronie. Cyfry numeru homologacji mają znajdować się po tej samej stronie litery „E” i być zwrócone w tym samym kierunku. Należy unikać cyfr rzymskich jako numerów homologacji, aby zapobiec pomyleniu z innymi symbolami.

ZAŁĄCZNIK 4

Przykładowe rozmieszczenia oznaczeń wartości charakterystycznych

1. Wszystkie mechaniczne urządzenia lub elementy sprzęgające należy oznaczyć symbolem klasy tego urządzenia lub elementu. Dodatkowo należy umieścić oznakowanie ładowności w kategoriach wartości charakterystycznych, jak określono w pkt 2.11 niniejszego regulaminu.
- 1.1. Wysokość wszystkich liter i liczb nie może być mniejsza niż wysokość numeru homologacji, tzn. $a/3$, gdzie „a” wynosi 8 mm.
- 1.2. Wartości charakterystyczne w odniesieniu do każdego urządzenia lub elementu, które należy oznakować pokazano w poniższej tabeli – zob. również pkt 7.3 niniejszego regulaminu:

Tabela 1

Odpowiednie wartości charakterystyczne, do umieszczenia na urządzeniach lub elementach sprzęgających

Opis mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego	Odpowiednie wartości charakterystyczne do oznakowania					
	Klasa	D	D _c	S	U	V
Zaczepty kulowe i haki holownicze – zob. załącznik 5, pkt 1 niniejszego regulaminu	*	*		*		
Głowice zaczepowe	*	*		*		
Sprzęgi dyszłowe	*	*	*	*		*
Ucha dyszli	*	*	*	*		*
Dyszle pociągowe	*	*	*	*		*
Belki pociągowe	*	*	*	*		*
Sprzęgi siodłowe	*	*			*	
Sworznie sprzęgu siodłowego	*	*				
Płyty montażowe sprzęgu siodłowego	*	*			*	
Sprzęgi hakowe	*	*	*	*		*

Przykłady: C50-X D130 D_c90 S1000 V35 będzie oznaczać nieznormalizowane sprzężenie dyszlem pociągowym klasy C50-X z minimalną wartością D = 130 kN, maksymalną dozwoloną wartością D_c = 90 kN, maksymalną dozwoloną statyczną masą nałożoną pionowo = 1 000 kg i maksymalną dozwoloną wartością V = 35 kN.

A50-X D20 S120 będzie oznaczać znormalizowany hak holowniczy ze sprzężeniem kulowym klasy A50-X z maksymalną wartością D = 20 kN i maksymalną dozwoloną statyczną masą nałożoną pionowo = 120 kg.

ZAŁĄCZNIK 5

Wymagania dotyczące mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających

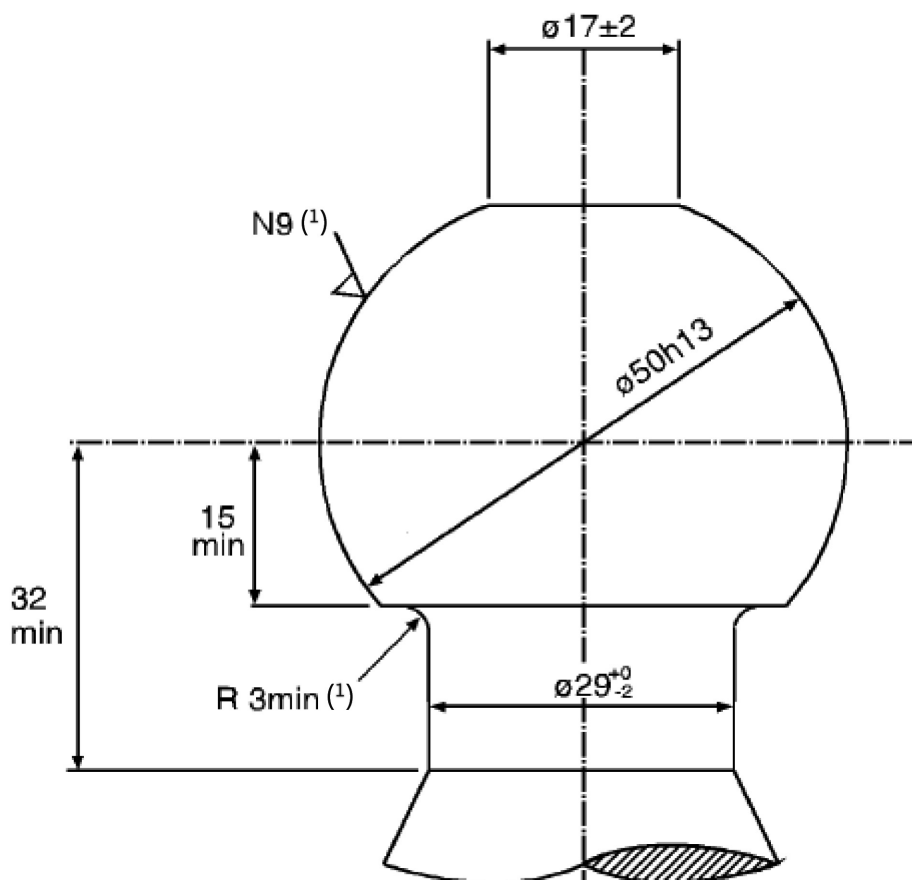
1. ZACZEPY KULOWE I HAKI HOLOWNICZE

Wymagania określone w pkt 1.1–1.5 niniejszego załącznika mają zastosowanie do wszystkich zaczepów kulowych i haków holowniczych klasy A. W pkt 1.6 podano wykaz dodatkowych wymagań, które muszą spełniać standardowe zaczepy kulowe o średnicy 50 mm kołnierzewego.

1.1. Zaczepy kulowe klasy A muszą być zgodne pod względem kształtu i wymiarów zewnętrznych z rysunkiem 2.

Rysunek 2

Zaczep kulowy klasy A



Zob. ISO/R 468 i ISO 1302, klasa gładkości N9 odnosi się do wartości $R_a = 6,3 \mu\text{m}$.

- 1.2. Kształt i wymiary haków holowniczych muszą spełniać wymagania producenta pojazdu dotyczące punktów mocowania i dodatkowych urządzeń lub elementów montażowych, jeśli są konieczne.
- 1.3. Demontowane zaczepy kulowe:
 - 1.3.1. W przypadku demontowanych zaczepów kulowych lub elementów nieprzymocowanych śrubami, na przykład klasa A50-X, punkt połączenia i sposób blokowania muszą zostać zaprojektowane jako wymuszone mechaniczne połączenie.
 - 1.3.2. W przypadku demontowanego zaczepu kulowego lub elementu sprzęgającego, który może posiadać odrębną homologację w związku z zastosowaniem z różnorodnymi hakami holowniczymi do użytku w różnych pojazdach, na przykład klasa A50-X, wolna przestrzeń podczas montażu takiego zaczepu kulowego do haka holowniczego musi być zgodna z przepisem w załączniku 7, rysunek 25.

(¹) Promień łączący kulę i szyjkę powinien być styczny zarówno do szyjki, jak i do dolnej poziomej powierzchni zaczepu kulowego.

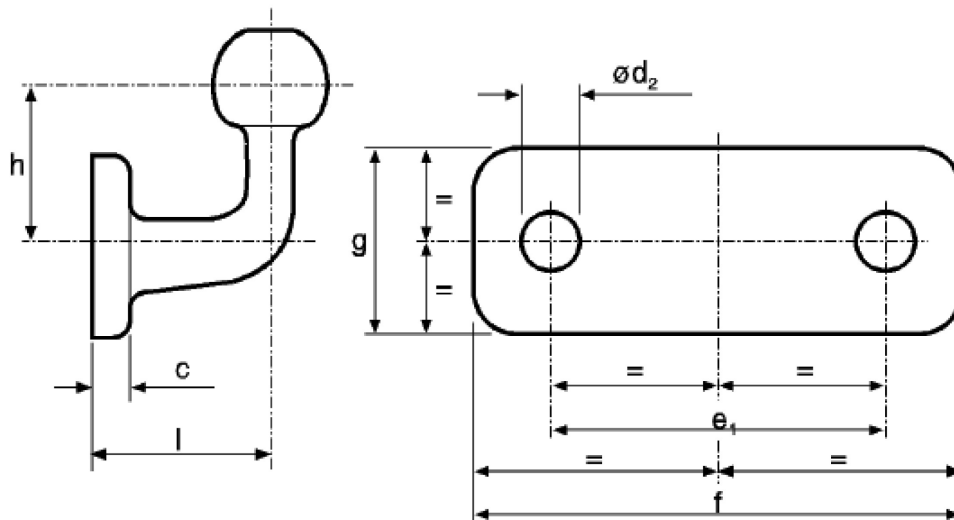
- 1.4. Zaczepy kulowe i urządzenia pociągowe muszą pomyślnie przejść badania opisane w załączniku 6, pkt 3.1 lub pkt 3.10, zgodnie z wyborem producenta. Zawsze obowiązują jednak wymogi określone w pkt 3.1.7 i 3.1.8.
- 1.5. Producent haków holowniczych musi uwzględnić punkty mocowania, do których można przymocować drugorzędne sprzęgi lub urządzenia umożliwiające automatyczne zatrzymanie przyczepy w przypadku rozłączenia głównego sprzęgu. Spełnienie tego wymagania jest konieczne, aby pojazd spełniał wymagania pkt 5.2.2.9 Regulaminu nr 13 EKG ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M, N oraz O w zakresie hamowania.
- 1.5.1. Punkty montażu drugorzędного sprzęgu lub liny zabezpieczającej muszą być umieszczone w taki sposób, aby podczas użytkowania drugorzędny sprzęg lub lina zabezpieczająca nie ograniczały połączenia sprzęgu i nie przeszkadzały w działaniu normalnego bezwładnościowego systemu hamowania.

Pojedynczy punkt montażu musi być umieszczony w obrębie 100 mm pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek przegubu sprzęgu. Jeśli nie jest to wykonalne, należy zapewnić dwa punkty montażu, po jednym z każdej strony pionowej linii środkowej i w równej odległości od linii centralnej, wynoszącej maksymalnie 250 mm. Punkty montażu muszą być umieszczone możliwie najdalej z tyłu i najwyżej jak to możliwe.

- 1.6. Szczególne wymagania dla znormalizowanych zaczepów kulowych i haków holowniczych z kołnierzem klas A50-1 do A50-5 włącznie:
- 1.6.1. Wymiary zaczepów kulowych i haków holowniczych z kołnierzem klasy A50-1 muszą być zgodne z rysunkiem 3 i tabelą 2.
- 1.6.2. Wymiary zaczepów kulowych i haków holowniczych z kołnierzem klas A50-2, A50-3, A50-4 i A50-5 muszą być zgodne z rysunkiem 4 i tabelą 2.
- 1.6.3. Zaczepy kulowe i haki holownicze z kołnierzem klas A50-1 do A50-5 włącznie muszą być odpowiednie i przebadane dla wartości charakterystycznych podanych w tabeli 3.

Rysunek 3

Wymiary znormalizowanych kul zaczepowych z kołnierzem klasy A50-1 (zob. tabela 2)



Rysunek 4

Wymiary znormalizowanych kul zaczepowych z kołnierzem klas A50-2 do A50-5 (zob. tabela 2)

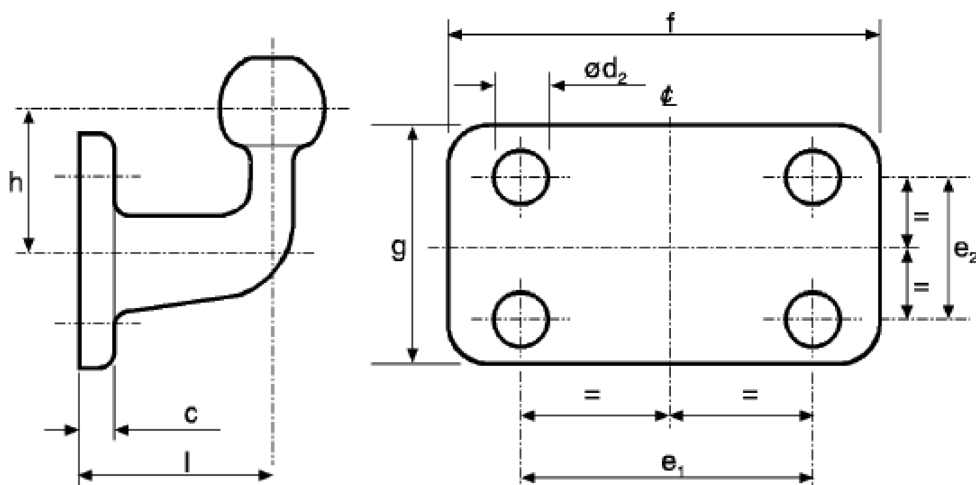


Tabela 2

Wymiary znormalizowanych kul zaczepowych z kołnierzem (mm), zob. rysunki 3 i 4

Klasa	A50-1	A50-2, A50-4	A50-3, A50-5	Uwagi
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	maksimum
l	55	110	120	$\pm 5,0$
h	70	80	80	$\pm 5,0$

Tabela 3

Wartości charakterystyczne dla znormalizowanych kul zaczepowych z kołnierzem

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

D = Maksymalna wartość D (kN)

S = Maksymalne statyczne obciążenie pionowe (kg)

- 1.7. Producenci zaczepów kulowych i haków holowniczych przeznaczonych do montażu na rynku wtórnym i niemających związku z odpowiednim producentem pojazdu muszą być świadomi wymogów połączenia sprzęgu, które przedstawiono w pkt 2 niniejszego załącznika, oraz stosować się do właściwych wymogów w załączniku 7 do niniejszego regulaminu.

2. GŁOWICE ZACZEPOWE

- 2.1. Głowice zaczepowe klasy B50 muszą być zaprojektowane w sposób pozwalający wykorzystywać je bezpiecznie w połączeniu z zaczepami kulowymi opisanymi w pkt 1 niniejszego załącznika i tym samym zachować określone przepisami właściwości.

Głowice zaczepowe muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby było zapewnione bezpieczne sprzężenie, także biorąc pod uwagę zużycie urządzeń sprzęgających.

- 2.2. Głowice zaczepowe muszą spełniać badania ustanowione w pkt 3.2 załącznika 6.
- 2.3. Żadne dodatkowe urządzenie (np. hamulce, stabilizator itp.) nie może mieć niekorzystnego wpływu na połączenie mechaniczne.
- 2.4. Musi być możliwy obrót poziomy głowicy zaczepowej o co najmniej 90° w obie strony w stosunku do linii środkowej zaczepu kulowego i mocowania, opisanych w pkt 1 niniejszego załącznika, gdy nie jest ona połączona z pojazdem. Równocześnie musi być możliwy swobodny ruch o kąt 20° w pionie powyżej i poniżej płaszczyzny poziomej. W połączeniu z obrotem poziomym o kąt 90° musi być również możliwe przechylenie o 25° w obu kierunkach wokół osi poziomej. Muszą być możliwe następujące kombinacje ruchów przy wszystkich możliwych kątach obrotu poziomego:

(i) pionowe nachylenie $\pm 15^\circ$ przy przechyle osiowym $\pm 25^\circ$;

(ii) przechył osiowy $\pm 10^\circ$ przy nachyleniu pionowym $\pm 20^\circ$.

3. SPRZĘŻENIE ZA POMOCĄ DYSZLA POCIĄGOWEGO

Wymagania pkt 3.1–3.6 niniejszego załącznika mają zastosowanie do wszystkich sprzężeń za pomocą dyszla pociągowego klasy C50. W pkt 3.7 podano wykaz dodatkowych wymagań, które muszą spełniać znormalizowane sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego klas C50-1 do C50-6 łącznie.

- 3.1. Wymagania dotyczące obciążenia – wszystkie sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego muszą spełnić wymagania badań określonych w pkt 3.3 załącznika 6.
- 3.2. Odpowiedniość uch dyszla pociągowego – sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego klasy C50 muszą być zgodne z wszystkimi uchami dyszla pociągowego klasy D50 i sprzężeniami o określonych właściwościach.
- 3.3. Szczęka zaczepowa

Sprzężenie za pomocą dyszla pociągowego klasy C50 musi mieć zaczep szczękowy tak zaprojektowany, aby zapewnić przy sprzęganiu prowadzenie odpowiednie ucha dyszla pociągowego.

Jeśli zaczep szczękowy lub część mocująca zaczep szczękowy może obracać się wokół osi pionowej, to zaczep ten musi automatycznie ustawiać się w normalnym położeniu i przy otwartym sworzniu sprzęgającym być skutecznie utrzymywany w tym położeniu, aby podczas procedury sprzęgania zapewnić odpowiednie prowadzenie ucha dyszla pociągowego.

Jeśli zaczep szczękowy lub część mocująca zaczep szczękowy może obracać się wokół osi poprzecznej, to odpowiedni blokujący moment obrotowy musi utrzymywać złącze umożliwiające ten obrót w położeniu normalnym. Ten moment obrotowy musi być wystarczający by uniemożliwić sile 200 N działającej pionowo do góry na koniec zaczepu szczękowego odchylenie złącza od jego normalnego położenia. Blokujący moment obrotowy musi być większy niż powstały podczas działania dźwigni ręcznej opisanej w pkt 3.6 niniejszego załącznika. Musi istnieć możliwość ręcznego ustawienia zaczepu szczękowego w jego normalnym położeniu. Zaczep szczękowy obracający się wokół osi poprzecznej otrzymuje homologację tylko dla obciążeń pionowych S do 50 kg i wartości V do 5 kN.

Jeśli zaczep szczękowy lub część mocująca zaczep szczękowy może obracać się wokół osi wzdłużnej, to obrót musi być ograniczony blokującym momentem obrotowym równym co najmniej 100 Nm.

Wymagana minimalna wielkość zaczepu szczękowego zależy od wartości D sprzężenia:

Wartość $D \leq 18$ kN – szerokość 150 mm, wysokość 100 mm

Wartość $D > 18$ kN ≤ 25 kN – szerokość 280 mm, wysokość 170 mm

Wartość $D > 25$ kN – szerokość 360 mm, wysokość 200 mm

Narożniki zewnętrzne zaczepu szczękowego można zaokrąglić.

Mniejsze zaczepy szczękowe dopuszcza się w przypadku sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego klasy C50-X, jeśli ich stosowanie ogranicza się do przyczep z osią centralną o maksymalnej dopuszczalnej masie do 3,5 tony lub jeśli stosowanie zaczepu szczękowego z powyższej tabeli jest niemożliwe ze względów technicznych i jeśli, ponadto, istnieją szczególne okoliczności, takie jak kontrola wzrokowa, zapewniające bezpieczne przeprowadzenie automatycznego sprzężenia i jeśli zakres zastosowania jest ograniczony w homologacji zgodnie z informacjami podanymi przez producenta sprzężenia w zawiadomieniu, którego wzór przedstawiono w załączniku 1.

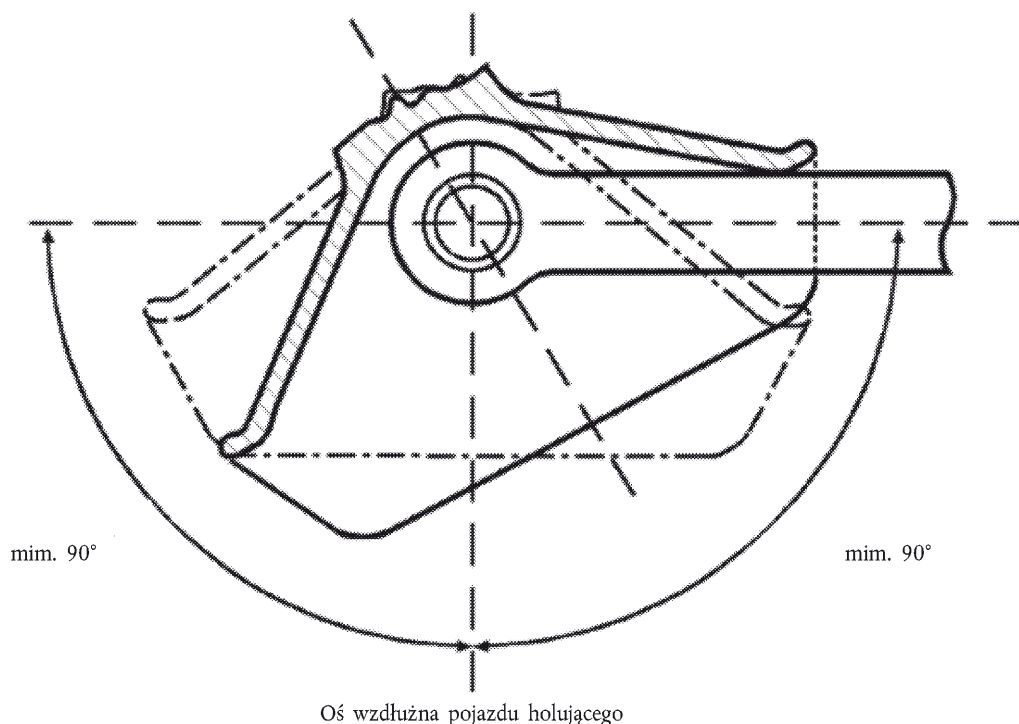
3.4. Minimalny zakres swobodnego ruchu ucha dyszla pociągowego

Ucho dyszla pociągowego sprzężone z dyszlem pociągowym, lecz nieprzymocowane do pojazdu, musi posiadać zakres swobodnego ruchu określony poniżej w stopniach. Jeśli jest on częściowo zapewniony przy pomocy specjalnego złącza (tylko sprzężenia dyszlem pociągowym klasy C50-X), zakres zastosowania, podany w zawiadomieniu przedstawionym w załączniku 1, musi ograniczać się do przypadków opisanych w pkt 1.3.8 załącznika 7.

3.4.1. $\pm 90^\circ$ w poziomie wokół osi pionowej w stosunku do osi wzdłużnej pojazdu (zob. rysunek 5).

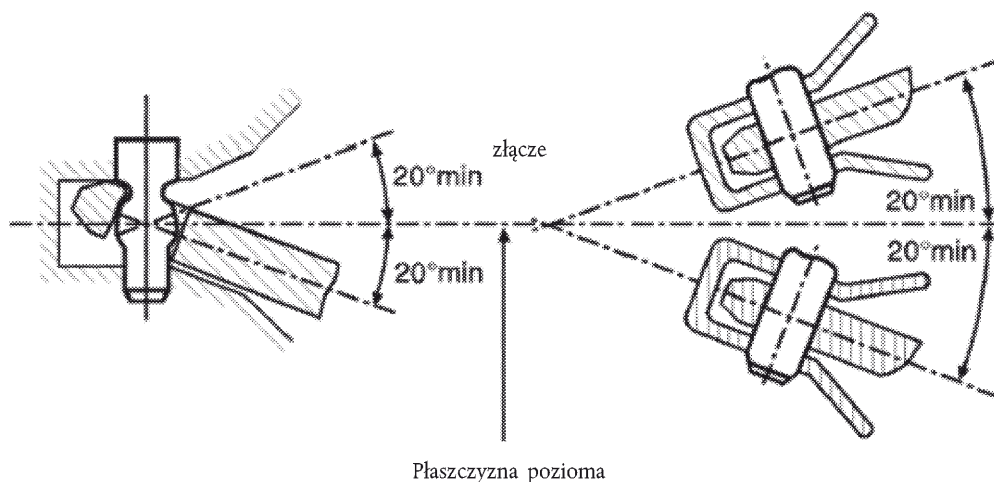
Rysunek 5

Pozioma rotacja sprzężonego ucha dyszla pociągowego



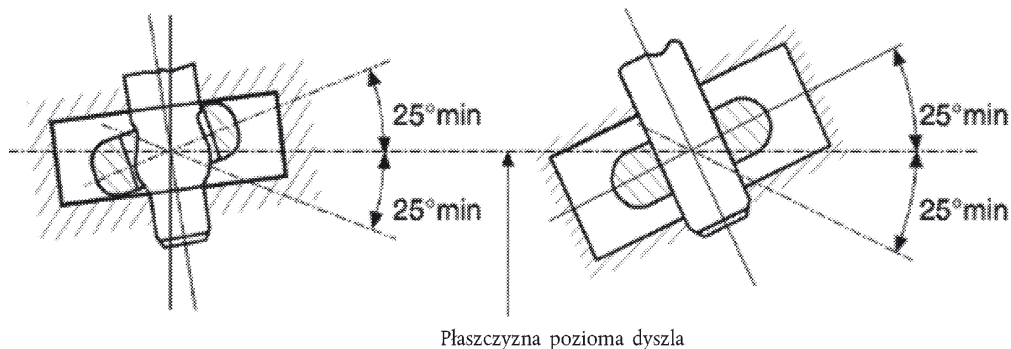
3.4.2. $\pm 20^\circ$ w pionie wokół osi poprzecznej w stosunku do poziomej płaszczyzny pojazdu (zob. rysunek 6).

Rysunek 6

Pionowa rotacja sprzężonego ucha dyszla

3.4.3. $\pm 25^\circ$ rotacja osiowa wokół osi wzdłużnej w stosunku do płaszczyzny poziomej pojazdu (zob. rysunek 7).

Rysunek 7

Rotacja osiowa sprzężonego ucha dyszla pociągowego

3.5. Blokowanie w celu uniemożliwienia niezamierzonego rozprężenia:

W położeniu zamkniętym sworzni sprzęgający musi być zabezpieczony przez dwa mechaniczne urządzenia wymuszające zamknięcie urządzenia, z których każde musi być skuteczne, gdyby drugie zawiodło.

Zamknięte i zabezpieczone położenie musi być wyraźnie wskazywane za pomocą urządzenia mechanicznego i widoczne z zewnątrz. Musi być możliwe sprawdzenie położenia wskaźnika mechanicznego poprzez dotyk, na przykład w ciemności.

Urządzenie mechaniczne musi wskazywać zablokowanie obu urządzeń zabezpieczających (warunek logiczny „I”).

Jednak wystarcza wskazywanie blokady tylko jednego urządzenia zabezpieczającego, jeśli w tej sytuacji blokada drugiego urządzenia jest nieodłączną cechą przewidzianą w projekcie urządzenia.

3.6. Dźwignie ręczne

Dźwignie ręczne muszą być łatwe w użyciu i posiadać zaokrąglony koniec. Sprzęg nie może mieć ostrych krawędzi lub końców w pobliżu dźwigni ręcznej mogących spowodować skaleczenia przy sprzęganiu. Siła wymagana do rozprężenia, mierzona bez ucha dyszla pociągowego, nie może przekraczać 250 N w kierunku prostopadłym do dźwigni ręcznej wzdłuż linii działania.

3.7. Wymagania szczególne dotyczące znormalizowanego sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego klas C50-1 do C50-6 włącznie:

3.7.1. Ruch obrotowy ucha dyszla wokół osi poprzecznej osiągnięty jest dzięki kulistemu kształtowi sworznia sprzęgającego (a nie za pomocą złącza).

3.7.2. Siły uderzeń, rozciągające i ściskające, wzdłuż osi wzdłużnej wynikające z luzu istniejącego między sworzniem sprzęgającym i uchem dyszla pociągowego należy osłabiać za pomocą sprężyny lub urządzeń tłumiących (z wyjątkiem C50-1).

3.7.3. Należy przestrzegać wymiarów podanych na rysunku 8 i w tabeli 4.

3.7.4. Sprzężenie musi odpowiadać charakterystycznym wartościom podanym w tabeli 5 i być poddane badaniom w odniesieniu do tych wartości.

3.7.5. Urządzenie sprzęgające otwiera się za pomocą dźwigni ręcznej (nie stosuje się zdalnego sterowania).

Rysunek 8

Wymiary znormalizowanych sprzężeń dyszlem pociągowym (w mm), zob. tabela 4

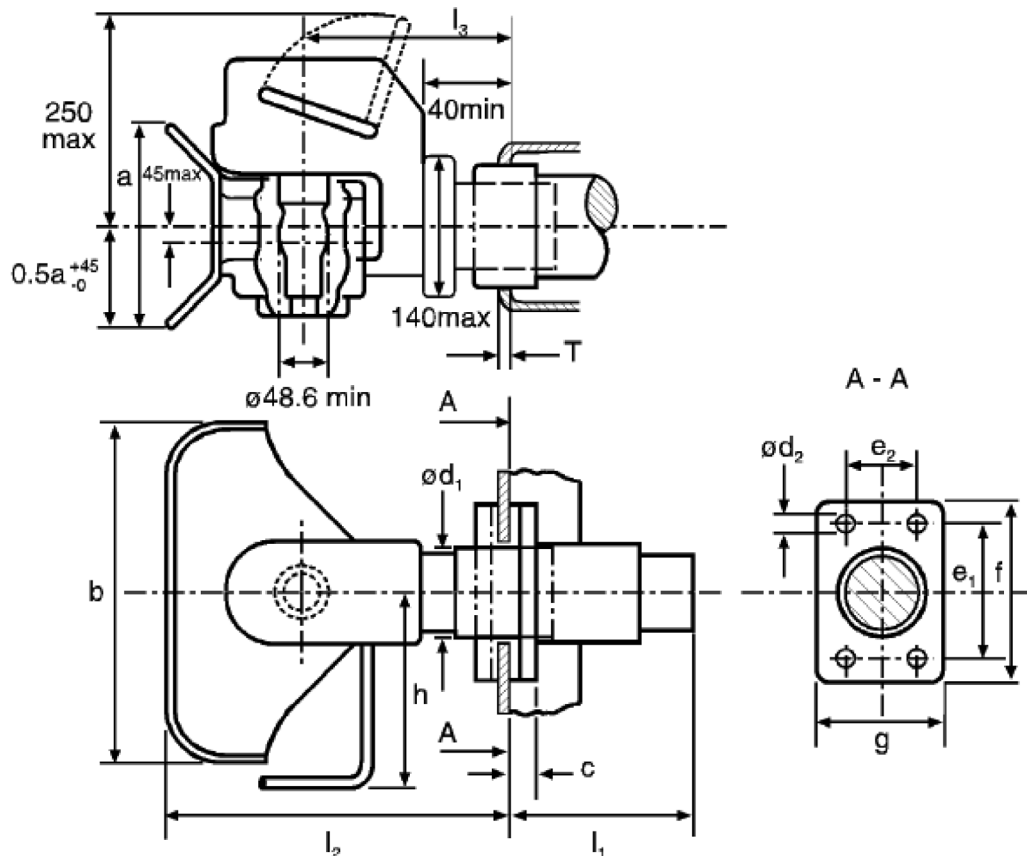


Tabela 4

Wymiary znormalizowanych sprzężeń dyszlem pociągowym (mm), zob. rysunek 8

Klasa	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6 C50-7	Uwagi
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	maksimum
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	maksimum
h	150	190	265	265	265	265	maksimum
l ₁	—	150	250	300	300	300	maksimum
l ₂	150	300	330	330	330	330	maksimum
l ₃	100	160	180	180	180	180	± 20,0
T	—	15	20	35	35	35	maksimum

Tabela 5

Wartości charakterystyczne dla znormalizowanych sprzężeń dyszlem pociągowym

Klasa	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 = maksymalna wartość D (kN)

D_c = maksymalna wartość D (kN) dla zastosowania przyczep z osią centralną

S = maksymalne obciążenie pionowe sprzęgu (kg)

V = maksymalna wartość V (kN)

4. UCHA DYSZLA POCIĄGOWEGO

4.1. Ogólne wymagania dotyczące uch dyszla pociągowego klasy D50:

Wszystkie ucha dyszla pociągowego klasy D50 muszą pomyślnie przejść badanie opisane w pkt 3.4 załącznika 6.

Ucha dyszla pociągowego klasy D50 są przeznaczone do stosowania w sprzężeniu za pomocą dyszla pociągowego C50. Ucha dyszla pociągowego nie mogą się obracać osiowo (gdyż obraca się odpowiadające mu urządzenie sprzęgające).

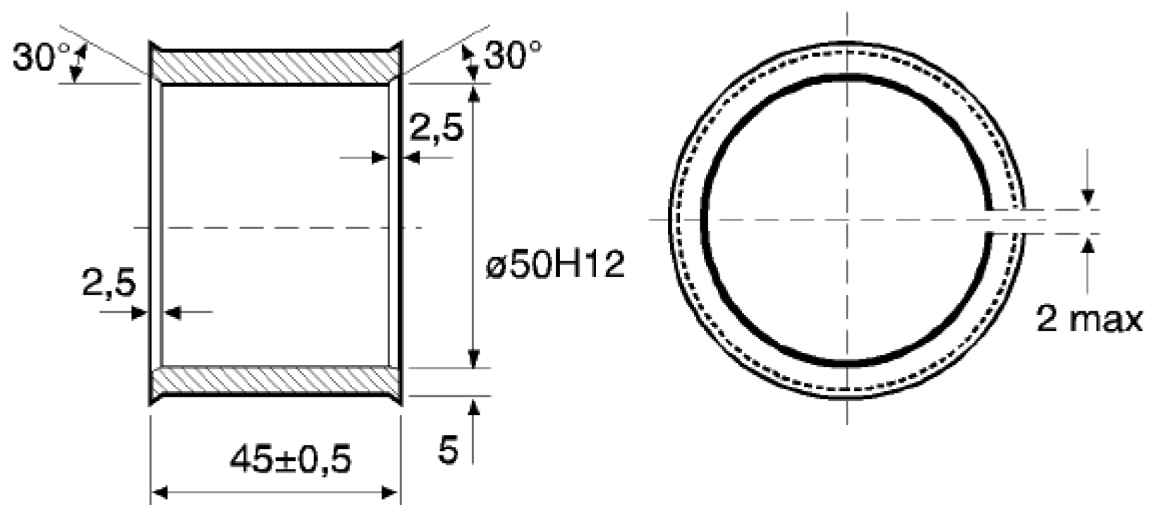
Jeśli ucha dyszla pociągowego klasy D50 montuje się z tulejami, to muszą być one zgodne z wymiarami podanymi na rysunku 9 (nieodzwolone dla klasy D50-C) lub na rysunku 10.

Tulei nie należy spawać do uch dyszli.

Ucha dyszla pociągowego klasy D50 muszą mieć wymiary podane w pkt 4.2. Nie określono kształtu uchwytu uch dyszla klasy D50-X, lecz w odległości 210 mm od środka ucha wysokość „h” i szerokość „b” muszą mieścić się w granicach podanych w tabeli 6.

Rysunek 9

Tuleja ze szczeliną dla uch dyszla pociągowego klasy D50



Rysunek 10

Tuleja bez szczeliny dla uch dyszla pociągowego klasy D50-C

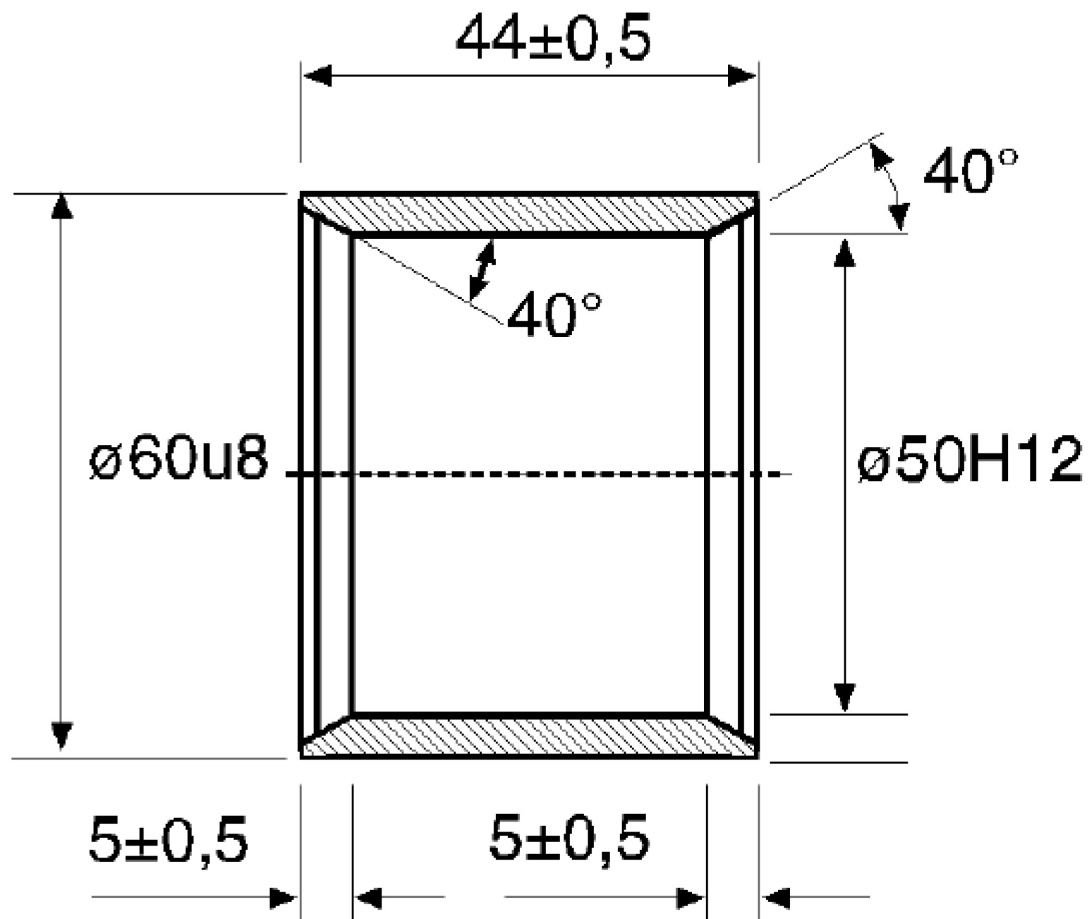


Tabela 6

Wymiary uch dyszla pociągowego D50-A i D50-X, zob. rysunek 11

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

Tabela 7

Wartości charakterystyczne dla znormalizowanych uch dyszla pociągowego

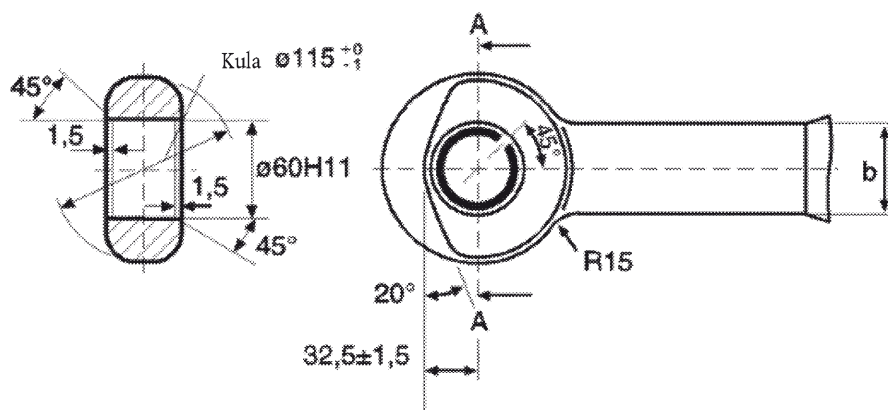
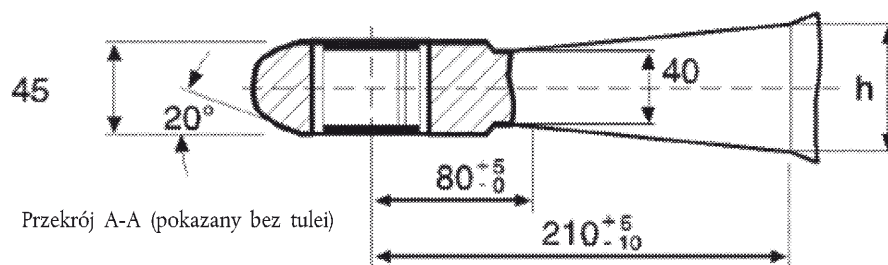
Klasa	D	D _c	s	v
D50-A	130	90	1 000	30
D50-B	130	90	1 000	25
D50-C	190	120	1 000	50
D50-D	190	130	1 000	75

4.2. Specjalne wymagania dla uch dyszla pociągowego klasy D50:

4.2.1. Ucha dyszla pociągowego klasy D50-A i D50-X muszą mieć wymiary podane na rysunku 11.

Rysunek 11

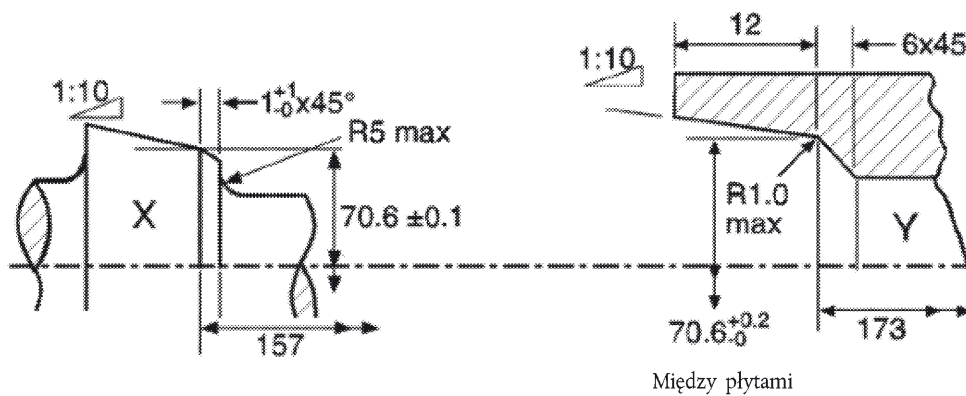
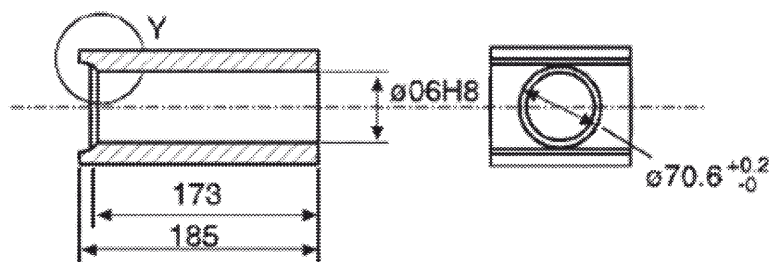
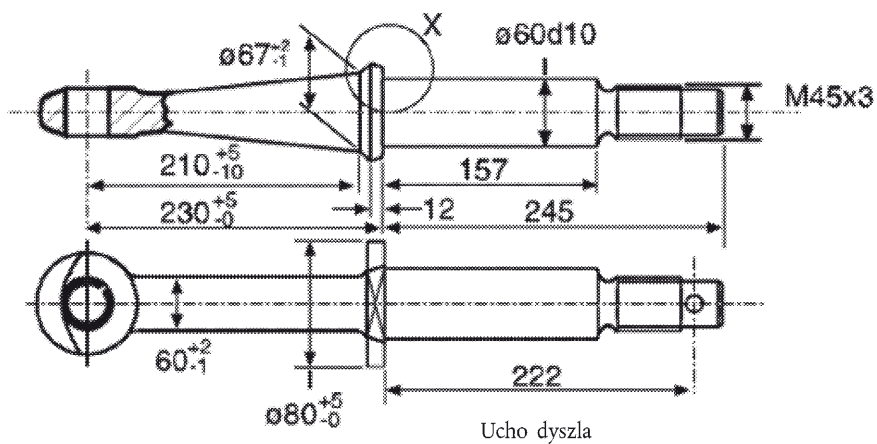
Wymiary uch dyszla pociągowego klasy D50-A i D50-X (zob. tabela 6)



4.2.2. Ucha dyszla pociągowego klasy D50-B muszą mieć wymiary podane na rysunku 12.

Rysunek 12

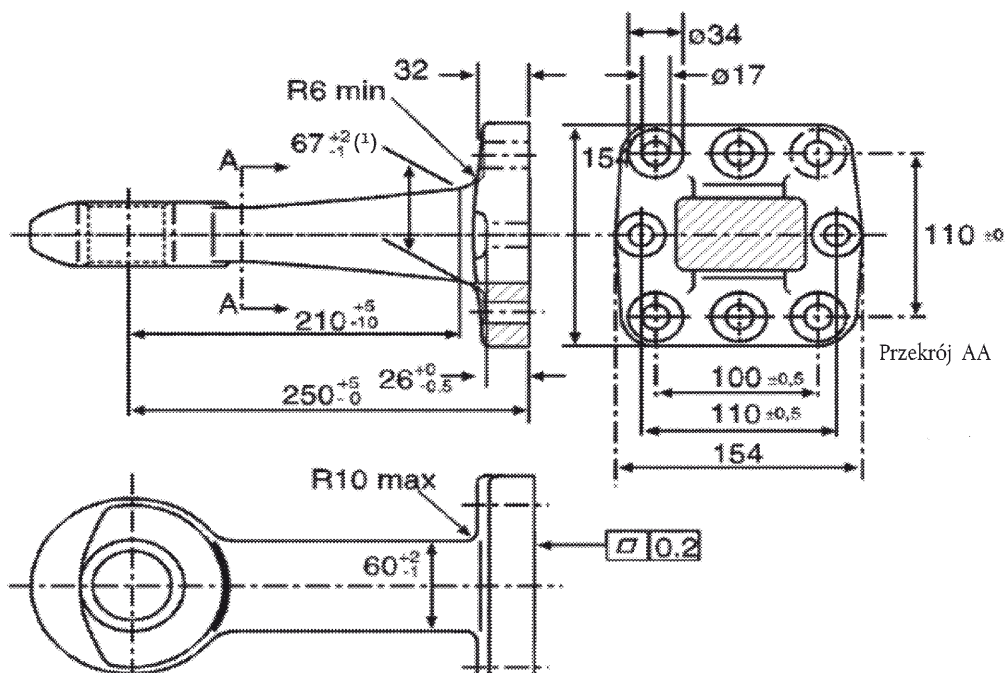
Wymiary ucha dyszla pociągowego klasy D50-B, pozostałe wymiary (zob. rysunek 11)



4.2.3. Ucha dyszla pociągowego klasy D50-C i D50-D muszą mieć wymiary podane na rysunku 13.

Rysunek 13

Wymiary uch dyszla pociągowego klasy D50-C i D50-D (pozostałe wymiary zob. rysunek 11)

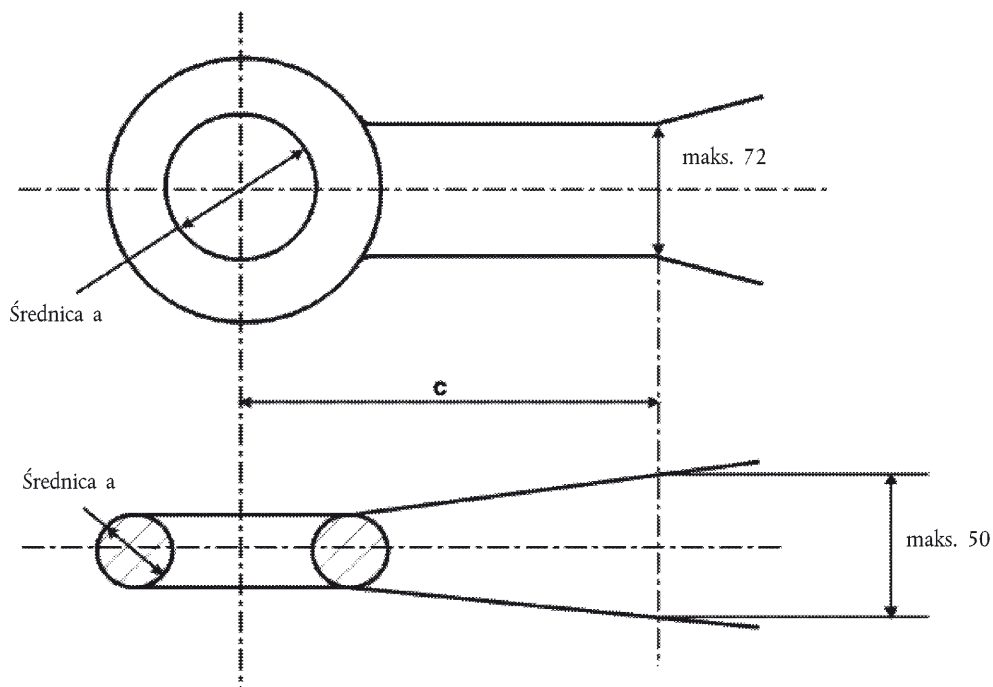


- 4.2.4. Ucha dyszla pociągowego klasy D50-C i D50-D muszą być wyposażone w tuleje bez szczeliny pokazane na rysunku 10.
- 4.3. Wartości obciążeń dla znormalizowanych uch dyszla pociągowego
- Znormalizowane ucha dyszla pociągowego i sposoby mocowania muszą być odpowiednie dla wartości obciążeń przedstawionych w tabeli 7 i przebadane pod kątem tych wartości.
- 4.4. Ogólne wymagania dla pierścieniowych uch dyszla pociągowego klasy L:
- 4.4.1. Pierścieniowe ucha dyszla pociągowego klasy L przeznaczone są do stosowania ze sprzęgami typu hakowego klasy K.
- 4.4.2. Podczas stosowania ze sprzęgiem hakowym klasy K powinny spełniać wymagania odnośnie połączenia wymienione w pkt 10.2 niniejszego załącznika.
- 4.4.3. Pierścieniowe ucha dyszla klasy L muszą mieć wymiary zgodne z rysunkiem 14 i tabelą 8.

⁽¹⁾ Dla uch dyszla pociągowego klasy D50-D wymiar ten musi wynosić „maks. 80”.

Rysunek 14

Wymiary pierścieniowych uch dyszla pociągowego klasy L (zob. tabela 8)



- 4.4.4. Pierścieniowe ucha dyszla pociągowego klasy L muszą pomyślnie przejść badania wymienione w pkt 3.4 załącznika 6 oraz odpowiadać wartościom charakterystycznym podanym w tabeli 9.

Tabela 8

Wymiary pierścieniowych uch dyszla pociągowego klasy L (zob. rysunek 14)

						(w mm)
Klasa	L1	L2	L3	L4	L5	Uwagi
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	Min

Tabela 9

Wartości charakterystyczne dla pierścieniowych uch dyszla pociągowego klasy L

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

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

5. DYSZLE POCIĄGOWE

- 5.1. Dyszle pociągowe klasy E muszą spełniać wymagania badań określonych w pkt 3.3 załącznika 6.
- 5.2. W celu zapewnienia połączenia z pojazdem ciągnącym dyszle pociągowe mogą być wyposażone w głowice zaczepowe, takie jak w pkt 2, lub ucha dyszla, takie jak w pkt 4 niniejszego załącznika. Głowice zaczepowe i ucha dyszla pociągowego można mocować za pomocą śrub, śrub z nakrętkami lub spawania.
- 5.3. Urządzenie regulujące wysokość zamocowania w przypadku dyszli zamocowanych przegubowo
- 5.3.1. Dyszle zamocowane przegubowo muszą być wyposażone w urządzenia do ustawienia dyszla na wysokość urządzenia sprzęgającego lub zaczepu szczękowego. Urządzenia te muszą być tak skonstruowane, aby dyszel pociągowy mogła wyregulować jedna osoba bez narzędzi lub innej pomocy.
- 5.3.2. Urządzenia regulujące wysokość muszą pozwalać na regulację ucha dyszla pociągowego lub zaczepu kulowego w stosunku do poziomu ponad podłożem o co najmniej 300 mm do góry i w dół. W tym zakresie dyszel pociągowy musi dać się nastawiać w sposób ciągły lub skokowo przy skoku maksymalnym 50 mm mierzonym przy uchu lub zaczepie kulowym.
- 5.3.3. Urządzenie regulujące wysokość nie może przeszkadzać w swobodnym ruchu dyszla po sprzęgnięciu.
- 5.3.4. Urządzenie regulujące wysokość nie może przeszkadzać w działaniu hamulca najazdowego.
- 5.4. W przypadku dyszli pociągowych z hamulcem najazdowym, odległość między środkiem ucha dyszla pociągowego i końcem swobodnego trzpienia ucha dyszla nie może być mniejsza niż 200 mm w położeniu odpowiadającym stosowaniu hamulca. Przy trzpieniu ucha dyszla wsuniętym całkowicie odległość ta nie może być mniejsza niż 150 mm.
- 5.5. W przypadku dyszli pociągowych stosowanych w przyczepach z osią centralną ich moment przeciwdziałający siłom bocznym musi wynosić co najmniej połowę momentu przeciwdziałającego siłom pionowym.

6. BELKI POCIĄGOWE

- 6.1. Belki pociągowe klasy F muszą pomyślnie przejść badania określone w pkt 3.3 załącznika 6.
- 6.2. Sposób nawiercania przy montażu znormalizowanych sprzęgów przy użyciu dyszla pociągowego musi być zgodny z rysunkiem 15 i tabelą 10 poniżej.
- 6.3. Belek pociągowych nie należy spawać do podwozia, nadwozia lub innej części pojazdu.

Rysunek 15

Wymiary montażowe dla znormalizowanych sprzężeń przy pomocy dyszla pociągowego (zob. tabela 10)

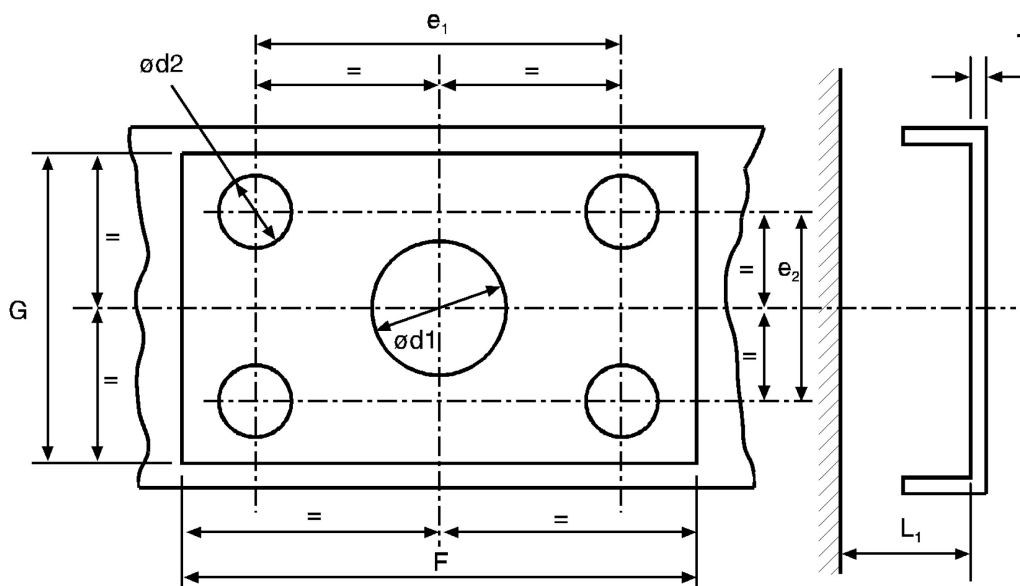


Tabela 10

Wymiary montażowe dla znormalizowanych sprzężeń przy pomocy dyszla pociągowego (zob. rysunek 15)

(w mm)

Klasa	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6 C50-7	Uwagi
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	maksimum
F	120	120	165	190	210	210	minimum
G	95	95	100	130	150	150	minimum
L_1	—	200	300	400	400	400	minimum

7. SPRZĘGI SIODŁOWE I OGRANICZNIKI STEROWANIA

Wymagania pkt 7.1–7.7 stosują się do wszystkich sprzęgów siodłowych klasy G50.

W pkt 7.9 zamieszczono wykaz dodatkowych wymagań, które muszą spełniać znormalizowane urządzenia sprzęgające.

Ograniczniki sterowania muszą spełnić wymagania wymienione w pkt 7.8.

7.1. Odpowiednie sworznie sprzęgu siodłowego

Konstrukcja sprzęgów siodłowych klasy G50 musi umożliwiać stosowanie ich ze sworzniami sprzęgającymi klasy H50 i zapewniać posiadanie przez nie razem określonych właściwości.

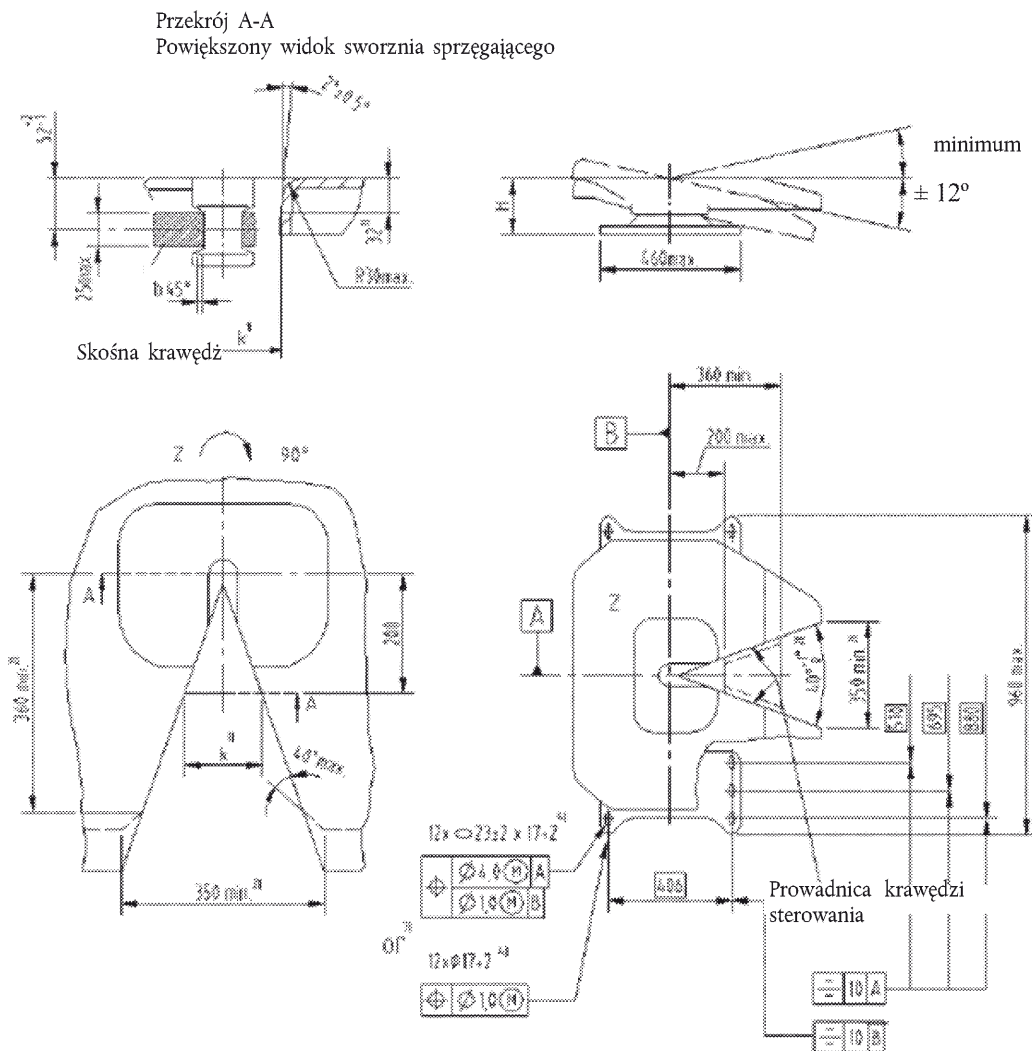
7.2. Prowadnice

Sprzęgi siodłowe muszą posiadać prowadnice zapewniające bezpieczne i prawidłowe działanie sworznia sprzęgającego. Szerokość wejściowa prowadnicy dla znormalizowanych sprzęgów siodłowych 50 musi wynosić co najmniej 350 mm (zob. rysunek 16).

W przypadku małych, nieznormalizowanych sprzęgów siodłowych klasy G50-X o maksymalnej wartości „D” = 25 kN, szerokość wejściowa musi wynosić co najmniej 250 mm.

Rysunek 16

Wymiary znormalizowanych sprzęgów siodłowych (zob. tabela 11)



1. Aby przewidzieć zastosowanie ogranicznika sterowania, należy odmierzyć wymiar odniesienia $k = 137 \pm 3$ mm w odległości 32 mm poniżej górnej powierzchni i w odległości 200 mm od poprzecznej linii środkowej sprzężenia.
2. Należy zachować kąt $40^\circ +1^\circ -0^\circ$ na dystansie minimum 360 mm od poprzecznej linii centralnej sprzężenia. Szerokość wejścia, minimum 350 mm, można uzyskać poza tą odległością zwiększając kąt wejścia aż do kąta zawartego 120° maksimum jak wskazuje linia kropkowa.
3. Można zastosować podłużne otwory montażowe 23 ± 2 mm \times $17 +2/-0$ mm lub okrągłe otwory montażowe o średnicy $17 +2/-0$ mm.
4. Stosując podłużne otwory lub otwory o średnicy > 18 mm, należy użyć podkładek o 40 mm średnicy i 6 mm grubości lub środki o tej samej wytrzymałości, np. płaskowniki stalowe.

Rysunek 16a

Tolerancje w odniesieniu do otworów montażowych dla płyt montażowych klasy J do sprzężeń siodłowych (zob. pkt 9.1 niniejszego załącznika)

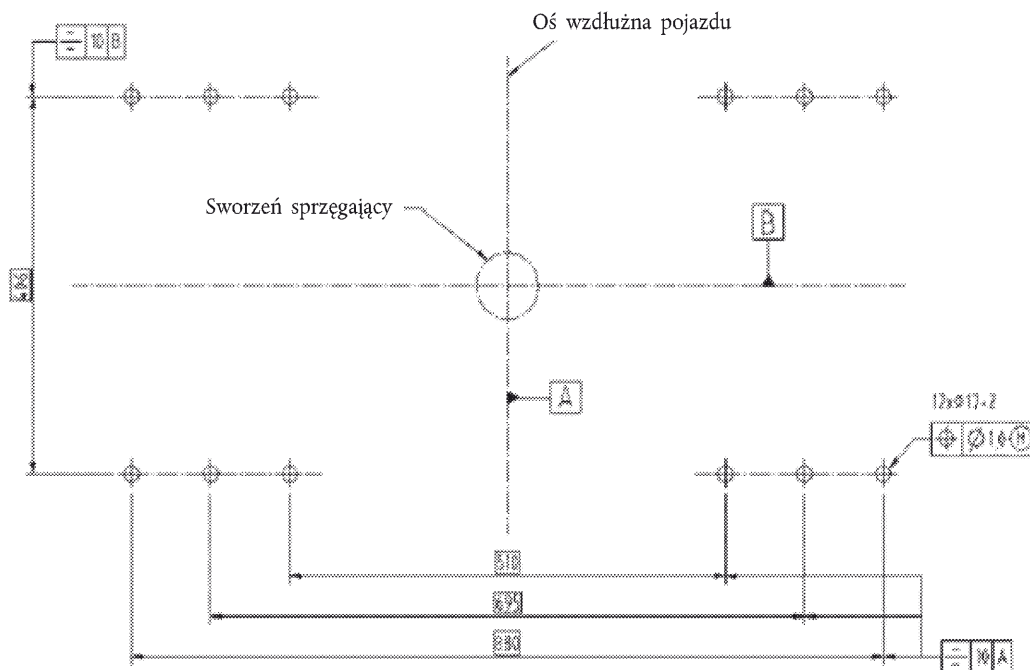


Tabela 11

Wymiary znormalizowanych sprzęgów siodłowych (zob. rysunek 16)

(w mm)						
Klasa	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. Minimalny ruch swobodny sprzęgu siodłowego

Z włożonym sworzniem sprzęgającym, lecz ze sprzęgiem siodłowym niezamocowanym do pojazdu lub płyty montażowej, ale uwzględniając wpływ śrub montażowych, sprzęg musi pozwolić równocześnie na następujące minimalne obroty sworznia sprzęgającego:

- 7.3.1. $\pm 90^\circ$ wokół osi pionowej (nie stosuje się do sprzęgów siodłowych ze sterowaniem wymuszonym);
- 7.3.2. $\pm 12^\circ$ wokół osi poziomej prostopadłej do kierunku jazdy. Kąt ten niekoniecznie wystarcza do jazdy w terenie.
- 7.3.3. Dopuszczalny jest obrót $\pm 3^\circ$ wokół osi wzdłużnej. Jednak, przy pełnych oscylacjach sprzęgu siodłowego, kąt ten może być przekroczony, pod warunkiem że mechanizm blokujący umożliwia ograniczenie obrotu do maksimum $\pm 3^\circ$.

7.4. Urządzenia blokujące, zabezpieczające przed rozprężeniem sprzęgu siodłowego

Sprzęg siodłowy musi być zabezpieczony w pozycji zamkniętej przez dwa mechaniczne urządzenia wymuszające zamknięcie urządzenia, z których każde musi być skuteczne, gdyby drugie zawiodło.

Pierwszorzędne urządzenie blokujące musi działać automatycznie, lecz drugorzędne urządzenie może działać automatycznie lub być obsługiwane ręcznie. Drugorzędne urządzenie może działać łącznie z pierwszorzędnym i stanowić dodatkowe wymuszone zamknięcie dla urządzenia pierwszorzędnego. Zablockowanie drugorzędnego urządzenia zamykającego powinno być możliwe tylko jeśli pierwszorzędne urządzenie zostało właściwie zablockowane.

Nie może nastąpić niezamierzone zwolnienie urządzeń blokujących. Czynność zwolnienia musi wymagać zamierzonego działania ze strony kierowcy czy operatora pojazdu.

Zamknięte i zabezpieczone położenie musi być wskazywane za pomocą urządzenia mechanicznego i widoczne z zewnątrz. Musi być możliwe sprawdzenie położenia wskaźnika mechanicznego poprzez dotyk, na przykład w ciemności.

Urządzenie wskazujące musi wskazywać zamknięcie obu urządzeń blokujących. Jednak wystarcza wskazywanie zabezpieczenia za pomocą tylko jednego urządzenia blokującego, jeśli w tym przypadku zamknięcie przez drugie urządzenie blokujące jest równoczesną i nieodłączną cechą przewidzianą w projekcie urządzenia.

7.5. Urządzenia sterujące lub mechanizmy odblokowujące

W pozycji zamkniętej urządzenia sterujące lub mechanizmy odblokowujące muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym uruchomieniem. System blokujący musi wymagać świadomego działania w celu odblokowania urządzenia zamykającego aby uruchomić mechanizm rozprzegający.

7.6. Wykończenie powierzchni

Powierzchnie płyty sprzęgającej i blokady sprzężenia muszą być zadowalające pod względem funkcjonalnym i być starannie obrobione, odkute, odlane lub wytłoczone.

7.7. Wymagania dotyczące obciążenia

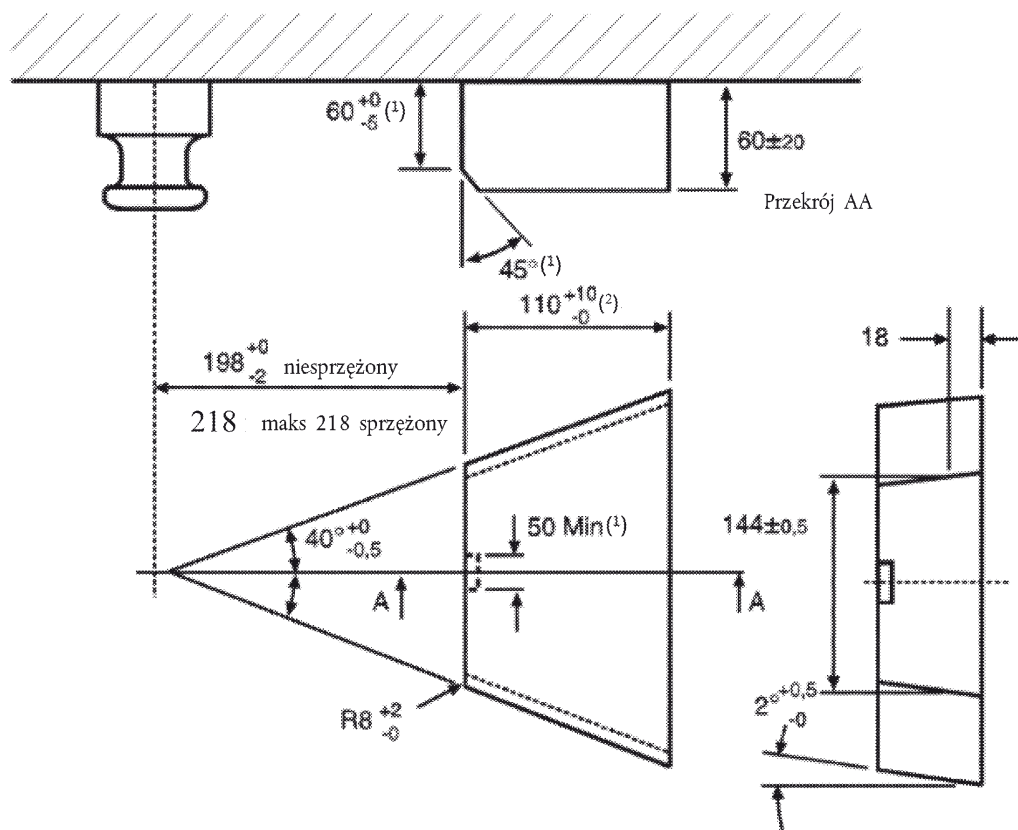
Wszystkie sprzęgi siodłowe muszą spełniać badania opisane w pkt 3.7 załącznika 6.

7.8. Ograniczniki sterowania

7.8.1. Wymiary ograniczników sterowania służących do sterowania wymuszonego naczip muszą odpowiadać rysunkowi 17.

Rysunek 17

Wymiary ograniczników sterowania montowanych ze sprężyną



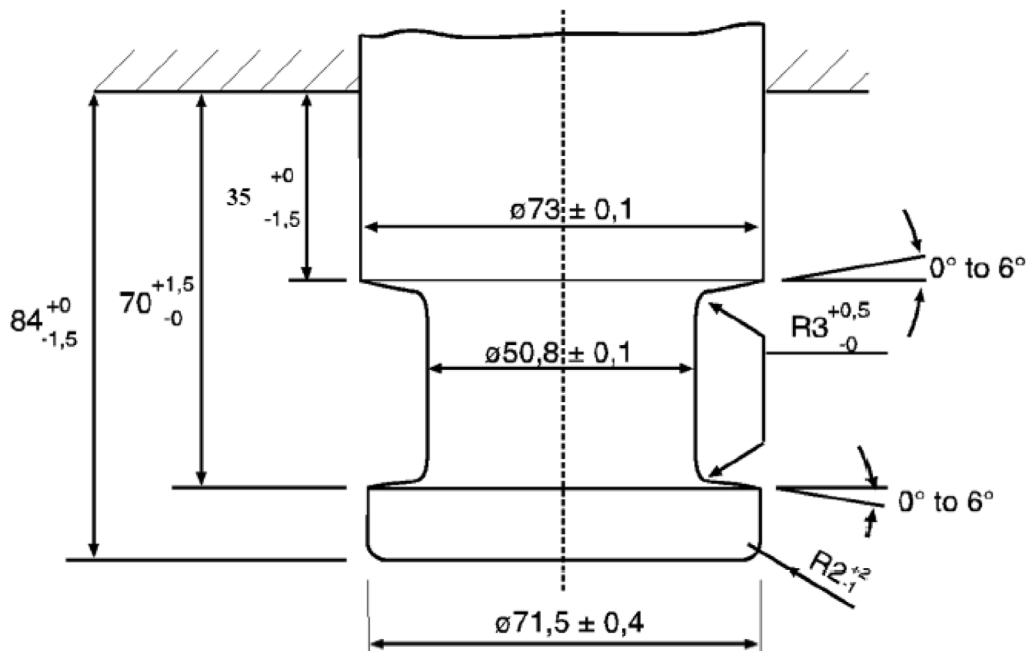
⁽¹⁾ Dotyczy tylko ograniczników sterowania o grubości powyżej 60 mm.

⁽²⁾ Ten wymiar dotyczy tylko powierzchni funkcjonalnej; sam ogranicznik sterowania może być dłuższy.

- 7.8.2. Ogranicznik sterowania musi umożliwiać bezpieczne i pewne sprzężenie oraz musi być montowany ze sprężyną. Siłę sprężyny należy dobrać tak, aby można było sprząc niezaladowaną naczepę i aby przy w pełni obciążonej naczepie ogranicznik sterowania ściśle przylegał podczas jazdy do boków urządzenia sprzęgającego. Rozsprężenie sprzęgu siodłowego musi być możliwe zarówno przy naczepie załadowanej, jak i pustej.
- 7.9. Wymagania szczególne dotyczące znormalizowanych sprzęgów siodłowych :
- 7.9.1. wymiary muszą być zgodne z rysunkiem 16 i tabelą 11;
- 7.9.2. muszą być odpowiednie i przebadane dla wartości D równej 150 kN i wartości U równej 20 ton;
- 7.9.3. rozsprężenie musi być możliwe za pomocą dźwigni ręcznej bezpośrednio w urządzeniu sprzęgającym;
- 7.9.4. muszą być odpowiednie do sterowania wymuszonego naczepy przy użyciu ograniczników sterowania – zob. pkt 7.8.
8. SWORZNIE SPRZĘGU SIODŁOWEGO
- 8.1. Wymiary sworzni sprzęgu siodłowego klasy H50 (ISO 337) muszą być zgodne z rysunkiem 18.

Rysunek 18

Wymiary sworzni sprzęgu siodłowego klasy H50

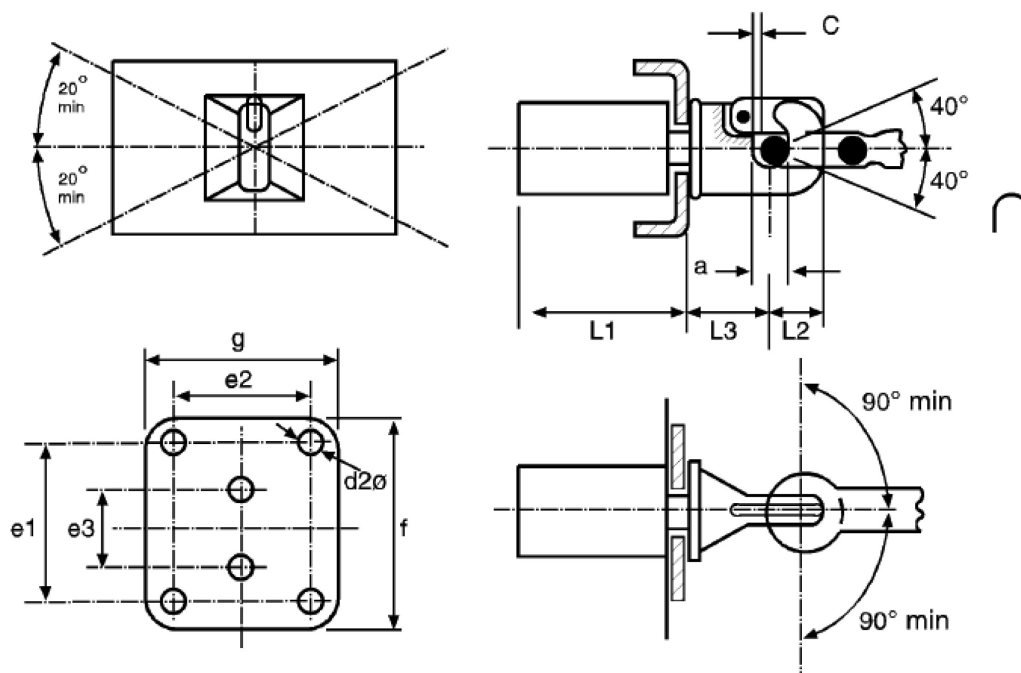


- 8.2. Sworznie muszą spełniać badania opisane w pkt 3.9 załącznika 6.
9. PŁYTY MONTAŻOWE
- 9.1. Płyty montażowe klasy J do sprzęgów siodłowych, jeśli są przeznaczone do znormalizowanych sprzęgów siodłowych, muszą mieć okrągły otwór odpowiadający rysunkowi 16a. Jednak otwory montażowe mają mieć średnicę $17 \text{ mm} + 2,0 \text{ mm} / - 0,0 \text{ mm}$. Otwory mają być okrągłe, a NIE ze szczeliną (zob. rysunek 16a).

- 9.2. Płyty montażowe do znormalizowanych sprzęgów siodłowych muszą być odpowiednie do sterowania wymuszonego naczip (z ogranicznikami sterowania). Płyty montażowe do nieznormalizowanych sprzęgów siodłowych nie nadające się do sterowania wymuszonego muszą być odpowiednio oznaczone.
- 9.3. Płyty montażowe do sprzęgów siodłowych muszą odpowiadać badaniom opisanym w pkt 3.8 załącznika 6.
10. SPRZĘGI HAKOWE
- 10.1. Wymagania ogólne dla sprzęgów hakowych klasy K:
- 10.1.1. Wszystkie sprzęgi hakowe klasy K muszą spełniać badania opisane w pkt 3.5 załącznika 6 i odpowiadać wartościom charakterystycznym podanym w tabeli 13.
- 10.1.2. Sprzęgi hakowe klasy K muszą mieć wymiary zgodne z rysunkiem 19 i tabelą 12. Klasa K1 do K4 to nieautomatyczne sprzężenia do użytku z przyczepami o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony. Klasa KA1 do KA3 to sprzężenia automatyczne.

Rysunek 19

Wymiary i ruch swobodny sprzęgów hakowych klasy K



- 10.1.3. Sprzęgu hakowego można używać tylko z pierścieniowym uchem dyszla pociągowego. Sprzęg klasy K stosowany z pierścieniowym uchem dyszla pociągowego klasy L musi poruszać się swobodnie w zakresie wartości stopni podanych w pkt 10.2 niniejszego załącznika.
- 10.1.4. Sprzęg hakowy klasy K należy stosować z pierścieniowym uchem dyszla pociągowego, które w stanie nowym pozwala na minimalny i maksymalny ruch swobodny wynoszący odpowiednio 3 mm i 5 mm. Producent sprzęgu musi określić odpowiednie ucha dyszla w zawiadomieniu, którego wzór przedstawiono w załączniku 1.

10.2. Sprzęg klasy K używany z uchem pierścieniowym klasy L, lecz nieprzymocowany do pojazdu, musi pozwalać na niejednoczesny ruch swobodny w poniższym zakresie (zob. również rysunek 19):

10.2.1. $\pm 90^\circ$ w poziomie wokół pionowej osi sprzężenia;

10.2.2. $\pm 40^\circ$ w pionie wokół poziomej poprzecznej osi sprzężenia;

10.2.3. $\pm 20^\circ$ rotacja osiowa wokół poziomej wzdłużnej linii środkowej sprzężenia.

10.3. Automatyczne sprzęgi hakowe klasy K muszą posiadać szczękę prowadzącą ucho dyszla pociągowego w sprzęg.

10.4. Zamknięcie uniemożliwiające niezamierzone rozprzęgnięcie:

W położeniu zamkniętym sprzęg musi być zabezpieczony przez dwa mechaniczne urządzenia wymuszające zamknięcie urządzenia, z których każde musi być skuteczne, gdyby drugie zawiodło.

Zamknięte i zabezpieczone położenie musi być wyraźnie wskazywane za pomocą urządzenia mechanicznego i widoczne z zewnątrz. Musi być możliwe sprawdzenie położenia wskaźnika mechanicznego poprzez dotyk, na przykład w ciemności.

Mechaniczne urządzenie wskazujące musi wskazywać blokadę obu urządzeń zamykających (warunek logiczny „I”).

Jednak wystarcza wskazywanie zabezpieczenia za pomocą tylko jednego urządzenia blokującego, jeśli w tej sytuacji zamknięcie przez drugie urządzenie blokujące jest nieodłączną cechą przewidzianą w projekcie urządzenia.

10.5. Dźwignie ręczne

Dźwignie ręczne muszą być łatwe w użyciu i posiadać zaokrąglony koniec. Sprzęg nie może mieć ostrych krawędzi lub końców w pobliżu dźwigni ręcznej mogących spowodować skaleczenia przy sprzęganiu. Siła wymagana do rozprzęgnięcia, mierzona bez ucha dyszla pociągowego, nie może przekraczać 250 N w kierunku prostopadłym do dźwigni ręcznej wzdłuż linii działania.

Tabela 12

Wymiary sprzęgów hakowych klasy K (zob. rysunek 19)

Klasa	K1	K2	K3	K4	KA1	KA2	KA3	Uwagi
e ₁	—	83	83	120	120	140	160	± 0,5
e ₂	—	56	56	55	55	80	100	± 0,5
e ₃	90	—	—	—	—	—	—	± 0,5
d ₂	17	10,5	10,5	15	15	17	21	H13
c	3	3	3	3	3	3	3	Min
f	130	175	175	180	180	200	200	Max
g	100	100	100	120	120	140	200	Max
a	45	45	45	45	45	45	45	+1,6/ - 0,0
L ₁	120	120	120	120	250	300	300	Max
L ₂	74	74	63	74	90	90	90	Max
L ₃	110	130	130	150	150	200	200	Max

Tabela 13

Wartości charakterystyczne sprzęgów hakowych klasy K

Klasa	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. SPECJALISTYCZNE SPRZĘŻENIA PRZY POMOCY DYSZLA POCIĄGOWEGO – KLASA T
- 11.1. Specjalistyczne sprzężenia przy pomocy dyszla pociągowego klasy T mają zastosowanie do specjalnych zespołów pojazdów, na przykład transporterów samochodowych. Pojazdy te mają specyficzną konstrukcję i mogą wymagać szczególnego i nietypowego umiejscowienia sprzężenia.
- 11.2. Zastosowanie sprzęgów klasy T musi ograniczać się do przyczep z osią centralną i ograniczenie to należy odnotować w zawiadomieniu przedstawionym w załączniku 1.
- 11.3. Sprzężeniom klasy T należy udzielać homologacji jako dopasowanej parze pojazdów, a rozprzęgnięcie nie może być możliwe inaczej niż w warsztacie z zastosowaniem narzędzi, które nie stanowią normalnego wyposażenia pojazdu.
- 11.4. Sprzężenia klasy T nie mogą działać automatycznie.
- 11.5. Sprzężenia klasy T muszą spełniać odpowiednie wymagania badań zgodnie z pkt 3.3, z wyjątkiem pkt 3.3.4, załącznika 6.
- 11.6. Ruch swobodny w zakresie następujących minimalnych i jednoczesnych kątów jest możliwy przy sprzężeniu niezamocowanym do pojazdu, lecz złożonym i pozostającym w takim samym normalnym położeniu jak po zamocowaniu do pojazdu;
- 11.6.1. $\pm 90^\circ$ w poziomie wokół osi pionowej;
- 11.6.2. $\pm 8^\circ$ pionowo wokół poziomej osi poprzecznej;
- 11.6.3. $\pm 3^\circ$ rotacja osiowa wokół poziomej osi wzdłużnej.
12. URZĄDZENIA DO ZDALNEJ SYGNALIZACJI I DO ZDALNEGO STEROWANIA
- 12.1. Ogólne wymagania
- Urządzenia do zdalnej sygnalizacji i do zdalnego sterowania są dopuszczalne jedynie w automatycznych urządzeniach sprzęgających klas C50-X i G50-X.
- Urządzenia do zdalnej sygnalizacji i do zdalnego sterowania nie mogą ograniczać minimalnego swobodnego ruchu ucha sprzężonego dyszla pociągowego lub sprzężonej naczepy. Muszą być na stałe dołączone do pojazdu.
- Wszystkie urządzenia do zdalnej sygnalizacji i do zdalnego sterowania wchodzą w zakres badań i homologacji urządzenia sprzęgającego łącznie ze wszystkimi urządzeniami sterującymi i urządzeniami przekazującymi.
- 12.2. Zdalna sygnalizacja
- 12.2.1. W przypadku sprzęgania automatycznego, urządzenia do zdalnej sygnalizacji muszą wskazywać optycznie stan zamknięcia i podwójnego zablokowania urządzenia sprzęgającego zgodnie z pkt 12.2.2. Dodatkowo może być wskazywana pozycja otwarcia zgodnie z pkt 12.2.3.
- Zdalne urządzenie wskazujące musi automatycznie włączać się i zerować przy każdorazowym sprzęganiu i rozprzęganiu.

- 12.2.2. Zmiana z położenia otwartego na zamknięte i podwójnie zablokowane wskazywana jest za pomocą optycznego sygnału zielonego.
- 12.2.3. Położenie otwarte lub niezablokowane wskazywane jest optycznym sygnałem czerwonym.
- 12.2.4. Jeśli wskazywane jest zakończenie procedury automatycznego sprzęgania, to zdalna sygnalizacja daje pewność, że sworzeń sprzęgający znalazł się w pozycji docelowej z podwójnym zablokowaniem.
- 12.2.5. Jeśli w procedurze sprzęgania nie została osiągnięta pozycja docelowa, to wystąpienie niesprawności w układzie zdalnej sygnalizacji nie powoduje wskazania położenia zamkniętego z podwójnym zablokowaniem.
- 12.2.6. Odblokowanie się jednego z blokujących urządzeń powoduje zgaśnięcie zielonego sygnału optycznego i pokazanie się czerwonego sygnału optycznego (jeśli jest zamontowany).
- 12.2.7. Wskaźniki mechaniczne umieszczone bezpośrednio na urządzeniu sprzęgającym należy zachować.
- 12.2.8. W celu uniknięcia rozpraszania uwagi kierowcy w czasie normalnej jazdy należy przewidzieć możliwość wyłączenia urządzenia do zdalnej sygnalizacji, jednak musi się ono automatycznie włączyć podczas następnego otwarcia i zamknięcia sprzężenia – zob. pkt 12.2.1.
- 12.2.9. Sterowanie i wskaźniki zdalnej sygnalizacji muszą być zainstalowane w zakresie pola widzenia kierowcy i muszą być stale i wyraźnie widoczne.
- 12.3. Zdalne sterowanie
- 12.3.1. Jeśli stosuje się urządzenie zdalnego sterowania zgodnie z określeniem w pkt 2.8 niniejszego regulaminu, to musi być zainstalowana także zdalna sygnalizacja opisana w pkt 12.2, która musi wskazywać przynajmniej stan otwarcia sprzężenia.
- 12.3.2. Musi istnieć specjalny wyłącznik (to jest wyłącznik główny, dźwignia lub zawór) pozwalający zamknąć lub otworzyć urządzenie sprzęgające przy pomocy urządzenia zdalnego sterowania. Jeśli ten wyłącznik główny nie znajduje się w kabinie kierowcy, to nie może on być umieszczony w miejscu łatwo dostępnym dla osób nieupoważnionych lub musi być on zamykany. Faktyczne uruchomienie sprzęgania z kabiny kierowcy może być możliwe jedynie, gdy wykluczone jest uruchomienie przypadkowe (na przykład przez uruchamianie za pomocą obu rąk).
- Musi istnieć możliwość upewnienia się, czy otwieranie urządzenia sprzęgającego za pomocą zdalnego sterowania zostało zakończone, czy też nie.
- 12.3.3. Jeśli zdalne sterowanie dopuszcza otwarcie urządzenia sprzęgającego z zewnątrz, to stan otwarcia przy działaniu z zewnątrz musi być kierowcy odpowiednio sygnalizowany. Nie jest to konieczne, jeśli otwarcie z zewnątrz jest możliwe tylko podczas działania zdalnego sterowania.
- 12.3.4. Jeśli urządzenie uruchamiające rozprężenie za pomocą zdalnego sterowania jest zamontowane na zewnątrz pojazdu, to musi istnieć możliwość obserwowania przestrzeni między sprzęganymi pojazdami, nie jest jednak konieczny do niej dostęp celem bezpośredniej obsługi.
- 12.3.5. Błąd w działaniu lub niesprawność w układzie nie może powodować przypadkowego rozprężenia podczas normalnej jazdy po drodze. Każda niesprawność układu musi być bezpośrednio sygnalizowana lub natychmiast oczywista przy następnym uruchomieniu, np. ze względu na wadliwe działanie.
- 12.3.6. W przypadku awarii zdalnego sterowania musi być możliwe rozprężenie, w nagłym przypadku, w co najmniej jeden inny sposób. Jeśli wymaga to użycia narzędzia, musi znajdować się ono w zestawie narzędzi pojazdu. Wymagania pkt 3.6 niniejszego załącznika nie są stosowane do dźwigni ręcznych stosowanych wyłącznie do rozprężania w nagłych przypadkach.
- 12.3.7. Urządzenia sterowania i wskaźniki zdalnego sterowania muszą być stale i wyraźnie widoczne.
-

ZAŁĄCZNIK 6

Badanie mechanicznych urządzeń lub elementów sprzęgających

1. WYMAGANIA OGÓLNE DOTYCZĄCE BADAŃ
 - 1.1. Próbki urządzeń sprzęgających należy badać pod względem wytrzymałości i działania. Tam gdzie to możliwe należy wykonywać badania fizyczne, jednak, o ile nie stwierdzono inaczej, organ udzielający homologacji lub placówka techniczna może odstąpić od fizycznego badania wytrzymałościowego, jeśli prosta konstrukcja elementu umożliwia kontrolę teoretyczną. Kontrole teoretyczne można przeprowadzać, aby określić warunki najgorszego przypadku. We wszystkich przypadkach kontrola teoretyczna musi zapewniać taką samą jakość wyników jak badanie dynamiczne lub statyczne. W przypadku wątpliwości nadrzędne są wyniki badania fizycznego.

Zob. również pkt 4.8 niniejszego regulaminu.
 - 1.2. Wytrzymałość urządzeń sprzęgających sprawdza się za pomocą badania dynamicznego (badanie na zmęczenie). W niektórych przypadkach mogą być konieczne dodatkowe badania statyczne (zob. pkt 3 niniejszego załącznika).
 - 1.3. Badanie dynamiczne (z wyjątkiem badania zgodnego z pkt 3.10 niniejszego załącznika) wykonuje się przez przyłożenie obciążenia w przybliżeniu sinusoidalnego (zmiennego lub pulsującego) o ilości cykli naprężeń odpowiednich do materiału. Nie mogą wystąpić żadne pęknięcia lub złamania.
 - 1.4. W określonych przepisami badaniach statycznych dopuszczalne są jedynie niewielkie stałe odkształcenia. O ile nie postanowiono inaczej, trwałe odkształcenie plastyczne po ustąpieniu siły nie może być większe niż 10% maksymalnego odkształcenia zmierzonego w czasie badania. W przypadku kiedy pomiar deformacji stanowi zagrożenie dla osoby przeprowadzającej badanie, można opuścić tę część badania, pod warunkiem że ten sam parametr bada się podczas innych prób, na przykład próby dynamicznej.
 - 1.5. Założenia dotyczące obciążeń w badaniach dynamicznych biorą za podstawę składową poziomą siły wzdłuż osi wzdłużnej pojazdu i składową pionową siły. Składowe poziome siły poprzeczne do wzdłużnej osi pojazdu oraz momenty sił nie są brane pod uwagę, pod warunkiem że mają minimalne znaczenie. Takie uproszczenie nie ma zastosowania w procedurze badania określonej w pkt 3.10 niniejszego załącznika.

Jeśli konstrukcja urządzenia sprzęgającego lub jego mocowanie do pojazdu lub mocowanie dodatkowych układów (jak stabilizatory, układ sprzężenia na krótko itp.) powoduje powstawanie dodatkowych sił lub momentów, organ udzielający homologacji lub placówka techniczna może wymagać dodatkowych badań.

Składowa pozioma siły wzdłuż osi pojazdu jest reprezentowana przez wyznaczoną teoretycznie siłę odniesienia, wartość D lub D_c . Składowa pionowa siły, jeśli występuje, jest reprezentowana przez statyczny nacisk pionowy S w punkcie sprzęgu i założone obciążenie pionowe V lub przez statyczny nacisk pionowy U w przypadku sprzęgów siodłowych.
 - 1.6. Wartości charakterystyczne D , D_c , S , V i U , na których są oparte badania i które określone są w pkt 2.11 niniejszego regulaminu, znajdują się we wniosku producenta o udzielenie homologacji typu – zob. zawiadomienie przedstawione w załącznikach 1 i 2.
 - 1.7. Każde wymuszone urządzenie blokujące, które utrzymuje położenie przy pomocy sprężyny, musi pozostać w położeniu zabezpieczonym, kiedy poddane jest działaniu siły przyłożonej w najmniej korzystnym kierunku i odpowiadającej trzykrotnej masie mechanizmu blokującego.
2. PROCEDURY BADAŃ

W przypadku wykonywania badania zgodnie z procedurą określoną w pkt 3.10 niniejszego załącznika pkt 2.1, 2.2, 2.3 i 2.5 nie mają zastosowania.

- 2.1. Podczas badań dynamicznych i statycznych próbka przeznaczona do badania musi być umocowana w odpowiednim statywie umożliwiającym przyłożenie w odpowiedni sposób siły, tak aby próbka nie była poddana żadnym dodatkowym momentom ani siłom oprócz określonej siły badania. W przypadku obciążenia zmiennego kierunek przyłożonej siły nie może się odchylić więcej niż o $\pm 1^\circ$ od kierunku określonego. W przypadku sił pulsujących i statycznych kąt należy ustalić dla siły maksymalnej. Zazwyczaj wymaga to złącza w punkcie przyłożenia siły (to jest w punkcie sprzężenia) oraz drugiego złącza w odpowiedniej odległości.
- 2.2. Częstotliwość badania nie może przekraczać 35 Hz. Wybrana częstotliwość powinna różnić się od częstotliwości rezonansowych układu pomiarowego i badanego urządzenia łącznie. Przy badaniu asynchronicznym, częstotliwości obu składowych sił muszą w przybliżeniu różnić się o 1%, maksymalnie o 3%. W przypadku urządzeń sprzęgających wykonanych ze stali ilość cykli wynosi 2×10^6 . W przypadku urządzeń wykonanych z innych materiałów niż stal konieczna może być większa ilość cykli. Należy stosować badanie pęknięć metodą przenikania barwnika lub inną równoważną metodą.
- 2.2. W przypadku sił pulsujących siła badania waha się pomiędzy maksymalną siłą badania a niższą, minimalna siła badania, która nie może przekraczać 5% siły maksymalnej, chyba że w szczególnej procedurze badań określono inaczej.
- 2.4. W przypadku badań statycznych, innych niż badania specjalne wymagane w pkt 3.2.3 niniejszego załącznika, siłę należy przykładać płynnie i szybko; należy ją utrzymywać przez co najmniej 60 sekund.
- 2.5. Poddawane badaniom urządzenia lub elementy sprzęgające mocuje się zazwyczaj możliwie sztywno na statywie badawczym, dokładnie w takim położeniu, w jakim używane będą w pojeździe. Urządzeniami mocującymi są elementy określone przez producenta lub wnioskodawcę i przeznaczone do mocowania urządzenia lub elementu sprzęgającego w pojeździe lub mające takie same właściwości mechaniczne.
- 2.6. Urządzenia lub elementy sprzęgające muszą być badane w takich samych warunkach, w jakich mają być używane w ruchu drogowym. Jednakże, według uznania producenta i za zgodą placówki technicznej, elementy elastyczne mogą być zneutralizowane, jeżeli jest to niezbędne dla przeprowadzenia badania i jego wynik nie zostanie poprzez to zafałszowany.

Elementy elastyczne, które są w widoczny sposób przegrzane podczas przyspieszonego badania, mogą być w jego trakcie wymieniane. Obciążenia badawcze mogą być stosowane za pomocą specjalnych, pozbawionych luzu urządzeń.

3. WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE BADAŃ

W przypadku wykonywania badania zgodnie z procedurą określoną w pkt 3.10 niniejszego załącznika wymogi pkt od 3.1.1 do 3.1.6 nie mają zastosowania.

3.1. Zaczepy kulowe i haki holownicze

3.1.1. Mechaniczne urządzenia sprzęgające zaczepów kulowych mogą być następujących typów:

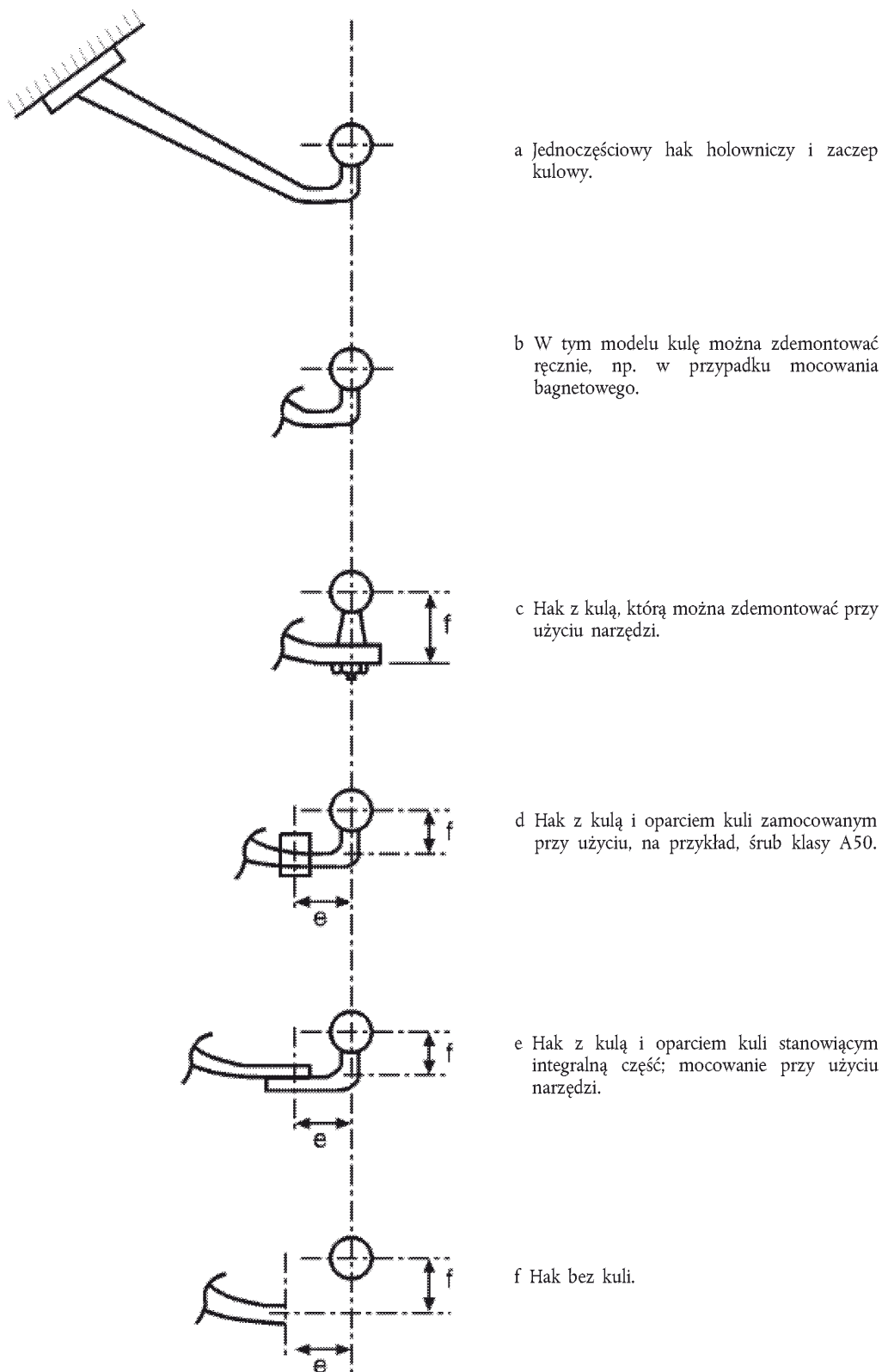
(i) zaczepy kulowe jednoczęściowe, w tym także urządzenia z niewymiennymi odłączanymi kulami (zob. rysunki 20a i 20b);

(ii) zaczepy kulowe zawierające szereg części, które można odłączyć (zob. rysunki 20c, 20d i 20e);

(iii) haki holownicze (zob. rysunek 20f).

Rysunek 20

Ułożenie haków holowniczych z kulą



- 3.1.2. Podstawowym badaniem jest dynamiczne badanie zmęczeniowe. Próbką badaną jest zaczep kulowy, szyjka kuli i mocowanie konieczne do przytwierdzenia ich do pojazdu. Zaczep kulowy i hak holowniczy muszą być zamontowane w sposób sztywny na statywie do badań umożliwiającym przyłożenie zmiennych sił w położeniu dokładnie takim, w jakim mają być one używane.
- 3.1.3. Punkty mocowania zaczepu kulowego i haka holowniczego określa producent pojazdu (zob. pkt 5.3.2 niniejszego regulaminu).
- 3.1.4. Urządzenia przedstawione do badania muszą być wyposażone we wszystkie szczegóły konstrukcyjne, które mogą mieć wpływ na kryteria wytrzymałości (np. płytka gniazdka elektrycznego, oznakowanie itp.). Obszar badania kończy się w punktach mocowania albo w punktach montażowych. Położenie geometryczne zaczepu kulowego i punktów mocowania urządzenia sprzęgającego w stosunku do linii odniesienia musi być podane przez producenta pojazdu i zawarte w sprawozdaniu z badań. Wszystkie położenia punktów mocowania w stosunku do linii odniesienia, które podaje producent pojazdu ciągnącego producentowi urządzenia sprzęgającego, muszą być odtworzone na stanowisku badawczym.
- 3.1.5. Zespół zamontowany na statywie do badań jest poddany badaniu siłą zmienną przyłożoną do kuli pod kątem, jak pokazano na rysunkach 21 i 22.

Kierunek kąta badania należy wyznaczyć na podstawie pionowego związku pomiędzy poziomą linią odniesienia przechodzącą przez środek kuli, a poziomą linią przechodzącą przez ten punkt mocowania urządzenia sprzęgającego, który jest najwyższy z najbliższych, kiedy mierzy się go w płaszczyźnie poziomej względem poprzecznej płaszczyzny pionowej przechodzącej przez środek kuli. Jeżeli linia punktu mocującego znajduje się powyżej poziomej linii odniesienia, należy przeprowadzić test pod kątem $\alpha = + 15^\circ \pm 1^\circ$, a jeśli znajduje się poniżej, test należy przeprowadzić pod kątem $\alpha = - 15^\circ \pm 1^\circ$ (zob. rysunek 21). Punkty mocujące, które należy wziąć pod uwagę przy oznaczaniu kąta badania to punkty określone przez producenta pojazdu, które przenoszą główne siły ciągnące na konstrukcję pojazdu ciągnącego.

Kąt ten wybrano, aby uwzględnić pionowe obciążenie statyczne i dynamiczne, i stosuje się go tylko do dopuszczalnego pionowego obciążenia statycznego nie większego niż:

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

Jeśli statyczne obciążenie pionowe przekracza powyższą wartość, w obu warunkach należy zwiększyć kąt do 20° .

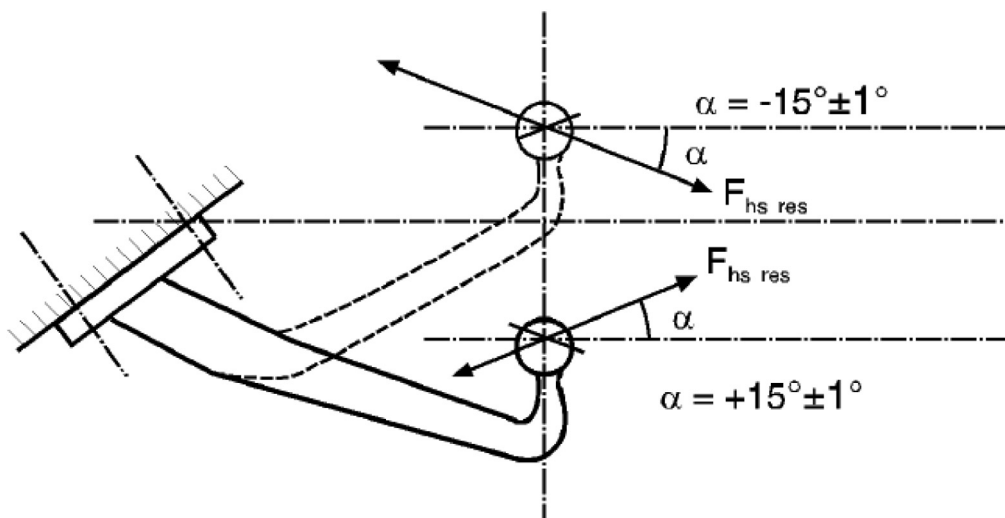
Test dynamiczny należy wykonać z następującą siłą badania:

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

- 3.1.6. Procedura badania jest stosowana do różnych poniższych typów urządzeń sprzęgających (zob. pkt 3.1.1 niniejszego załącznika):
- 3.1.6.1. zaczepy kulowe jednoczęściowe, w tym także urządzenia z niewymiennymi odłączanymi kulami (zob. rysunki 20a i 20b);
- 3.1.6.1.1. badanie wytrzymałościowe urządzeń pokazanych na rysunkach 20a i 20b przeprowadza się zgodnie z wymaganiami pkt 3.1.5;

Rysunek 21

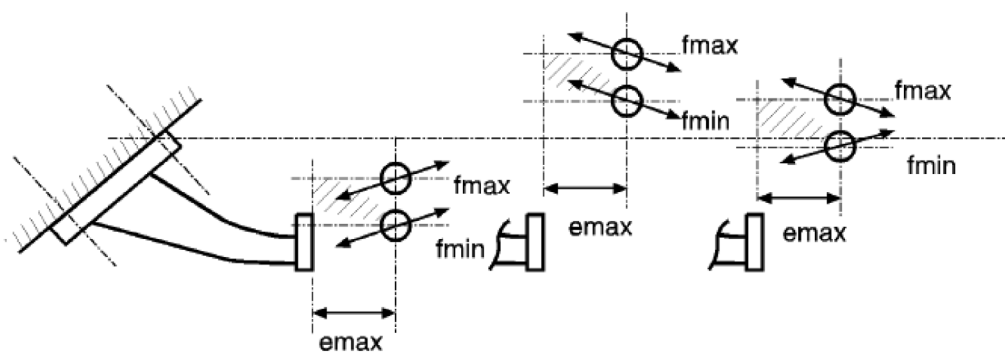
Kąty przyłożenia siły badania



Uwaga: Linia równoległa do linii odniesienia przechodzi przez środek najwyższego i najbliższego punktu mocowania haka holowniczego do pojazdu – zob. pkt 3.1.5 załącznika 6.

Rysunek 22

Kąty przyłożenia siły badania



Uwaga: Kierunek zmiennej siły badania, $F_{hs\ res}$, zależy od położenia poziomej linii odniesienia środka kuli w stosunku do linii równoległej do tej linii odniesienia – zob. rysunek 21.

3.1.6.2. zaczepy kulowe, zawierające części, które można zdemontować.

Określa się następujące kategorie:

- hak holowniczy i kula (zob. rysunek 20c);
- hak holowniczy i kula na zintegrowanej podstawie (zob. rysunek 20d);
- hak holowniczy i kula odłączana (zob. rysunek 20e);
- hak holowniczy bez kuli (zob. rysunek 20f).

3.1.6.2.1. Badanie wytrzymałościowe urządzeń pokazanych na rysunkach 20c–20f wykonuje się zgodnie z wymaganiami pkt 3.1.5. Wymiary „e” i „f”, o tolerancji wykonania ± 5 mm, podaje się w sprawozdaniu z badania.

Badanie haka holowniczego (zob. rysunek 20f) wykonuje się z zamontowaną kulą (na podstawie). Uwzględnia się jedynie wyniki odnoszące się do haka holowniczego między punktami mocowania i powierzchnią mocowania podstawy kuli.

Wymiary „e” i „f”, o tolerancji wykonania ± 5 mm, określa producent urządzenia sprzęgającego.

- 3.1.6.3. Urządzenia sprzęgające o zmiennych wymiarach „e” i „f” dotyczących odejmowanych i wymiennych zaczepów kulowych – zob. rysunek 22.
- 3.1.6.3.1. Badania wytrzymałościowe tego rodzaju haków holowniczych wykonuje się zgodnie z wymaganiami pkt 3.1.5.
- 3.1.6.3.2. Jeśli przypadek najgorszej konfiguracji można określić w drodze porozumienia między producentem i organem udzielającym homologacji lub placówką techniczną, to wystarczy badanie tylko tej konfiguracji.

W przeciwnym razie bada się szereg położeń kuli w uproszczonym programie badań zgodnie z pkt 3.1.6.3.3.

- 3.1.6.3.3. W uproszczonym programie badania, wartość f zawiera się między określoną wartością f_{\min} a wartością f_{\max} , która nie przekracza 100 mm. Kula znajduje się w odległości (e_{\max}) 130 mm od podstawy. Celem uwzględnienia wszystkich możliwych położeń kuli, w zakresie określonym przez poziomą odległość od powierzchni mocowania i w pionowym zakresie f (f_{\min} do f_{\max}), należy badać dwa urządzenia:

(i) jedno z kulą w górnym (f_{\max}); i

(ii) jedno z kulą w dolnym (f_{\min}) położeniu.

Kąt przyłożenia siły badania będzie różny, dodatni lub ujemny, w zależności od relacji poziomej linii odniesienia środka kuli wobec równoległej linii przechodzącej przez najwyższy i najbliższy punkt mocowania urządzenia sprzęgającego. Kąty, które należy zastosować, pokazano na rysunku 22.

- 3.1.7. W przypadku gdy kule odłączane utrzymywane są przy pomocy urządzeń mocujących innych niż na śruby, na przykład klipsów sprężynowych, i test dynamiczny nie bada wymuszonego mechanizmu blokującego takiego zestawu, wtedy ten mechanizm należy poddać badaniu statycznemu, stosując go do kuli lub wymuszonego mechanizmu blokującego w odpowiednim kierunku. Jeśli wymuszony mechanizm blokujący utrzymuje kulę w pionie, badanie statyczne powinno polegać na przyłożeniu do kuli pionowej siły działającej w górę i równej wartości „D”. Jeśli wymuszony mechanizm blokujący utrzymuje kulę poprzecznie do poziomu, należy w czasie badania statycznego przyłożyć w tym kierunku siłę równą 0,25D. Nie może nastąpić żaden błąd w funkcjonowaniu wymuszonego mechanicznego urządzenia blokującego ani żadne odkształcenie, które może mieć negatywny wpływ na jego funkcjonowanie.
- 3.1.8. Punkty mocowania sprzężenia drugorzędowego, o którym mowa w pkt 1.5 załącznika 5, muszą wytrzymać poziomą siłę statyczną równą 2D, maksymalnie 15 kN. Jeśli jest oddzielny punkt mocowania kabla zabezpieczającego, musi on wytrzymać poziomą siłę statyczną równą D.

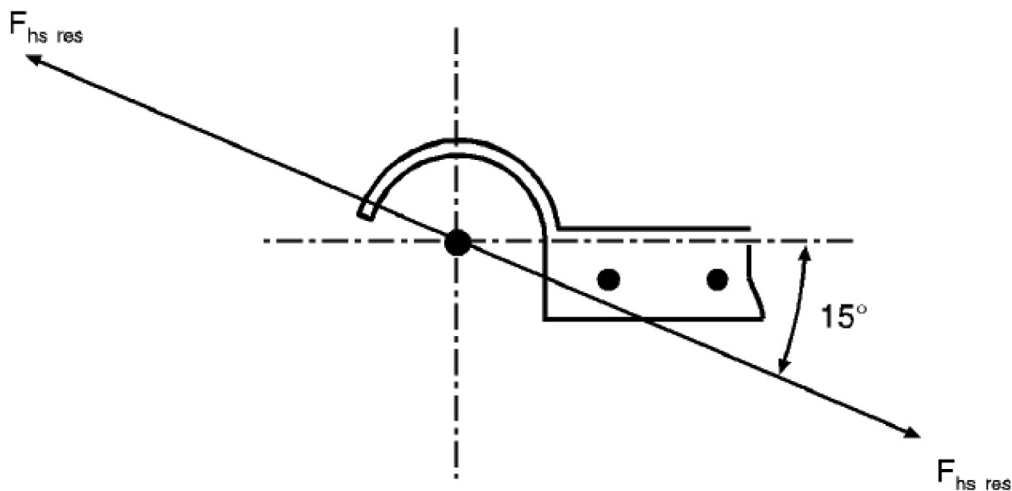
3.2. Głowice zaczepowe

- 3.2.1. Podstawowym badaniem jest badanie zmęczeniowe ze zmienną siłą oraz badanie statyczne (próby podnoszenia) przeprowadzane na tej samej próbce.
- 3.2.2. Badanie dynamiczne należy przeprowadzić z zaczepem kulowym klasy A o odpowiedniej wytrzymałości. Głowica zaczepowa i zaczep kulowy muszą być ustawione na statywie badawczym zgodnie ze wskazaniami producenta i w sposób odpowiadający ich umocowaniu w pojeździe. Na próbkę nie mogą działać inne siły poza siłą stosowaną do przeprowadzania badania. Siłę przykładają się wzdłuż linii przechodzącej przez środek kuli i nachylonej do dołu pod kątem 15° (zob. rysunek 23). Badanie zmęczeniowe na próbce przeprowadza się, przykładając następującą siłę:

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

Jeśli maksymalna dopuszczalna pionowa masa statyczna, S, przekracza 120 D, kąt badania należy zwiększyć do 20°.

Rysunek 23
Badanie dynamiczne



- 3.2.3. Należy także przeprowadzić badanie statyczne na oddzielenie. Zaczep kulowy zastosowany do badania ma mieć średnicę 49,00 mm do 49,13 mm, co odpowiada rozmiarowi zużytego zaczepu kulowego. Siłę oddziałującą F_a należy przyłożyć prostopadle zarówno do poprzecznej, jak i wzdłużnej osi linii centralnej głowicy i zwiększać ją płynnie i szybko do wartości:

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

i utrzymać przez 10 sekund.

Głowica zaczepowa nie może oddzielić się od kuli. Żaden element głowicy zaczepowej nie może również ulec trwałemu zniekształceniu, które mogłoby negatywnie wpłynąć na jego zdolność funkcjonowania.

- 3.3. Sprzężenia przy pomocy dyszla pociągowego oraz belki pociągowe.
- 3.3.1. Badanie zmęczeniowe przeprowadza się na próbce. Urządzenie sprzęgające musi być wyposażone we wszystkie zaczepy potrzebne do przymocowania go do pojazdu. Urządzenia pośrednie montowane między dyszlem pociągowym i ramą pojazdu (to jest belki pociągowe) muszą być badane tą samą siłą co układ sprzęgający. W przypadku badania belek pociągowych przeznaczonych do znormalizowanych sprzężeń za pomocą dyszla pociągowego obciążenie pionowe przykłada się w odległości od płaszczyzny pionowej punktów mocowania równej położeniu odpowiadającego znormalizowanego urządzenia sprzęgającego.
- 3.3.2. Urządzenia sprzęgające przy pomocy dyszla pociągowego dla dyszli na zawiasach ($S = 0$).

Badania dynamiczne przeprowadza się zmienną siłą poziomą $F_{hw} = \pm 0,6 D$ działającą wzdłuż linii równoległej do podłoża i w płaszczyźnie środkowej pojazdu ciągnącego, przechodzącej przez środek sworznia sprzęgającego.

- 3.3.3. Urządzenia sprzęgające przy pomocy dyszla pociągowego do przyczep z osią centralną ($S > 0$).
- 3.3.3.1. Przyczepa z osią centralną i o masie do 3,5 tony włącznie:

Urządzenia sprzęgające przy pomocy dyszla pociągowego stosowane w przyczepach z osią centralną i o masie do 3,5 tony włącznie muszą być badane w ten sam sposób jak zaczepy kulowe i haki holownicze opisane w pkt 3.1 niniejszego załącznika.

- 3.3.3.2. Przyczepa z osią centralną o masie większej niż 3,5 tony:

W asynchronicznym badaniu zmęczeniowym obciążenia przykłada się do próbki w kierunku poziomym i pionowym. Linia pozioma działania siły musi być równoległa do podłoża w płaszczyźnie środkowej pojazdu ciągnącego i przechodzić przez środek sworznia sprzęgającego. Linia pionowa działania siły musi być prostopadła do poziomej linii działania i działać wzdłuż centralnej linii sworznia sprzęgającego.

Sposób mocowania urządzenia sprzęgającego za pomocą dyszla pociągowego i ucha dyszla na stanowisku badawczym odpowiada sposobowi mocowania do pojazdu zgodnym ze wskazówkami producenta.

Przykłada się następujące siły badania:

Tabela 14

Siły badania

Siła badania	Wartość średnia (kN)	Amplituda (kN)
Siła pozioma	0	$\pm 0,6D_c$ (zob. Uwaga)
Siła pionowa	$S \times g/1\ 000$	$\pm 0,6V$ (zob. Uwaga)

Uwaga: W przypadku specjalnych sprzężeń przy pomocy dyszla pociągowego klasy T należy zmniejszyć te wartości do $\pm 0,5 D_c$ i $\pm 0,5 V$.

Składowa pionowa i pozioma mają kształt sinusoidy i przykładane są asynchronicznie, przy różnicy częstotliwości między nimi wynoszącej między 1% i 3%.

3.3.4. Badanie statyczne urządzenia blokującego sworzeń sprzęgający

W przypadku urządzeń sprzęgających z dyszlem pociągowym należy badać także zamknięcie i wszystkie urządzenia blokujące, za pomocą siły statycznej równej $0,25 D$ działającej w kierunku otwierania. Badanie nie może powodować otwarcia i nie może powodować uszkodzenia. W przypadku cylindrycznych sworzni sprzęgających wystarczająca jest siła równa $0,1 D$.

3.4. Ucha dyszla pociągowego

3.4.1. Ucha dyszla pociągowego należy poddać temu samemu badaniu dynamicznemu co sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego. Ucha dyszla pociągowego, stosowane jedynie w przyczepach mających dyszle na zawiasach, które umożliwiają swobodny ruch pionowy, należy poddać obciążeniu zmiennemu opisanemu w pkt 3.3.2. Ucha dyszla pociągowego stosowane w przyczepach z osią centralną należy badać w taki sam sposób jak sprzężenia kulowe (pkt 3.2) w przypadku przyczep o masie C do 3,5 tony włącznie lub w taki sam sposób jak urządzenia sprzęgające za pomocą dyszla pociągowego (pkt 3.3.3.2) w przypadku przyczep z osią centralną o masie C przekraczającej 3,5 tony.

3.4.2. Pierścieniowe ucha dyszla klasy L należy badać w taki sam sposób jak znormalizowane ucha dyszla.

3.4.3. Badanie ucha dyszla pociągowego należy przeprowadzać w taki sposób, aby zmienne obciążenie działało także na części służące do mocowania ucha. Wszystkie elastyczne elementy pośrednie muszą być zablokowane.

3.5. Sprzęgi hakowe

3.5.1. Sprzęgi hakowe klasy K muszą spełniać badanie dynamiczne opisane w pkt 3.5.2 niniejszego załącznika.

3.5.2. Badanie dynamiczne:

3.5.2.1. Badanie dynamiczne musi być badaniem pulsacyjnym z użyciem ucha pierścieniowego klasy L i sprzężeniem zamontowanym w taki sposób, jakby było zamontowane do pojazdu, oraz ze wszystkimi częściami potrzebnymi do instalacji. Jednak za zgodą organu udzielającego homologacji lub placówki technicznej wszelkie elastyczne elementy można zneutralizować.

3.5.2.2. Dla sprzęgów hakowych przeznaczonych do użytku z przyczepami o dyszlach pociągowych zaopatrzonych w zawiasy, gdzie obciążenie pionowe na sprzężeniu, S , jest równe zero, siłę należy przykładać w kierunku poziomym, symulując siłę rozciągającą na hak o wartości pomiędzy $0,05 D$ i $1,00 D$.

3.5.2.3. Dla sprzęgów hakowych przeznaczonych do użytku z przyczepami z osią centralną siła badania musi być wypadkową sił poziomych i pionowych na sprzężeniu i należy ją przykładać wzdłuż kąta $-a$, to znaczy od góry od przodu do dołu do tyłu (zob. rysunek 21), i odpowiednio do wyliczonego kąta wypadkowej pomiędzy poziomymi i pionowymi siłami na sprzężeniu. Siłę $F_{hs\ res}$ należy wyliczyć następująco:

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

3.5.2.4. Przyłożona siła musi wynosić pomiędzy $0,05 F_{hs\ res}$ i $1,00 F_{hs\ res}$.

3.5.3. Badanie statyczne urządzenia blokującego sprzężenie

W przypadku sprzęgów hakowych należy również zbadać urządzenia zamykające i blokujące, przy pomocy siły statycznej równej 0,25D działającej w kierunku otwarcia. Badanie nie może spowodować otwarcia ani żadnego uszkodzenia.

3.6. Dyszle pociągowe

- 3.6.1. Dyszle pociągowe są badane w taki sam sposób jak ucha dyszla pociągowego (zob. pkt 3.4). Organ udzielający homologacji lub placówka techniczna może odstąpić od badania zmęczeniowego, jeśli prosta konstrukcja elementu umożliwi teoretyczne sprawdzenie jego wytrzymałości. Obciążenia konstrukcyjne, w celu teoretycznego sprawdzenia dyszla pociągowego przyczep z osią centralną o masie C do 3,5 tony włącznie, należy zaczerpnąć z normy ISO 7641/1:1983. Obciążenia konstrukcyjne w celu teoretycznego sprawdzenia dyszla pociągowego przyczep z osią centralną o masie C powyżej 3,5 tony należy obliczyć w następujący sposób:

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

gdzie amplituda siły V jest amplitudą podaną w pkt 2.11.4 niniejszego regulaminu.

Dopuszczalne naprężenia oparte na obliczonym obciążeniu dla przyczep o całkowitej masie C powyżej 3,5 tony są zgodne z pkt 5.3 normy ISO 7641/1:1983. W przypadku dyszli wygiętych (na przykład łabędzia szcja) i w przypadku przyczep obciążonych uwzględnia się składową poziomą siły $F_{hp} = 1,0 \times D$.

- 3.6.2. W przypadku dyszli przyczep samochodowych o swobodnym ruchu w płaszczyźnie pionowej poza badaniem zmęczeniowym lub teoretycznym sprawdzeniem wytrzymałości należy sprawdzić wytrzymałość na wyboczenie za pomocą obliczeń teoretycznych przy obciążeniu konstrukcyjnym $3,0 \times D$ lub za pomocą badania na wyboczenie przy obciążeniu konstrukcyjnym $3,0 \times D$. Dopuszczalne naprężenia w przypadku obliczeń są zgodne z pkt 5.3 normy ISO 7641/1:1983.

- 3.6.3. W przypadku osi kierowanych wytrzymałość na zginanie należy sprawdzić za pomocą obliczeń teoretycznych lub przez badanie na zginanie. Poziomą statyczną siłę boczną przykłada się w środku punktu sprzęgu. Wielkość tej siły należy dobrać, tak aby wokół środka przedniej osi wywierany był moment $0,6 \times A_v \times g$ (kNm). Dopuszczalne naprężenia są zgodne z pkt 5.3 normy ISO 7641/1:1983.

Jednakże w przypadku, gdy osie kierowane tworzą pojazd czołowy o bliźniaczej osi (sterowany wózek zwrotny), moment należy zwiększyć do $0,95 \times A_v \times g$ (kNm).

3.7. Sprzęgi siodłowe

- 3.7.1. Podstawowymi badaniami wytrzymałościowymi są badanie dynamiczne i badanie statyczne (badanie na podnoszenie). Sprzęgi siodłowe przeznaczone do sterowania wymuszonego naczepami poddaje się dodatkowemu badaniu statycznemu (badanie na zginanie). Do celów badania sprzęg siodłowy musi być wyposażony we wszystkie zaczepy konieczne do przymocowania go do pojazdu. Metoda mocowania musi być taka sama jak metoda stosowana przy montażu do samego pojazdu. Nie wolno używać metody obliczeniowej jako alternatywy dla badania fizycznego.

3.7.2. Badania statyczne

- 3.7.2.1. Znormalizowane sprzęgi siodłowe zaprojektowane do ogranicznika sterowania lub podobnego urządzenia do sterowania wymuszonego naczepami (zob. pkt 2.7 niniejszego regulaminu) bada się na odpowiednią wytrzymałość za pomocą statycznego badania na zginanie w zakresie roboczym urządzenia sterującego przy równoczesnym przyłożeniu obciążenia sprzęgu siodłowego. Maksymalne dopuszczalne obciążenie sprzęgu siodłowego U przykłada się pionowo w stosunku do sprzęgu w jego położeniu roboczym za pomocą sztywnej płyty o wielkości wystarczającej do całkowitego pokrycia sprzęgu.

Siła wypadkowa przyłożonego obciążenia musi przechodzić przez środek złącza poziomego sprzęgu siodłowego.

Równocześnie pozioma siła boczna, stanowiąca siłę konieczną do sterowania wymuszonego naczepą, musi być przyłożona do boku prowadnicy sworznia sprzęgającego. Wielkość tej siły i kierunek jej działania należy tak wybrać, aby wokół środka sworznia sprzęgającego wywierany był moment $0,75m \times D$. Moment przykłada się za pomocą siły działającej na dźwigni o długości ramienia $0,5m \pm 0,1m$. Dopuszcza się trwałe (plastyczne) odkształcenie do 0,5 % wszystkich wymiarów nominalnych. Nie może być żadnych pęknięć.

- 3.7.2.2. Badanie statyczne na podnoszenie wykonuje się dla wszystkich sprzęgów siodłowych. Aż do siły podnoszenia $F_a = g.U$ nie może być dużych trwałych wygięć płyty sprzęgającej na więcej niż 0,2 % jej szerokości.

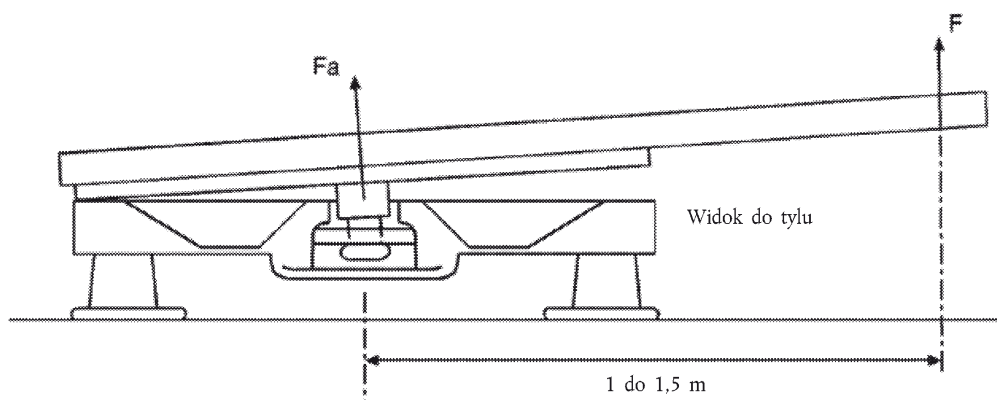
W przypadku znormalizowanego sprzęgu siodłowego klasy G50 i porównywalnych urządzeń sprzęgających o tej samej średnicy sworznia sprzęgającego, sworznie sprzęgający nie może odłączyć się od urządzenia przy sile podnoszenia równej $F_a = g \times 2,5 U$. W przypadku nieznormalizowanych sprzęgów stosujących sworznie o średnicy przekraczającej 50 mm, na przykład sprzężeń o średnicy sworznia 90 mm, siła podnoszenia musi wynosić $F_a = g \times 1,6 U$, z minimalną wartością równą 500 kN.

Siłę należy przykładać za pomocą dźwigni naciskającej na płytę sprzęgającą na jednym końcu i podnoszoną na drugim końcu w odległości 1,0 m do 1,5 m od środka sworznia sprzęgającego – zob. rysunek 24.

Ramię dźwigni musi być pod kątem 90° do kierunku wejścia sworznia sprzęgającego do sprzęgu. Jeśli najgorszy przypadek jest oczywisty, to ten najgorszy przypadek musi zostać zbadany. Jeśli nie jest łatwo określić najgorszy przypadek, organ udzielający homologacji lub placówka techniczna zdecydują, którą stronę należy badać. Wystarczy tylko jedno badanie.

Rysunek 24

Badanie sprzęgów siodłowych metodą podnoszenia



3.7.3. Badanie dynamiczne

Sprzęg siodłowy poddaje się zmiennemu naprężeniu na statywie badawczym (asynchroniczne badanie dynamiczne) przez przyłożenie siły poziomej zmiennej i siły pionowej pulsującej działających równocześnie.

3.7.3.1. W przypadku sprzęgów siodłowych nieprzeznaczonych do sterowania wymuszonego naczepek stosuje się następujące siły:

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

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

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

Te dwie siły przykłada się w środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu z liniami działania obu sił F_{sO} i F_{sU} przechodzącymi przez środek złącza sprzężenia.

Siła pionowa F_s zmienia się w granicach $+g \times 1,2 U$ i $+g \times 0,4 U$, a siła pozioma pomiędzy $\pm 0,6 D$.

3.7.3.2. W przypadku sprzęgów siodłowych przeznaczonych do sterowania wymuszonego naczepek stosuje się następujące siły:

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

$$\text{Pionowa: } F_{sO} \text{ i } F_{sU} \text{ jak w pkt 3.7.3.1.}$$

Linie działania sił są zgodne z podanymi w pkt 3.7.3.1.

3.7.3.3. W przypadku badania dynamicznego sprzęgów siodłowych należy zastosować odpowiedni środek smarujący między płytą sprzęgającą i płytą przyczepy, aby maksymalny współczynnik tarcia F wynosił 0,15.

3.8. Płyty montażowe do sprzęgów siodłowych

Badanie dynamiczne sprzęgów siodłowych opisane w pkt 3.7.3 i badania statyczne opisane w pkt 3.7.2 muszą być stosowane odpowiednio do płyt montażowych. W przypadku płyt montażowych wystarczy wykonać badanie na podnoszenie tylko z jednej strony. W badaniu należy brać za podstawę maksymalną wyznaczoną wysokość instalacji urządzenia sprzęgającego, maksymalną wyznaczoną szerokość i minimalną wyznaczoną długość konstrukcyjną płyty montażowej. Nie jest konieczne przeprowadzanie tego badania, jeśli płyta montażowa jest węższa lub dłuższa oraz wysokość całkowita mniejsza, ale poza tym odpowiada konstrukcji, która została już poddana temu badaniu. Nie wolno stosować metody obliczeniowej jako alternatywy badania fizycznego.

3.9. Sworznie sprzęgu siodłowego naczep

3.9.1. Próbka umocowana na statywie badawczym poddawana jest badaniu dynamicznemu przy zmiennym naprężeniu. Badania sworznia sprzęgającego nie należy łączyć z badaniem sprzęgu siodłowego. Badanie należy przeprowadzić w ten sposób, aby obciążenie było przyłożone również do mocowań koniecznych do przytwierdzenia sworznia sprzęgającego do naczepy. Nie wolno stosować metody obliczeniowej jako alternatywy badania fizycznego.

3.9.2. Badanie dynamiczne ze zmiennym obciążeniem poziomym równym $F_{hw} = \pm 0,6 D$ musi być stosowane do sworznia sprzęgającego w położeniu roboczym.

Linia działania siły musi przechodzić przez środek najmniejszej średnicy części cylindrycznej sworznia sprzęgającego mającego średnicę równą 50,8 mm dla klasy H50 (zob. załącznik 5, rysunek 18).

3.10. Alternatywne badanie zmęczeniowe zaczepów kulowych i haków holowniczych przy wartości $D \leq 14$ kN.

Inaczej niż w przypadku procedury badania opisanej w pkt 3.1, zaczepy kulowe i haki holownicze o wartości $D \leq 14$ kN mogą być poddane badaniu w następujących warunkach.

3.10.1. Wprowadzenie

Badanie zmęczeniowe opisane poniżej składa się z próby zmęczeniowej wieloosiowej z trzema kierunkami obciążenia, z siłami równocześnie przyłożonymi, zdefiniowanymi maksymalnymi amplitudami i wartościami zastępczymi zmęczenia (wartości intensywności obciążenia, zgodnie z poniższą definicją).

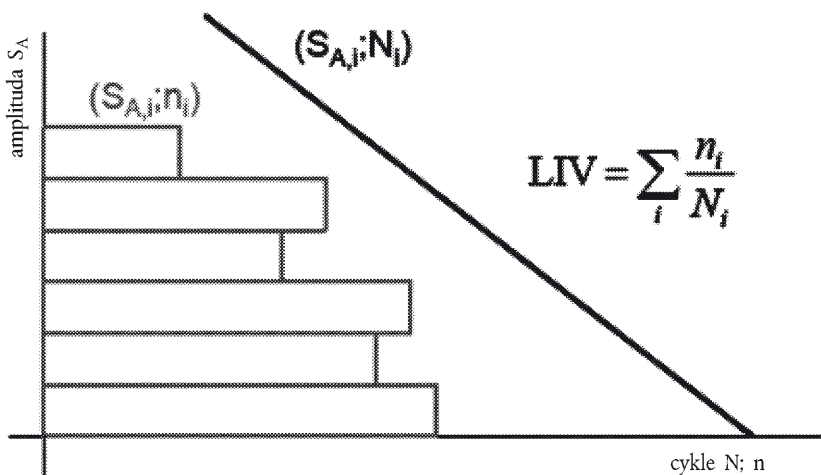
3.10.2. Wymogi dotyczące badań

3.10.2.1. Definicja wartości intensywności obciążenia (load intensity value – LIV):

Wartość intensywności obciążenia (LIV) jest wartością skalarną, która reprezentuje przebieg wykresu zmiennej w czasie amplitudy obciążeń z uwzględnieniem aspektów trwałości (równoważne z sumą frakcji wytrzymałości zmęczeniowej). Do obliczania sumy uszkodzeń wykorzystuje się podstawową regułę Minera. W celu jej określenia stosuje się amplitudy obciążeń i liczbę powtórzeń każdej amplitudy (skutki średnich obciążeń nie są brane pod uwagę).

Krzywa S-N (krzywa Basquina) jest to wykres amplitudy naprężenia w funkcji liczby cykli ($S_{A,i}$ w funkcji N_i). Jest to prosta k o stałym nachyleniu na wykresie podwójnie logarytmicznym (tj. każda amplituda/przyłożona siła $S_{A,i}$ odnosi się do ograniczonej liczby cykli N_i). Krzywa przedstawia teoretyczną granicę zmęczenia dla analizowanej struktury.

Przebieg amplitudy obciążeń zmiennej w czasie oblicza się na podwójnym wykresie amplitudy naprężenia w funkcji liczby cykli ($S_{A,i}$ w funkcji n_i). Suma stosunku n_i/N_i dla wszystkich dostępnych poziomów amplitudy $S_{A,i}$ równa się wartości intensywności obciążenia (LIV).



3.10.2.2. Wymagane wartości LIV i maksymalne amplitudy

Należy rozważyć następujący układ współrzędnych:

kierunek x: kierunek wzdłużny/przeciwny do kierunku jazdy

kierunek y: w prawo w stosunku do kierunku jazdy

kierunek z: pionowo w górę

Zmienną w czasie amplitudę obciążeń można w takim przypadku wyrazić wykorzystując kierunki pośrednie w oparciu o główne kierunki (x, y, z) i uwzględniając następujące równania ($\alpha = 45^\circ$; $\alpha' = 35,2^\circ$):

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

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

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

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

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

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

Wartości LIV wyrażone w każdym kierunku (również w kilku kierunkach równocześnie) są obliczane jako suma stosunku n_i/N_i dla wszystkich dostępnych poziomów amplitudy określonych dla odpowiedniego kierunku.

Aby wykazać minimalny okres wytrzymałości na zmęczenie urządzenia, któremu ma zostać udzielona homologacja typu, w badaniu zmęczeniowym należy uzyskać co najmniej następujące wartości LIV:

	LIV (1 kN ≤ D ≤ 7 kN)	LIV (7 kN < D ≤ 14 kN)
LIV ≤	0,0212	0,0212
LIV _y	regresja liniowa pomiędzy: D = 1 kN: 7,026 e-4; D = 7 kN: 1,4052 e-4	1,4052 e-4
LIV _z	1,1519 e-3	1,1519 e-3
LIV _{xy}	regresja liniowa pomiędzy: D = 1 kN: 6,2617 e-3; D = 7 kN: 4,9884 e-3	4,9884 e-3
LIV _{xz}	9,1802 e-3	9,1802 e-3
LIV _{yz}	regresja liniowa pomiędzy: D = 1 kN: 7,4988 e-4; D = 7 kN: 4,2919 e-4	4,2919 e-4
LIV _{xyz}	regresja liniowa pomiędzy: D = 1 kN: 4,5456 e-3; D = 7 kN: 3,9478 e-3	3,9478 e-3
LIV _{xzy}	regresja liniowa pomiędzy: D = 1 kN: 5,1977 e-3; D = 7 kN: 4,3325 e-3	4,3325 e-3
LIV _{yzx}	regresja liniowa pomiędzy: D = 1 kN: 4,5204 e-3; D = 7 kN: 2,9687 e-3	2,9687 e-3

Aby wyprowadzić zmienną w czasie amplitudę obciążeń w oparciu o wyżej wymienione wartości LIV, prosta o stałym nachyleniu musi wynosić $k = 5$ (zob. definicję w pkt 3.10.2.1). Krzywa Basquina musi przechodzić przez punkt amplitudy $S_A = 0,6 \times D$ przy liczbie cykli $N = 2 \times 10^6$.

Statyczne obciążenie pionowe S (określone w pkt 2.11.3 niniejszego regulaminu) urządzenia sprzęgającego zadeklarowane przez producenta należy dodać do obciążeń pionowych.

Podczas badania maksymalne amplitudy nie powinny przekroczyć następujących wartości:

	wzdłużne F _x [-]	boczne F _y [-]	pionowe F _z [-]
Maksimum	+ 1,3 × D	+ 0,45 × D	+ 0,6 × D + S
Minimum	- 1,75 × D	- 0,45 × D	- 0,6 × D + S

Przykład zmiennej w czasie amplitudy obciążeń spełniającej powyższe wymogi podano pod adresem:

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

3.10.3. Warunki badania

Urządzenie sprzęgające należy zamontować na sztywnym stanowisku badawczym lub na pojeździe. W celu uzyskania sygnału trójwymiarowego musi być on podawany przez trzy urządzenia uruchamiające umożliwiające równoczesne przykładanie składowych siły F_x (wzdłużnej), F_y (bocznej) i F_z (pionowej) i sterowanie nimi. W innych przypadkach liczba i umiejscowienie urządzeń uruchamiających może zostać wybrane w drodze uzgodnienia pomiędzy producentem i placówkami technicznymi. W każdym przypadku musi istnieć możliwość równoczesnego przyłożenia przez instalację badawczą niezbędnych sił w celu osiągnięcia wartości LIV wymaganej w pkt 3.10.2.2.

Wszystkie śruby muszą być dokręcone momentem obrotowym określonym przez producenta.

3.10.3.1. Urządzenie sprzęgające montowane na sztywnym wsporniku:

Punkty mocowania urządzenia sprzęgającego nie mogą być oddalone o więcej niż 1,5 mm od punktu odniesienia „zerowego obciążenia” w czasie przykładania każdej z maksymalnych i minimalnych sił F_x , F_y , F_z do punktu sprzężenia.

3.10.3.2. Urządzenie sprzęgające montowane na nadwoziu pojazdu lub części nadwozia:

W tym przypadku urządzenie sprzęgające musi być zamontowane na nadwoziu pojazdu lub części nadwozia typu pojazdu, dla którego urządzenie sprzęgające zostało zaprojektowane. Pojazd lub część nadwozia muszą być wyposażone we właściwy statyw lub stanowisko badawcze w taki sposób, by wyeliminowany został wszelki wpływ na zawieszenie pojazdu.

Dokładne warunki panujące podczas badania należy odnotować w sprawozdaniu z badania. Ewentualny rezonans należy skompensować odpowiednim systemem kontroli placówki badawczej; można go również zmniejszyć przez zastosowanie dodatkowego mocowania pomiędzy nadwoziem pojazdu i statywem badawczym lub zmianę częstotliwości.

3.10.4. Kryteria odrzucenia

Uznaje się, że urządzenie sprzęgające nie spełniło wymogów badania, jeśli poza kryteriami określonymi w pkt 4.1, zweryfikowanymi metodą penetracji cieczą, wystąpią następujące wady:

- a) wykryta zostanie dowolna widoczna deformacja tworzywa sztucznego;
- b) przebieg badania miał wpływ na funkcjonalność lub bezpieczeństwo sprzęgu (np. bezpieczne połączenie z przyczepą, maksymalny luz);
- c) moment obrotowy śrub jest o ponad 30 % mniejszy od nominalnego momentu obrotowego zmierzonego w kierunku zakręcania śrub;
- d) urządzenie sprzęgające z odłączaną częścią nie może zostać odłączone i podłączone co najmniej trzy razy. W przypadku pierwszego odłączenia dozwolone jest jedno uderzenie.

ZAŁĄCZNIK 7

INSTALACJA I SPECJALNE WYMAGANIA

1. INSTALACJA I SPECJALNE WYMAGANIA
- 1.1. Mocowanie zaczepów kulowych i haków holowniczych
- 1.1.1. Zaczepy kulowe i haki holownicze muszą być mocowane do pojazdów kategorii M1, kategorii M2 (poniżej 3,5 tony maksymalnej dopuszczalnej masy) i kategorii N1⁽¹⁾ w sposób odpowiadający wymiarom prześwitu i wysokości podanym na rysunku 25. Wysokość należy mierzyć w warunkach obciążenia pojazdu określonych w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

Wymóg dotyczący wysokości nie ma zastosowania do pojazdów terenowych kategorii G określonych w załączniku 7 Jednolitej rezolucji dotyczącej konstrukcji pojazdów (Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)) (dokument TRANS/WP.29/78/Wersja 1/Poprawka 2).

- 1.1.1.1. Prześwit pokazany na rysunkach 25a i 25b może zajmować sprzęt niedający się zdemontować, na przykład koło zapasowe, pod warunkiem że odległość od środka kuli do pionowej płaszczyzny w najbardziej do tyłu wysuniętym punkcie tego wyposażenia nie przekracza 300 mm. Wyposażenie należy zamontować w sposób umożliwiający dostateczny dostęp przy sprzęganiu i rozprzęganiu bez ryzyka zranienia użytkownika i bez wpływu na swobodny ruch sprzężenia.
- 1.1.2. Producent musi dostarczyć instrukcje montażu zaczepów kulowych i haków holowniczych oraz określić czy konieczne jest wzmocnienie powierzchni mocowania.
- 1.1.3. Musi istnieć możliwość sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia zaczepów kulowych kiedy oś wzdłużna zaczepu kulowego w stosunku do linii środka zaczepu kulowego i mocowania:

obraca się poziomo o 60° w prawo lub lewo ($\beta = 60^\circ$, zob. rysunek 25),

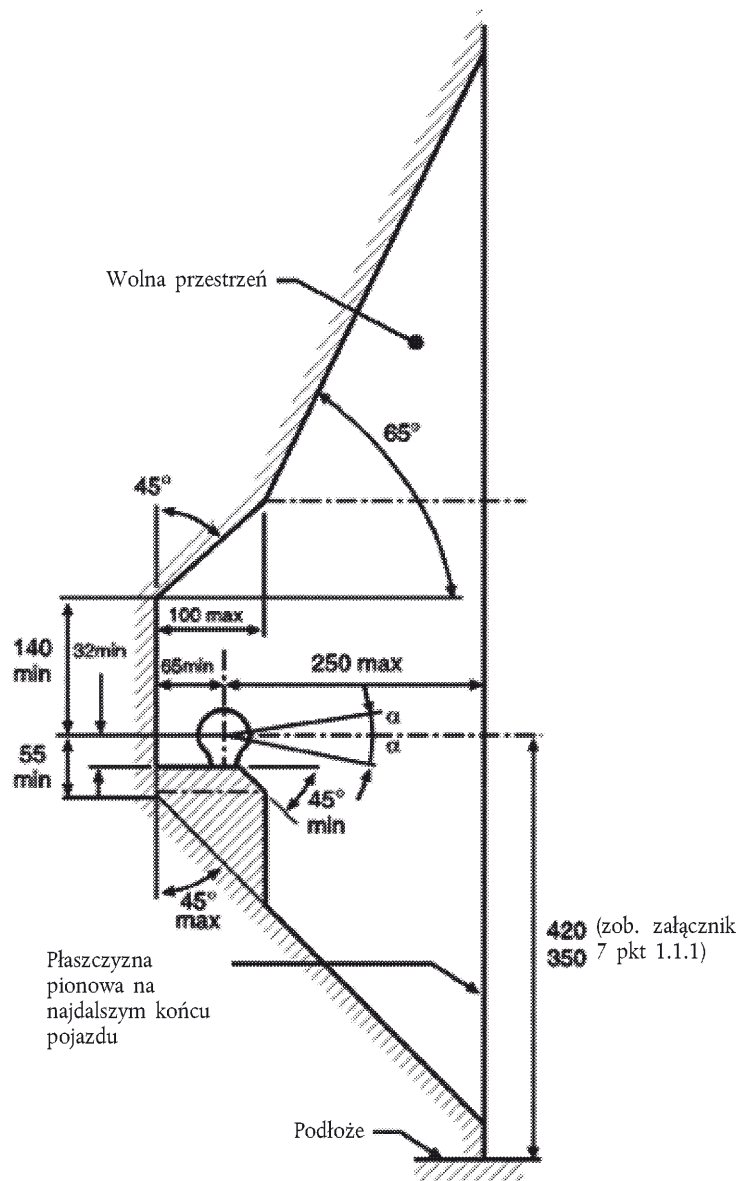
obraca się pionowo o 10° w górę lub w dół ($\alpha = 10^\circ$, zob. rysunek 25),

obraca się wokół osi o 10° w prawo lub lewo.

⁽¹⁾ Zob. definicje w regulaminie nr 13 stanowiącym załącznik do Porozumienia z 1958 r. dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań. Definicja zawarta jest również w załączniku 7 Jednolitej rezolucji dotyczącej konstrukcji pojazdów (Consolidated Resolution on the Construction vehicles) (R. E. 3) (dokument TRANS/WP.29/78/Wersja 1/Poprawka 2).

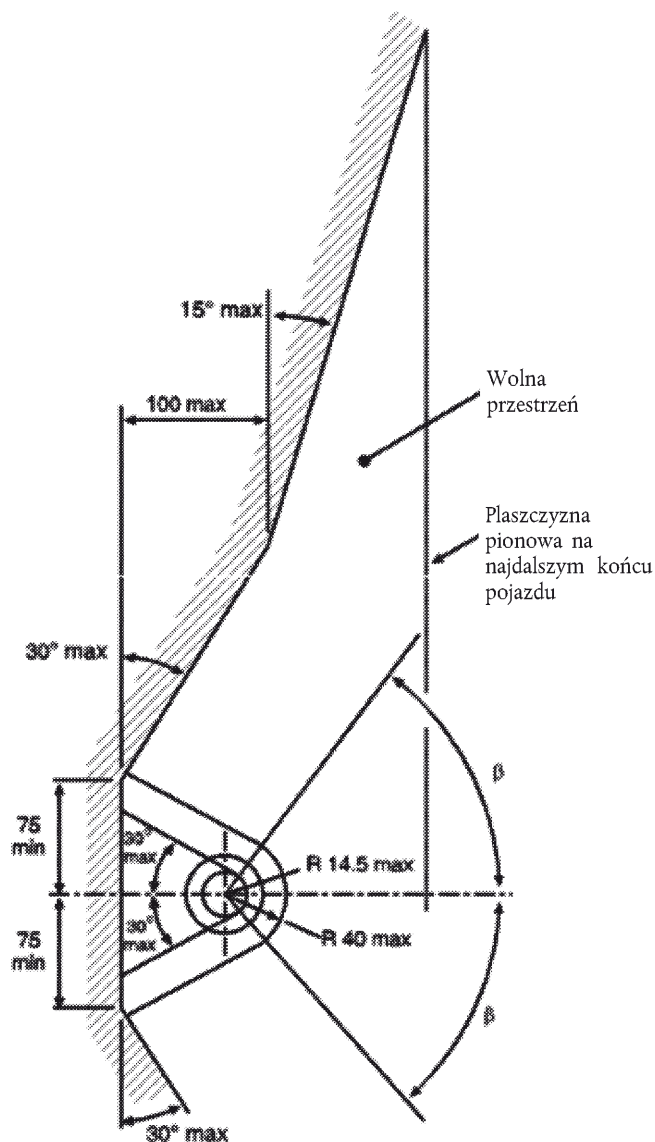
Rysunek 25a

Prześwit i wysokość zaczepu kulowego – widok z boku



Rysunek 25b

Prześwit zaczepu kulowego – widok z góry



1.1.4. Kiedy przyczepa nie jest sprzężona z pojazdem ciągnącym, zamocowany hak holowniczy i zaczep kulowy nie mogą przysłaniać tylnej tablicy rejestracyjnej lub pogarszać jej widoczności. Jeśli zaczep kulowy lub inne elementy przesłaniają tylną tablicę rejestracyjną, musi być możliwy ich demontaż lub zmiana ich pozycji bez użycia narzędzi, z wyjątkiem na przykład łatwego w obsłudze (to znaczy niewymagającego wysiłku przekraczającego 20 Nm) klucza zwalnającego wozonego w pojeździe.

1.2. Mocowanie głowic zaczepowych

1.2.1. Głowice zaczepowe klasy B dopuszcza się w przypadku przyczep o maksymalnej masie do 3,5 tony włącznie. W przypadku przyczepy w położeniu poziomym i mającej maksymalne obciążenie osiowe, głowica zaczepowa musi być zamocowana w taki sposób, aby punkt sprzężenia przyczepy znajdował się $430 \text{ mm} \pm 35 \text{ mm}$ ponad płaszczyznę poziomą, na której stoją koła przyczepy.

W przypadku przyczep campingowych i przyczep towarowych za położenie poziome uważa się takie położenie, w którym podłoga lub powierzchnia ładunkowa są w położeniu poziomym. W przypadku przyczep bez tego rodzaju powierzchni odniesienia (na przykład przyczepy do jachtów lub podobne) producent przyczepy musi podać właściwą linię odniesienia określającą położenie poziome. Wymaganie dotyczące wysokości stosuje się tylko do przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami wymienionymi w pkt 1.1.1 niniejszego załącznika.

We wszystkich przypadkach położenie poziome musi być oznaczone z dokładnością do $\pm 1^\circ$.

- 1.2.2. Musi istnieć możliwość bezpiecznej obsługi głowic zaczepowych w obrębie wolnej przestrzeni zaczepu kulowego podanej na rysunkach 25a i 25b, do kątów $\alpha = 25^\circ$ i $\beta = 60^\circ$.

- 1.3. Mocowanie sprzęgów z dyszlem pociągowym i elementy montażowe

- 1.3.1. Wymiary montażowe dla znormalizowanych urządzeń sprzęgających za pomocą dyszla pociągowego:

W przypadku znormalizowanych typów sprzężeń za pomocą dyszla pociągowego należy zachować wymiary montażu na pojeździe podane na rysunku 15 i w tabeli 10.

- 1.3.2. Konieczność sprzężeń zdalnie sterowanych

Jeśli niemożliwe jest spełnienie jednego lub więcej poniższych warunków łatwej i bezpiecznej obsługi (pkt 1.3.3), dostępności (pkt 1.3.5) lub prześwitu dla dźwigni ręcznej (pkt 1.3.6), należy zastosować sprzężenie zdalnie sterowane zgodnie z pkt 12.3 załącznika 5.

- 1.3.3. Łatwa i bezpieczna obsługa sprzęgu

Sprzężenie za pomocą dyszla pociągowego montuje się na pojeździe w sposób umożliwiający łatwą i bezpieczną jego obsługę.

Poza otwieraniem (i zamykaniem, jeśli się stosuje) obejmuje ona również kontrolę położenia wskaźnika zamknięcia i zabezpieczenia zamknięcia sworznia sprzęgającego (wzrokową i przez dotyk).

W miejscu, w którym musi stanąć osoba obsługująca, nie może być punktów niebezpiecznych, takich jak ostre krawędzie i narożniki wynikające z konstrukcji, lub muszą one być osłonięte, tak aby skaleczenie było mało prawdopodobne.

Do pojazdów lub sprzężenia nie mogą być zamocowane żadne przedmioty utrudniające lub uniemożliwiające wycofanie się z tego miejsca z każdej strony.

Żadne osłony od dołu nie mogą przeszkadzać osobie obsługującej w wygodnym dostępie do sprzężenia.

- 1.3.4. Minimalny kąt sprzęgania i rozprzęgania

Sprzęganie i rozprzęganie ucha dyszla musi być możliwe, kiedy oś wzdłużna ucha dyszla w odniesieniu do linii środkowej szczęki jest obracana jednocześnie o:

50° w poziomie w prawo lub w lewo,

6° w pionie w górę lub w dół,

6° osiowo w prawo lub w lewo.

Ten wymóg stosuje się również do sprzęgów hakowych klasy K.

- 1.3.5. Dostępność

Odległość między środkiem sworznia sprzęgającego i krawędzią nadwozia pojazdu nie może przekraczać 550 mm. Jeśli odległość przekracza 420 mm, sprzężenie należy wyposażyć w urządzenie uruchamiające, które pozwoli na bezpieczną obsługę z maksymalnej odległości 420 mm od zewnętrznego pokładu nadwozia.

Odległość 550 mm może zostać przekroczona w następujących przypadkach, pod warunkiem wykazania, że jest to konieczne technicznie i że nie wpłynie to negatywnie na bezpieczne i łatwe uruchamianie sprzężenia dyszlowego:

(i) na odległość 650 mm w przypadku pojazdów z przechylnym nadwoziem lub urządzeniami instalowanymi z tyłu;

(ii) na odległość do 1 320 mm, jeśli wysokość swobodnego dostępu wynosi co najmniej 1 150 mm;

(iii) w przypadku transporterów samochodów z co najmniej dwoma poziomami ładunkowymi i przyczepą nieodłączaną od pojazdu ciągnącego w warunkach normalnej eksploatacji.

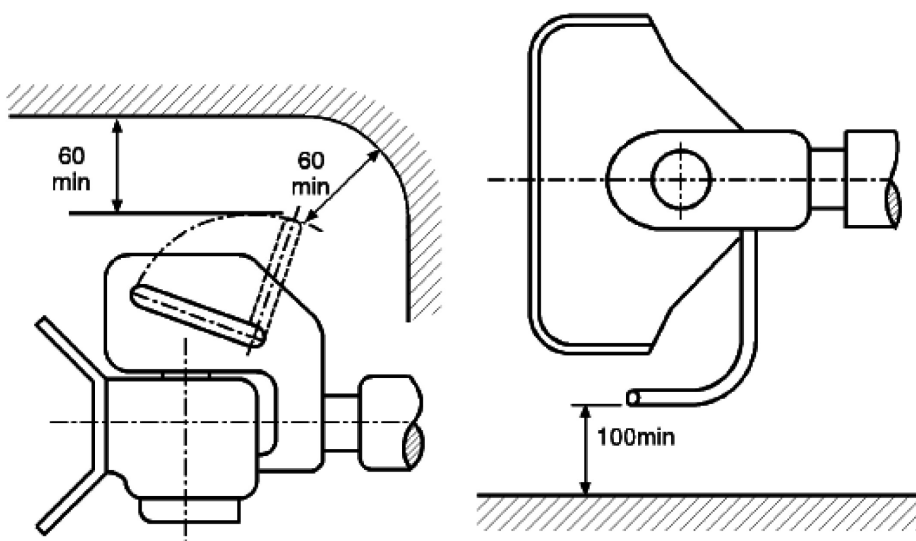
1.3.6. Wolna przestrzeń wokół dźwigni ręcznej

W celu umożliwienia bezpiecznej obsługi sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego musi istnieć odpowiednia wolna przestrzeń wokół dźwigni ręcznej.

Przestrzeń pokazaną na rysunku 26 uważa się za wystarczającą. Jeśli do pojazdu montuje się różne typy znormalizowanych sprzęgów za pomocą dyszla pociągowego, to wolna przestrzeń musi być wystarczająca dla sprzężenia o największych rozmiarach odpowiedniej klasy wymienionego w pkt 3 załącznika 5.

Rysunek 26

Wolna przestrzeń wokół dźwigni ręcznej



Wymiary te stosują się także do odpowiednich sprzężeń za pomocą dyszla pociągowego mających dźwignię ręczną skierowaną do dołu lub o innej konstrukcji.

Wolna przestrzeń musi być zachowana w granicach określonego minimalnego kąta sprzęgania i rozsprzęgania podanego w pkt 1.3.4 niniejszego załącznika.

1.3.7. Wolna przestrzeń dla swobodnego ruchu sprzężenia za pomocą dyszla pociągowego

Urządzenie sprzęgające z dyszlem pociągowym zamocowane do pojazdu, uwzględniając wszystkie możliwe położenia zgodne z pkt 3 załącznika 5, musi mieć co najmniej 10 mm luzu w stosunku do innych części pojazdu.

Jeśli do pojazdu montuje się różne typy znormalizowanych sprzężeń za pomocą dyszla pociągowego, to wolna przestrzeń musi być wystarczająca dla sprzężenia o największych rozmiarach odpowiedniej klasy wymienionego w pkt 3 załącznika 5.

1.3.8. Dopuszczalność sprzężeń za pomocą dyszla pociągowego ze specjalnym złączem umożliwiającym obrót pionowy – zob. pkt 3.4 załącznika 5.

Urządzenia sprzęgające ze sworzniem cylindrycznym, które mogą się obracać w pionie dzięki specjalnemu złączu, dopuszcza się jedynie w przypadkach, gdy można wykazać, że są konieczne ze względów technicznych. Na przykład w przypadku wywrotki wstecznej, w której głowica zaczepowa musi być na zawiasach, lub w przypadku urządzeń sprzęgających dużych transporterów, gdy zastosowanie sworznia cylindrycznego jest konieczne ze względów wytrzymałościowych.

1.4. Mocowanie uch dyszla pociągowego i dyszli pociągowych do przyczep

1.4.1. Dyszle pociągowe przyczep z osią centralną muszą mieć podporę o regulowanej wysokości, jeśli obciążenie ucha dyszla pociągowego wywierane na przyczepę przekracza 50 kg w sytuacji, gdy przyczepa jest równomiernie obciążona do maksymalnej dopuszczalnej masy.

- 1.4.2. W przypadku mocowania uch dyszli i dyszli pociągowych do przyczep z osią centralną o maksymalnej masie C większej niż 3,5 tony i posiadających więcej niż jedną oś, przyczepy muszą być wyposażone w urządzenie rozdzielające obciążenie na osie.
 - 1.4.3. Dyszle z zawiasami muszą być w bezpiecznej odległości od podłoża. Nie mogą być niżej niż 200 mm od podłoża kiedy są zwolnione z położenia poziomego. Zob. również pkt 5.3 i 5.4 załącznika 5.
 - 1.5. Mocowanie sprzęgów siodłowych, płyt montażowych i sworzni sprzęgających do pojazdów.
 - 1.5.1. Sprzęgów siodłowych klasy G50 nie należy mocować bezpośrednio na ramie pojazdu, chyba że zezwala na to producent pojazdu. Należy je mocować do ramy, stosując płytę montażową i zgodnie z instrukcjami producenta pojazdu i producenta sprzęgu.
 - 1.5.2. Naczepy należy wyposażać w podwozie lub inne urządzenie pozwalające na rozprzęgnięcie i parkowanie naczepy. Jeśli wyposażenie naczepy pozwala na automatyczne połączenie urządzeń sprzęgających, systemów elektrycznych i układów hamowania, naczepa musi mieć podwozie, które cofa się automatycznie po dokonaniu sprzężenia.

Te wymagania nie mają zastosowania do naczep przeznaczonych do celów specjalnych, które normalnie odłączane są tylko w warsztatach lub podczas załadunku i rozładunku w specjalnie do tego przeznaczonych miejscach.
 - 1.5.3. Mocowanie sworzni sprzęgu siodłowego do płyty montażowej na naczepie musi się odbywać zgodnie z instrukcją producenta pojazdu lub producenta sworzni sprzęgu siodłowego.
 - 1.5.4. Jeśli naczepa wyposażona jest w ogranicznik sterowania musi on spełniać wymagania pkt 7.8 załącznika 5.
 2. ZDALNE STEROWANIE I SYGNALIZACJA
 - 2.1. Instalując urządzenia zdalnego sterowania i sygnalizacji należy uwzględnić wszelkie stosowne wymagania zgodnie z pkt 12 załącznika 5.
-

Dodatek 1

Warunki dotyczące obciążenia w celu dokonania pomiaru wysokości zaczepu kulowego

1. Wysokość musi być zgodna z ustaleniami w pkt 1.1.1 załącznika 7.
 2. W przypadku pojazdów kategorii M1: masa pojazdu, przy której dokonuje się pomiaru tej wysokości, musi być podana przez producenta pojazdu i zawarta w zawiadomieniu (załącznik 2). Musi to być albo maksymalna dopuszczalna masa rozłożona na osie zgodnie z deklaracją producenta pojazdu albo masa podana przy obciążeniu pojazdu zgodnie z pkt 2.1 niniejszego dodatku.
 - 2.1. Maksymalna masa, przy włączonym silniku, zgodnie z deklaracją producenta pojazdu ciągnącego (zob. pkt 6 zawiadomienia, załącznik 2); plus
 - 2.1.1. dwie masy, każda równa 68 kg, umieszczone na zewnętrznych siedzeniach każdego rzędu siedzeń, z siedzeniami odsuniętymi najbardziej do tyłu w celu normalnego kierowania pojazdem i podróżowania; lokalizacja mas:
 - 2.1.1.1. w przypadku oryginalnego wyposażenia w urządzenia i elementy sprzęgające przedłożone do homologacji przez producenta pojazdu, w przybliżeniu w punkcie zlokalizowanym 100 mm z przodu punktu „R” dla siedzeń regulowanych i 50 mm z przodu punktu „R” dla pozostałych siedzeń. Punkt „R” wyznacza się zgodnie z regulaminem nr 14 pkt 5.1.1.2; lub
 - 2.1.1.2. w przypadku urządzeń i elementów sprzęgających przedłożonych do homologacji przez niezależnego producenta i nieprzeznaczonych do fabrycznego montażu, w przybliżeniu na miejscu osoby siedzącej;
 - 2.1.2. Oprócz tego należy uwzględnić dodatkową masę 7 kg w ramach bagażu osobistego, przypadającą na każdą masę równą 68 kg, którą należy rozmieścić równomiernie w miejscu pojazdu przeznaczonym na bagaż;
 3. W przypadku pojazdów kategorii N1: masa pojazdu przy pomiarze tej wysokości musi stanowić:
 - 3.1. maksymalną dopuszczalną masę rozłożoną na osie zgodnie z deklaracją producenta pojazdu ciągnącego (zob. pkt 6 zawiadomienia, załącznik 2).
-

IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

DECYZJA KOMISJI

z dnia 19 listopada 2009 r.

w sprawie pomocy państwa C 38/A/04 (ex NN 58/04) i C 36/B/06 (ex NN 38/06) przyznanej przez Włochy na rzecz Alcoa Trasformazioni

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8112)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/460/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Sprawa 38/A/04

- (1) Pismem z dnia 4 grudnia 2003 r. zwrócono Komisji uwagę na serię artykułów, opublikowanych we włoskiej prasie, dotyczących zamiaru przyznania przez rząd włoski preferencyjnych tarif dostaw energii elektrycznej dla wybranych przedsiębiorstw na Sardynii.
- (2) Taryfy wprowadzono na mocy art. 1 dekretu przewodniczącego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 2004 r. Dekret miał dwa różne skutki: a) wprowadził preferencyjne taryfy opłat za elektryczność dla przedsiębiorstw Portovesme Srl⁽²⁾, ILA⁽³⁾ i Euroallumina⁽⁴⁾; oraz b) przedłużył okres obowiązywania istniejącej preferencyjnej taryfy dla Alcoa Trasformazioni (producent aluminium hutniczego, zwany dalej „Alcoa”).
- (3) W pismach z dnia 22 stycznia 2004 r. i 19 marca 2004 r. Komisja wystąpiła o przekazanie dodatkowych informacji na temat tych środków. Władze włoskie

udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 6 lutego 2004 r. i 9 czerwca 2004 r. Dalsze wyjaśnienia zostały przesłane przez władze włoskie w piśmie z dnia 20 września 2004 r.

- (4) W piśmie z dnia 16 listopada 2004 r. Komisja poinformowała Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w odniesieniu do wyżej wspomnianego środka pomocy.
- (5) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.⁽⁵⁾ Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowych środków pomocy.
- (6) Włochy przedłożyły uwagi w pismach z dnia 4 lutego 2005 r. i 11 lutego 2005 r.
- (7) Komisja otrzymała również uwagi od innych zainteresowanych stron. Pismem z dnia 22 marca 2005 r. Komisja przekazała te uwagi władzom włoskim, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi. Uwagi Włoch otrzymano w piśmie z dnia 20 września 2005 r.
- (8) Pismem z dnia 23 grudnia 2005 r. Komisja zwróciła się o przekazanie dodatkowych informacji, które władze włoskie przesłały w piśmie z dnia 3 marca 2006 r. Pismem z dnia 22 sierpnia 2006 r. zwrócono się o przesłanie dalszych wyjaśnień. Włochy odpowiedziały pismem z dnia 28 września 2006 r.
- (9) W dniu 29 października 2008 r. sprawa została podzielona na część A, obejmującą środek przyjęty w odniesieniu do Alcoa, i część B, dotyczącą Portovesme, ILA oraz Euroalluminy. Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie Alcoa (część A).

⁽¹⁾ Dz.U. C 30 z 5.2.2005, s. 7 oraz Dz.U. C 214 z 6.9.2006, s. 5.

⁽²⁾ Producent cynku.

⁽³⁾ Wytwórca produktów z aluminium.

⁽⁴⁾ Producent tlenku glinu (produktu pośredniego powstającego w procesie przetwarzania boksytu, z którego pozyskuje się aluminium hutnicze).

⁽⁵⁾ Dz.U. C 30 z 5.2.2005, s. 7.

1.2. Sprawa 36/A/06

- (10) W trakcie zajmowania się powiązaną sprawą pomocy państwa⁽⁶⁾ Komisja dowiedziała się o drugim rozszerzeniu systemu taryf preferencyjnych w odniesieniu do opłat za elektryczność mającego zastosowanie do Alcoa. Rozszerzenie przyznano na mocy art. 11 ust. 11 dekretu z mocą ustawy nr 35 z dnia 14 marca 2005 r., przekształconego w ustawę nr 80/2005 z dnia 14 maja 2005 r. „Pilne środki w ramach planu działań na rzecz rozwoju gospodarczego, społecznego i terytorialnego”. Beneficjentami tego planu były Alcoa oraz trzy spółki będące następcami prawnymi Terni⁽⁷⁾.
- (11) Pismem z dnia 23 grudnia 2005 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o udzielenie informacji; władze włoskie odpowiedziały pismem z dnia 24 lutego 2006 r. Dodatkowe informacje zostały przedstawione przez władze włoskie w pismach z dnia 2 marca 2006 r. i 27 kwietnia 2006 r.
- (12) Pismem z dnia 19 lipca 2006 r. Komisja poinformowała Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w odniesieniu do obydwu programów (C 36/06).
- (13) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁸⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowych środków pomocy.
- (14) Władze włoskie przedstawiły uwagi pismem z dnia 25 października 2006 r. Dalsze informacje przedłożono pismami z dnia 9 listopada 2006 r. i 7 grudnia 2006 r.
- (15) Komisja otrzymała również uwagi od innych zainteresowanych stron, które przekazała władzom włoskim, umożliwiając im udzielenie odpowiedzi. Uwagi Włoch otrzymano w piśmie z dnia 22 grudnia 2006 r.
- (16) Pismem z dnia 20 lutego 2007 r. Komisja wystąpiła o dalsze informacje na temat systemu taryfowego. Władze włoskie przekazały te informacje odpowiednio w pismach z dnia 10 i 14 maja 2007 r.
- (17) Dnia 18 września 2007 r. sprawę podzielono na część A, dotyczącą trzech spółek Terni, oraz część B, dotyczącą Alcoa. Dnia 20 listopada 2007 r. Komisja przyjęła ostateczną negatywną decyzję w odniesieniu do spółek Terni, nakazując odzyskanie pomocy⁽⁹⁾.
- (18) W międzyczasie pismem z dnia 19 stycznia 2007 r. Komisja rozpoczęła badanie ewentualnej możliwości wprowadzenia środków przejściowych w odniesieniu do systemu taryfowego dla Alcoa na Sardynii pod warunkiem wprowadzenia przez Włochy systemu zwalniania wirtualnych mocy („wirtualna elektrownia”, zwana dalej „VPP”). Władze włoskie udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 16 kwietnia 2007 r. i 5 listopada 2007 r. W dniu 13 marca 2008 r. zorganizowano spotkanie władz Włoch ze służbami Komisji, na którym zwrócono się do władz włoskich o zajęcie ostatecznego stanowiska do dnia 12 maja 2008 r. Po zwróceniu się w piśmie z dnia 29 maja 2008 r. o przedłużenie ostatecznego terminu zajęcia stanowiska władze włoskie przedłożyły dodatkowe informacje w pismach z dnia 12 czerwca 2008 r. i 7 lipca 2008 r.
- (19) Władze włoskie zwróciły się z prośbą o zorganizowanie spotkania z Komisją w celu dokonania przeglądu ewentualnych opcji VPP. Spotkanie zostało zorganizowane w dniu 9 grudnia 2008 r. Dodatkowe informacje zostały przedstawione przez władze włoskie pismami z dnia 19 grudnia 2008 r. i 19 maja 2009 r.
- (20) Kolejne spotkanie zorganizowano dnia 26 maja 2009 r. W pismach z dnia 10 lipca 2009 r. i 18 sierpnia 2009 r. Włochy udzieliły dodatkowych informacji.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA

2.1. Istotny stan faktyczny

- (21) Producent aluminium Alcoa korzystał od 1996 r. z preferencyjnej taryfy opłat za elektryczność w odniesieniu do swoich dwóch głównych hut aluminium zlokalizowanych na Sardynii (Portovesme) i w Wenecji Euganejskiej (Fusina). Taryfę wprowadzono pierwotnie na okres 10 lat (kończący się 31 grudnia 2005 r.), w kontekście procesu prywatyzacji. Taryfa ta została zatwierdzona zgodnie z zasadami pomocy państwa w decyzji Komisji, w której uznano, że nie stanowi ona pomocy państwa. Jednakże charakter tej taryfy był zmieniany z upływem czasu i władze włoskie przedłużyły dwukrotnie okres jej obowiązywania – w 2004 r. i drugi raz w 2005 r.
- (22) Sporna taryfa jest subsydiowana na zasadzie płatności gotówkowych z Funduszu Wyrównawczego (*Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico* – podmiotu prawa publicznego)⁽¹⁰⁾, co skutkuje zmniejszeniem ceny ustalonej w ramach umowy pomiędzy Alcoa a ENEL, dostawcą energii. Konieczne środki gromadzone są w drodze opłaty paropodatkowej nakładanej na wszystkich konsumentów energii elektrycznej za pośrednictwem komponentu A4 rachunku za elektryczność.

⁽⁶⁾ Środek pomocy państwa N 587/05 Preferencyjne taryfy energii elektrycznej na Sardynii (później C 13/06).

⁽⁷⁾ ThyssenKrupp (stal), Cementir (cement) i Nuova Terni Industrie Chimiche (chemikalia).

⁽⁸⁾ Dz.U. C 214 z 6.9.2006, s. 5.

⁽⁹⁾ Decyzja 2008/408/WE (Dz.U. L 144 z 4.6.2008, s. 37).

⁽¹⁰⁾ Zob. pkt 2.2.2.2 poniżej.

2.2. Kwestionowane przepisy prawne i kontekst regulacyjny

- (23) System taryf preferencyjnych, z którego korzysta Alcoa, wprowadzony został na mocy odpowiednich przepisów prawnych (2.2.1) oraz szczegółowych regulacji sporządzonych przez Urząd do spraw Energii Elektrycznej i Gazu (*Autorità per l'Energia Elettrica et il Gas* – „AEEG”) (2.2.2.1). Fundusz Wyrównawczy jest agencją odpowiedzialną za zarządzanie systemem (2.2.2.2). W przeprowadzonej przez Komisję analizie systemu taryfowego dla przedsiębiorstwa Alcoa należy zatem uwzględnić istniejące przepisy ustawodawcze i włoski kontekst regulacyjny.

2.2.1. Przepisy ustawowe

- (24) Przedmiotowe przepisy ustawowe to art. 1 dekretu przewodniczącego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 2004 r. ⁽¹¹⁾ (zwanego dalej „dekretem z 2004 r.”) wdrożony odpowiednimi przepisami wykonawczymi oraz art. 11 ust. 11 dekretu z mocą ustawy nr 35 z dnia 14 marca 2005 r., przekształconego w ustawę nr 80/2005 z dnia 14 maja 2005 r. „Pilne środki w ramach planu działań na rzecz rozwoju gospodarczego, społecznego i terytorialnego” (zwanego dalej „ustawą nr 80/2005”) wdrożonego odpowiednimi przepisami wykonawczymi ⁽¹²⁾.

2.2.2. Kontekst regulacyjny we Włoszech

2.2.2.1. AEEG

- (25) Włochy utworzyły AEEG w 1995 r. ⁽¹³⁾. Urzędowi temu powierzono szeroki zakres zadań regulacyjnych i nadano daleko idące uprawnienia. W szczególności Urząd ustala i aktualizuje taryfy opłat za elektryczność oraz warunki gromadzenia zasobów niezbędnych do pokrycia powszechnych opłat systemowych ⁽¹⁴⁾. Realizując te obowiązki, AEEG uwzględnia wskazówki polityczne formułowane przez rząd w odniesieniu do świadczenia usług w ogólnym interesie państwa ⁽¹⁵⁾.

⁽¹¹⁾ Artykuł 1 dekretu ma następującą treść: „1. W uzupełnieniu kryteriów określonych w art. 1 ust. 1 lit. c) Dekretu przewodniczącego Rady Ministrów z dnia 31 października 2002 r. Urząd do spraw Energii Elektrycznej i Gazu rozszerza warunki opisane w pkt 2 Dekretu Ministra Przemysłu, Handlu i Rzemiosł z dnia 19 grudnia 1995 r. na dostawy energii na potrzeby produkcji i przetwarzania aluminium, ołowiu, srebra i cynku, ograniczone do zakładów już istniejących w momencie wejścia w życie niniejszego dekretu i zlokalizowanych na obszarach wyczerpanych charakterystycznych się niewystarczającym dostępem do krajowych sieci elektryczności i gazu lub całkowitym brakiem takiego dostępu. 2. Przywileje taryfowe wspomniane w pkt 1 są tymczasowe; ich stosowanie zakończy się w momencie stworzenia lub polepszenia dostępu do krajowych sieci elektryczności i gazu, najpóźniej jednak w dniu 30 czerwca 2007 r.”.

⁽¹²⁾ Artykuł 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005 ma następujące brzmienie: „Aby umożliwić rozwój i restrukturyzację produkcji w tych przedsiębiorstwach przedłuża się do końca 2010 r. zastosowanie korzystnych warunków taryfowych dla dostaw energii, przewidzianych w art. 1 ust. 1 lit. c) Dekretu z mocą ustawy nr 25 z dnia 18 lutego 2003 r., przekształconego ze zmianami w ustawę nr 83 z dnia 17 kwietnia 2003 r., w oparciu o warunki taryfowe mające zastosowanie od dnia 31 grudnia 2004 r.”. Przepis Dekretu z mocą ustawy nr 25/03 odnosił się do charakterystyki taryfy Alcoa jako ogólnej opłaty systemowej.

⁽¹³⁾ Ustawa nr 481/1995.

⁽¹⁴⁾ Artykuł 2 ust. 12 lit. e) ustawy nr 481/1995.

⁽¹⁵⁾ Artykuł 2 ust. 21 ustawy nr 481/1995.

- (26) Działając w ramach swoich uprawnień, AEEG wydał w okresie swojej działalności dużą liczbę decyzji (*delibere*) ustanawiających konkretne warunki zarządzania systemami taryf preferencyjnych we Włoszech.

2.2.2.2. Fundusz Wyrównawczy

- (27) Zarządzanie opłatami dodatkowymi i innymi składkami w sektorze energii elektrycznej powierzono Funduszowi Wyrównawczemu – organowi publicznemu ustanowionemu na mocy dekretu legislacyjnego nr 98 z dnia 26 stycznia 1948 r. Fundusz Wyrównawczy podejmuje działania zgodnie z instrukcjami otrzymanymi od AEEG. Zajmuje się w szczególności przepływami finansowymi związanymi z preferencyjnymi taryfami opłat za elektryczność (pobieraniem opłat i wypłatami na rzecz beneficjentów końcowych).

2.3. Kontekst wprowadzenia taryfy preferencyjnej i jej zmiany w czasie

- (28) W celu dokonania oceny taryfy Alcoa, będącej przedmiotem niniejszej decyzji, konieczne jest odtworzenie kontekstu, w jakim została ona wprowadzona, oraz jej zmian w czasie.

2.3.1. Wprowadzenie taryfy: decyzja w sprawie Alumix z 1996 r.

- (29) Na początku lat 90. XX w. w ramach procesu likwidacji państwowego konglomeratu EFIM ⁽¹⁶⁾ przeprowadzono restrukturyzację i prywatyzację włoskiego przedsiębiorstwa produkującego aluminium Alumix i sprzedano je firmie Alcoa. Alumix posiadał dwie huty aluminium – jedną w Portovesme na Sardynii, a drugą w Fusinie w Wenecji Euganejskiej.
- (30) Nabycie przedsiębiorstwa Alumix przez firmę Alcoa uzależnione było od ustalenia przez ENEL – państwowego dostawcę energii elektrycznej – preferencyjnej taryfy opłat za energię elektryczną dostarczaną do dwóch przedmiotowych hut.
- (31) Taryfa preferencyjna dla Alcoa została ustalona dekretem ministerialnym z dnia 19 grudnia 1995 r. (zwanego dalej „dekretem z 1995 r.”). W dekrete tym przewidziano, że Alcoa korzystać będzie z warunków preferencyjnych przewidzianych w decyzji CIP 13/1992 do końca 2005 r. ⁽¹⁷⁾. Po upływie tego terminu warunki dla firmy Alcoa miały zostać zrównane z warunkami oferowanymi innym nabywcom energii elektrycznej.

⁽¹⁶⁾ EFIM (*Ente Partecipazioni e Finanziamento Industrie Manifatturiere* – Biuro do spraw Inwestycji i Finansowania w Przemśle Wytwórczym) było państwową spółką dominującą posiadającą udziały kontrolne w licznych sektorach przemysłowych. EFIM zostało sprywatyzowane między 1992 a 1996 r.

⁽¹⁷⁾ Artykuł 2 dekretu z 1995 r. ma następującą treść: „Z dniem 31 grudnia 2005 r. znosi się warunki dotyczące dopłat określone w rozporządzeniu CIP [*Commissione Interministeriale Prezzi* – Międzyresortowego Komitetu ds. Cen] nr 13 z dnia 24 lipca 1992 r. i późniejszych zmianach mające zastosowanie do dostaw [energii elektrycznej] realizowanych na potrzeby produkcji aluminium przez zakłady istniejące w momencie wejścia w życie niniejszego dekretu. Po 31 grudnia 2005 r. warunki taryfowe zostaną zrównane z warunkami mającymi zastosowanie do wszystkich klientów”.

- (32) Obniżoną taryfę zbadano zgodnie z zasadami pomocy państwa w sprawie C 38/92. W decyzji z dnia 4 grudnia 1996 r. ⁽¹⁸⁾ (zwanej dalej „decyzją w sprawie Alumix”) Komisja, w oparciu o argumenty przedstawione poniżej, uznała, że taryfa nie stanowi pomocy państwa.
- (33) W rozważanej sytuacji państwo ustaliło wysokość opłat taryfowych dla przedsiębiorstwa Alcoa, zaś ENEL – jedyny wówczas dostawca energii elektrycznej we Włoszech – dostarczał Alcoa energię elektryczną po cenach przewidzianych w taryfie. W odniesieniu do obydwu hut ceny ustalono na okres 10 lat. Dla Sardynii taryfę ustalono na poziomie ITL 36,3/kWh w 1996 r. i miała ona być stopniowo podnoszona do poziomu ITL 39,6/kWh w 2005 r. W przypadku Wenecji Euganejskiej taryfa miała osiągnąć w 2005 r. poziom ITL 39,9/kWh. W przeliczeniu na euro ceny te mieściły się w zakresie 18–20 EUR/MWh.
- (34) ENEL był wówczas własnością państwa ⁽¹⁹⁾ i posiadał monopol na dostawy energii elektrycznej. W związku z tym Komisja zbadła, czy stosując ceny ustalone w odniesieniu do Alcoa, ENEL działał jak racjonalny podmiot gospodarczy.
- (35) Komisja oceniła sytuację związaną z dostawami energii elektrycznej w przedmiotowych dwóch regionach w dziesięcioletnim okresie, w którym stosowano taryfy preferencyjne. Odnotowała, że rynek energii elektrycznej na Sardynii i w Wenecji Euganejskiej charakteryzował się nadwyżką zdolności produkcyjnych w zakresie produkcji energii elektrycznej; było mało prawdopodobne, by nadwyżka ta miała zniknąć w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Odnotowano również, że producenci nie mieli możliwości eksportu energii elektrycznej z tych regionów ze względu na niewystarczające połączenie z kontynentalnymi Włochami w przypadku Sardynii i braku popytu w regionach sąsiadujących z Wenecją Euganejską ⁽²⁰⁾.
- (36) W tych okolicznościach Komisja uznała, że taki duży klient przemysłowy jak Alcoa miał w stosunku do ENEL znaczną siłę przetargową, ponieważ zamknięcie dwóch hut zaliczających się do najlepszych klientów ENEL w całym kraju doprowadziłoby do jeszcze większych nadwyżek zdolności produkcyjnych i pogorszenia struktury kosztowej ENEL. Dlatego też dostarczanie energii elektrycznej hutom w Portovesme i Fusinie po szczególnie niskich cenach leżało w interesie gospodarczym ENEL.
- (37) Komisja uznała, że racjonalnie działający dostawca energii elektrycznej byłby przygotowany do tego, by prowadzić sprzedaż po cenach, które pokrywałyby średni

koszt krańcowy produkcji, obliczony w oparciu o aktualną strukturę paliw wykorzystywaną przez elektrownie w danym regionie, oraz niewielką część kosztów stałych. Udowodniono, że cena ustalona dla przedsiębiorstwa Alcoa spełniała te kryteria. Jeśli chodzi o niewielkie roczne podwyżki cen ustalonych dla Alcoa na najbliższe 10 lat, Komisja uznała je za uzasadnione na podstawie prognozy, że koszty krańcowe produkcji ENEL zmaleją w kolejnych latach dzięki polepszeniu struktury paliw i technologii wytwarzania.

- (38) Komisja wywnioskowała więc, że ENEL zachował się jak racjonalny operator rynku, przyznając przedmiotowe taryfy, zaś środek ten został uznany za niestanowiący pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

2.4. Przekształcenie taryfy Alcoa w „powszechnie obowiązującą opłatę systemową” oraz związane z tym zmiany w mechanizmie finansowania

- (39) W latach następujących bezpośrednio po decyzji w sprawie Alumix włoski system energii elektrycznej został zrestrukturyzowany w celu stopniowej liberalizacji unijnego rynku energii elektrycznej ⁽²¹⁾.
- (40) W 1997 r. standardowa taryfa opłat za energię elektryczną ⁽²²⁾ została zrestrukturyzowana i podzielona na komponenty ⁽²³⁾. W taryfie Alcoa wprowadzono pierwszą zmianę. Cena Alumix, która przed reformą była kwotą globalną, została podzielona na komponenty taryfowe w celu dostosowania jej do nowej standardowej struktury taryfy. Komponenty taryfy, mające zastosowanie do Alcoa, zostały zmniejszone w taki sposób, aby cena końcowa odpowiadała dokładnie cenie przewidzianej w decyzji w sprawie Alumix. Na tym etapie ENEL jako jedyny dostawca energii elektrycznej we Włoszech ciągle stosował taryfę w sposób bezpośredni: naliczał wobec przedsiębiorstwa Alcoa ceny Alumix i nie otrzymywał żadnej osobnej rekompensaty w związku z dostawami do tego przedsiębiorstwa.
- ⁽²¹⁾ Wprowadzona dyrektywą 96/92/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 grudnia 1996 r. dotyczącą wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej (Dz.U. L 27 z 30.1.1997, s. 20), która została transponowana we Włoszech dekretem legislacyjnym nr 79 z dnia 16 marca 1999 r.
- ⁽²²⁾ Standardowa taryfa odzwierciedla sposób, w jaki koszty systemu energii elektrycznej są rozdzielane i przypisywane różnym kategoriom użytkowników.
- ⁽²³⁾ Standardowa taryfa została podzielona na dwie części, A i B, z których każda składała się z kilku komponentów taryfowych. Część A odzwierciedlała stałe koszty systemowe, w tym ogólne opłaty systemowe, zaś część B – zmienne koszty wytwarzania energii (w szczególności koszty paliwa). Początkowo systemowe opłaty za wytwarzanie energii obejmowały jedynie następujące koszty: koszty nadzwyczajne poniesione w latach 1994, 1995 i 1996 (komponent A1); koszty likwidacji elektrowni atomowych (komponent A2) i koszt budowy instalacji energii odnawialnej na mocy decyzji CIP 6/92 (komponent A3). Następnie dodano kolejne kategorie kosztów: preferencyjne taryfy opłat za energię elektryczną (komponent A4), niektóre koszty badań (komponent A5) i koszty osierocone producentów energii elektrycznej (komponent A6).

⁽¹⁸⁾ Dz.U. C 288 z 1.10.1996, s. 4.

⁽¹⁹⁾ Zob. decyzja w sprawie nr IV.JV.2 – ENEL/FT/DT (Dz.U. C 178 z 23.6.1999, s. 15).

⁽²⁰⁾ Regiony Lombardia, Emilia-Romania i Piemont zaspokoili już całość swojego zapotrzebowania na energię elektryczną, częściowo z własnej produkcji, a częściowo w oparciu o długoterminowe umowy przywozowe zawarte do 2003 r.

- (41) W 1999 r., kiedy Włochy transponowały pierwszą dyrektywę UE w sprawie liberalizacji⁽²⁴⁾, ENEL przestał być monopolistą w zakresie dostaw energii elektrycznej we Włoszech i został podzielony na kilka podmiotów.
- (42) W 2002 r. Włochy zdecydowały o włączeniu taryfy *Alumix* do „ogólnych opłat systemu energii elektrycznej”⁽²⁵⁾. Ten nowy status doprowadził do pierwszej znaczącej zmiany w mechanizmie finansowania taryfy *Alumix*. Wcześniej ENEL sprzedawał energię elektryczną przedsiębiorstwu Alcoa bezpośrednio po stawkach preferencyjnych, natomiast w ramach nowego mechanizmu⁽²⁶⁾ ENEL otrzymywał pełną normalną cenę naliczaną dużym klientom przemysłowym, zaś inni nabywcy energii zapewniali fundusze niezbędne do tego, by przedsiębiorstwo Alcoa nadal płaciło cenę *Alumix*. W praktyce przedsiębiorstwu Alcoa naliczano pełną cenę, jednakże korzystało ono z bezpośredniej obniżki kwoty na rachunku. ENEL finansował to obniżenie rachunku poprzez zatrzymanie wpływów z nowej opłaty paropodatkowej wprowadzonej przy pomocy komponentu A4 taryfy opłat za energię elektryczną pokrywanego przez wszystkich użytkowników⁽²⁷⁾. W 2002 r. przedsiębiorstwo Alcoa zawarło umowę dwustronną z ENEL dotyczącą ceny nominalnej odpowiadającej w przybliżeniu standardowej taryfie naliczanej przez ten podmiot za dostawę prądu elektrycznego o wysokim napięciu.
- (43) Dalsza istotna zmiana miała miejsce w 2004 r. wraz z przyjęciem przez AEEG decyzji nr 148/04, w której całość zarządzania administracyjnego taryfami powierzono Funduszowi Wyrównawczemu. W ramach tego systemu ENEL nie zatrzymywał już wpływów z komponentu A4, tylko przekazywał je w całości Funduszowi Wyrównawczemu, który przeprowadzał obliczenia i dokonywał zwrotów na rzecz Alcoa. W praktyce w ramach tego mechanizmu przedsiębiorstwo Alcoa płaciło cenę ustaloną umownie z ENEL-em i otrzymywało *ex post* od Funduszu Wyrównawczego środki kompensacyjne umożliwiające mu w rzeczywistości utrzymanie ceny *Alumix*. Te nowe warunki administracyjne weszły w życie w odniesieniu

⁽²⁴⁾ Zob. przypis 21.

⁽²⁵⁾ W art. 2 dekretu Ministra Przemysłu, Handlu i Rzemiosła z dnia 26 stycznia 2000 r. istniejące taryfy preferencyjne, w tym taryfę Alcoa, zaklasyfikowano jako nową kategorię ogólnych opłat systemowych. Klasyfikację tę potwierdzono w późniejszym ustawodawstwie, ostatnio w art. 1. ust. 1 lit. c) ustawy nr 83 z dnia 17 kwietnia 2003 r.

⁽²⁶⁾ Wprowadzonego decyzją AEEG nr 204/99.

⁽²⁷⁾ Dokładniej mówiąc, w ramach systemu wprowadzonego decyzją AEEG nr 204/99 zarządzanie taryfami preferencyjnymi powierzono lokalnym dystrybutorom i Funduszowi Wyrównawczemu. Dystrybutorzy lokalni pobierali wpływy z komponentu A4 i przekazywali je Funduszowi Wyrównawczemu, który zarządzał specjalnym kontem (*Conto per la perequazione dei contribute sostitutivi del regime tariffari speciali* – konto wyrównawcze na składki zastępujące specjalne systemy taryfowe). Jeżeli jednak dystrybutor musiał przyznać preferencyjną taryfę jednemu ze swoich klientów, mógł zachować wpływy z komponentu A4 pokrywanego przez innych swoich klientów w celu bezpośredniego odzyskania kwot odjętych z rachunku klienta preferencyjnego. Jeśli wpływy dystrybutora były niewystarczające, saldo było wyrównywane przez Fundusz Wyrównawczy z wykorzystaniem funduszy ze specjalnego konta. Zob. również decyzja AEEG nr 228/01, a w szczególności art. 43 i 56 załączonego *Testo Integrato* (skonsolidowanych zasad regulujących dostawę energii elektrycznej we Włoszech).

do Alcoa we wrześniu 2004 r. i mają nadal zastosowanie⁽²⁸⁾.

2.5. Pierwsze kwestionowane rozszerzenie taryfy Alcoa

- (44) Dekretem z 2004 r. rząd włoski przedłużył do dnia 30 czerwca 2007 r. okres obowiązywania preferencyjnej taryfy opłat za elektryczność ustalonej dekretem z dnia 19 grudnia 1995 r. za „dostawy energii elektrycznej na potrzeby produkcji aluminium, ołowiu, srebra i cynku, ograniczone do zakładów już istniejących w momencie wejścia w życie niniejszego Dekretu i zlokalizowanych na obszarach wyspiarskich oraz charakteryzujących się niewystarczającym dostępem do krajowych sieci elektryczności i gazu lub całkowitym brakiem takiego dostępu”⁽²⁹⁾.
- (45) W praktyce dekret z 2004 r. miał na celu a) przedłużenie okresu obowiązywania istniejącej taryfy mającej zastosowanie do Alcoa do czerwca 2007 r. i b) rozszerzenie tych warunków na trzy inne przedsiębiorstwa usytuowane na Sardynii: Portovesme, ILA oraz Euroallumina.
- (46) Rozszerzenie taryfy Alcoa przewidziane w dekrete z 2004 r. zostało wdrożone na poziomie regulacyjnym decyzją AEEG nr 148/04, na mocy której wprowadzono również zmiany w mechanizmie finansowania wspomnianym w motywie 43 powyżej.
- (47) To pierwsze przedłużenie było przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego dekretu z 2004 r. w sprawie C 38/04⁽³⁰⁾. Według władz włoskich⁽³¹⁾ dekret z 2004 r. nie został wdrożony w odniesieniu do przedsiębiorstwa Alcoa, które nadal korzystało z taryf opartych o pierwotną podstawę prawną – dekret z 1995 r.

2.6. Drugie kwestionowane rozszerzenie taryfy Alcoa

- (48) Artykułem 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005 władze włoskie przedłużyły do 2010 r. taryfę preferencyjną dla Alcoa oraz warunki taryfowe obowiązujące w dniu 31 grudnia 2004 r.⁽³²⁾. Na mocy ustawy nr 80/2005 rozszerzenie taryfy miało wejść w życie z dniem 1 stycznia 2005 r. Datę tę zmieniono jednakże później na 1 stycznia 2006 r. na mocy decyzji AEEG nr 286/05 w sprawie instrukcji władz krajowych.

⁽²⁸⁾ Należy jednakże zauważyć, że część decyzji AEEG nr 148/04 przestała mieć zastosowanie do Alcoa. Decyzja wprowadziła nową metodę obliczania środków uzupełniających płaconych beneficjentom preferencyjnych taryf. W przypadku Alcoa metoda ta oznaczałaby zmniejszenie dopłaty, tzn. wzrost ceny preferencyjnej netto. Przedsiębiorstwo Alcoa zakwestionowało ten przepis przed Sądem Administracyjnym Lombardii. W wyroku z dnia 10 maja 2005 r. sąd częściowo anulował decyzję w zakresie, w jakim miała ona zastosowanie do przedsiębiorstwa Alcoa. W związku z tym środki kompensacyjne dla przedsiębiorstwa Alcoa obliczane były nadal metodą wykorzystywaną przed przyjęciem decyzji nr 148/04, dzięki której przedsiębiorstwo Alcoa płaciło cenę *Alumix*.

⁽²⁹⁾ Takie jest brzmienie art. 1 dekretu z 2004 r. Objął on również hutę przedsiębiorstwa Alcona usytuowaną w Fusinie, mimo że huta ta nie znajduje się na obszarze wyspiarskim pozbawionym połączenia z sieciami energetycznymi.

⁽³⁰⁾ Decyzja Komisji C(2004) 4329 z 16 listopada 2004 r. (Dz.U. C 30 z 5.2.2005, s. 7).

⁽³¹⁾ Pismo z dnia 3 marca 2006 r.

⁽³²⁾ Jeśli chodzi o pełny tekst art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, zob. przypis 12.

- (49) W celu ustalenia ceny, jaką przedsiębiorstwo Alcoa powinno płacić po 2005 r., wprowadzono na mocy ustawy nr 80/2005 mechanizm indeksacji, w ramach którego od dnia 1 stycznia 2006 r. cena preferencyjna (czyli cena ustalona w decyzji w sprawie *Alumix* na 2005 r.) miała wzrastać o 4 % rocznie, lub też o średni procentowy wzrost cen notowany na giełdach energii elektrycznej w Amsterdamie i Frankfurtcie ⁽³³⁾.
- (50) Jednakże po konsultacji z beneficjentami AEEG sformułował inną interpretację zaktualizowanego mechanizmu. W decyzji AEEG nr 217/05 przewidziano, że roczny wzrost taryfy będzie odpowiadał średniemu wzrostowi cen hurtowych, ale nie może przekroczyć 4 %. W wyniku tego zaktualizowanego mechanizmu roczne podwyżki taryfy preferencyjnej były *de facto* niższe niż przewidziane pierwotnie w prawodawstwie.
- (51) Drugie rozszerzenie było przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego w sprawie C 36/06. Kiedy Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do art. 11 ust. 12 ustawy nr 80/2005, AEEG uzależniło w drodze decyzji nr 190/06 płatności dokonywane na mocy ustawy nr 80/2005 od przedstawienia przez przedsiębiorstwo Alcoa gwarancji bankowej lub gwarancji spółki dominującej zabezpieczającej przed ryzykiem zwrotu pomocy.
- (52) Płatności dokonywane przez Fundusz Wyrównawczy na rzecz Alcoa w okresie od stycznia 2006 r. do stycznia 2009 r. przedstawiono w tabeli poniżej. Dane za rok 2009 r. są niepełne, ponieważ odzwierciedlają wyłącznie płatności dokonane w styczniu 2009 r., podczas gdy przedsiębiorstwo Alcoa otrzymywało płatności również w kolejnych miesiącach.

(w EUR)

	2006	2007	2008	2009
Fusina, Veneto	38 984 539,22	36 978 386,83	449 534 611,10	3 776 733,70
Portovesme, Sardynia	133 556 933,73	121 087 555,95	160 529 510,20	12 365 849,45
Razem	172 541 472,95	158 065 942,78	210 064 121,30	16 142 583,15

3. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA NA MOCY ART. 88 UST. 2 TRAKTATU WE

- (53) Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w oparciu o następujące argumenty:

3.1. Sprawa 38/A/04

- (54) Komisja zaklasyfikowała taryfy wprowadzone dekretem z 2004 r. jako pomoc operacyjną i oceniła, czy taką pomoc można było zatwierdzić zgodnie z wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej ⁽³⁴⁾, ponieważ w 2004 r. Sardynia była obszarem objętym pomocą zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE. Komisja wyraziła wątpliwości co do możliwości zatwierdzenia pomocy na tej podstawie, jako że taka pomoc *ad hoc*, przyznawana ograniczonej liczbie przedsiębiorstw, jej zdaniem nie przyczyniała się do promowania rozwoju regionalnego.
- (55) Jeśli chodzi o konkretny przypadek Alcoa, Komisja wskazała, że jej zdaniem nowa taryfa różniła się od taryfy *Alumix* – taryfa *Alumix* została przyznana przez ENEL, włoskiego monopolistę w zakresie dostaw energii elektrycznej, zaś nowa taryfa zakładała wybiórczą interwencję państwa w celu zrekompensowania różnicy pomiędzy ceną rynkową ustaloną z producentem energii elektrycznej a ceną preferencyjną ustaloną w 1996 r.
- (56) Dodatkowo Komisja zastanawiała się, czy przedmiotowy środek mógł przynieść skutek w postaci zmniejszenia poziomu opodatkowania nałożonego na omawiane przedsiębiorstwo. Takie zmniejszenie musiałyby być oparte o podstawę prawną z dyrektywy 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej ⁽³⁵⁾.

⁽³³⁾ Artykuł 11 ust. 13 ustawy nr 80/2005.

⁽³⁴⁾ Dz.U. C 74 z 10.3.1998, s. 9, pkt 4.15–4.17.

⁽³⁵⁾ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

3.2. Sprawa 36/B/06

- (57) W decyzji z 2006 r. w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego skoncentrowano się na taryfie Alcoa⁽³⁶⁾. Komisja zauważyła, że regulacyjne ramy prawne i warunki rynkowe panujące w momencie przyjmowania decyzji w sprawie *Alumix* różniły się w znaczny sposób od warunków panujących w okresie objętym decyzją w sprawie wszczęcia postępowania wyjaśniającego. W szczególności rynek energii elektrycznej był już zliberalizowany, a zarządzanie systemem taryfowym przekazano Funduszowi Wyrównawczemu. Dlatego też Komisja uznała za konieczne ponowne zbadanie obecności pomocy państwa w taryfie Alcoa.
- (58) Komisja uznała, że taryfa stanowi pomoc państwa opierając się na następujących argumentach: a) obniżenie taryfy opłat za energię elektryczną stanowi korzyść ekonomiczną; b) decyzja o przyznaniu taryfy podjęta została przez władze włoskie i sfinansowana w drodze przekazania zasobów państwa w formie opłat parapodatkowych; c) środek stanowi zagrożenie dla konkurencji; oraz d) środek ma wpływ na wymianę handlową wewnątrz Wspólnoty w świetle faktu, że aluminium jest powszechnym przedmiotem obrotu towarowego na światowych rynkach. Komisja uznała środek za pomoc operacyjną.
- (59) Komisja uznała również, że poprzednie ustalenie, iż taryfa *Alumix* nie stanowi pomocy państwa, nie oznacza, że nowy środek stanowi istniejącą pomoc. Zatwierdzenie przez Komisję taryfy *Alumix* dokonane w oparciu o ocenę ekonomiczną sytuacji w danym momencie było ograniczone w czasie i nie mogło obejmować rozszerzenia taryfy przewidzianego w ustawie nr 80/2005.
- (60) Jeśli chodzi o zgodność z przepisami, Komisja oceniła, czy taryfa preferencyjna mogła być zatwierdzona w oparciu o wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej.
- (61) Jeśli chodzi o zakład w Wenecji Euganejskiej, Komisja odnotowała, że nie jest on usytuowany w regionie kwalifikującym się do pomocy na mocy art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE i w związku z tym nie kwalifikował się do pomocy regionalnej.
- (62) Sardynia była regionem objętym pomocą w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. a) do końca 2006 r. Komisja wyraziła jednakże wątpliwość co do możliwości zatwierdzenia środka w oparciu o wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej⁽³⁷⁾ w odniesieniu do przedmiotowego okresu czasu.
- (63) Pomimo tego, że władze włoskie zapewniały, że wysokie ceny energii elektrycznej na Sardynii stanowią przeszkodę dla rozwoju wyspy, Komisja ustaliła, że Włochy nie wykazały istnienia znacznie wyższych cen na Sardynii – ani średnich, ani konkretnych w odniesieniu do przedsiębiorstw o dużym zapotrzebowaniu na energię (władze włoskie nie dostarczyły danych na temat umów dwustronnych zawartych pomiędzy przedsiębiorstwami o dużym zapotrzebowaniu na energię a ich dostawcami argumentując, że dane takie nie są publicznie dostępne). Dodatkowo Włochy nie wyjaśniły, dlaczego wyższe ceny stanowią przeszkodę dla rozwoju regionalnego, ani też w jaki sposób taryfa przyczyniła się do rozwoju regionalnego. Komisja przypominała, że w sprawie C 34/02⁽³⁸⁾ nie zgodziła się, że brak połączenia Sardynii z siecią energii elektrycznej należy uznać za przeszkodę dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w tym regionie (i przyjęła decyzję negatywną). Komisja wyraziła zatem wątpliwości co do niezbędności przedmiotowej pomocy.
- (64) Komisja miała również wątpliwości, czy taka pomoc *ad hoc* była proporcjonalna do istniejących regionalnych utrudnień, zważywszy dodatkowo na metodę wykorzystaną do obliczania ceny preferencyjnej, która nie miała związku z cenami stosowanymi w innych częściach Włoch.
- (65) Komisja odnotowała, że pomoc nie miała realnie charakteru malejącego ze względu na nałożony na podwyżki taryf pułap na poziomie 4 %.
- (66) W odniesieniu do okresu objętego wytycznymi na temat krajowej pomocy regionalnej za okres 2007–2013⁽³⁹⁾ Komisja zauważyła, że Sardynia przestanie się kwalifikować do otrzymywania pomocy regionalnej na mocy art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE, a w szczególności do pomocy operacyjnej. Komisja uznała, że co prawda możliwe byłoby zatwierdzenie dwuletniego okresu przejściowego w ramach wytycznych dotyczących liniowego systemu wycofywania istniejących programów pomocy operacyjnej, jednakże nie wydaje się właściwe zatwierdzenie wprowadzenia nowej pomocy operacyjnej na kilka miesięcy w świetle planowanego wycofywania, uwzględniając dodatkowo wyrażone wątpliwości i charakter pomocy zakłócający konkurencję.
- (67) Podsumowując, Komisja wyraziła wątpliwości co do możliwości zatwierdzenia preferencyjnej taryfy dla Alcoa w charakterze pomocy regionalnej lub na innej podstawie, której w każdym razie władze włoskie nie wskazały.

3.3. Zakwestionowanie przez przedsiębiorstwo Alcoa decyzji z 2006 r. w sprawie wszczęcia postępowania

- (68) Decyzja z 2006 r. o wszczęciu postępowania wyjaśniającego została zaskarżona przez przedsiębiorstwo Alcoa przed Sądem Pierwszej Instancji. W dniu 25 marca 2009 r. Sąd wydał wyrok (zwany dalej „wyrokiem Sądu”), podtrzymując przedmiotową decyzję i odrzucając w całości argumenty przedsiębiorstwa Alcoa.⁽⁴⁰⁾

⁽³⁶⁾ Decyzja z 2006 r. w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczyła również spółek Terni. Oceny taryf Terni i Alcoa dokonano jednak osobno.

⁽³⁷⁾ Dz.U. C 74 z 10.3.1998, s. 9, pkt 4.

⁽³⁸⁾ Decyzja Komisji C(2002) 3715 z dnia 16 października 2002 r., Pomoc na potrzeby kosztów energii elektrycznej ponoszonych przez MŚP (Dz.U. L 91 z 8.4.2003, s. 38).

⁽³⁹⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

⁽⁴⁰⁾ Sprawa T-332/06 *Alcoa Trasformazioni*, dotychczas niepublikowana (apelacja w toku).

4. UWAGI ZGŁOSZONE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

- (69) Zaproszenie Komisji do przedstawienia uwag dotyczących dwóch decyzji w sprawie wszczęcia szczegółowych postępowań wyjaśniających wywołało reakcje przedsiębiorstwa Alcoa i zainteresowanych osób trzecich. Poniżej podsumowano jedynie uwagi dotyczące taryf Alcoa.

4.1. Uwagi Alcoa

4.1.1. Sprawa C 38/A/04

- (70) Według Alcoa taryfa ma stanowić reakcję na niedoskonałości rynku, mianowicie niedoskonałość niedawno zliberalizowanego rynku energii elektrycznej, polegającą na braku konkurencji cenowej w związku ze znaczącą pozycją rynkową dotychczasowych operatorów. Uważa się, że ta niedoskonałość rynku jest szczególnie widoczna na Sardynii. W tych okolicznościach potrzebne są rzekomo działania regulacyjne, w tym działania polegające na ustaleniu taryfowych towarzyszące przejściu od monopolu do pełnej konkurencji.

- (71) W sporządzonej przez Alcoa analizie prawnej podkreślono fakt, że taryfa nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ponieważ okoliczności, które uzasadniały decyzję w sprawie *Alumix* z 1996 r. stwierdzającą, że nie udzielono pomocy państwa, są wciąż zasadne. W szczególności taryfa nie przynosi korzyści, jej sposób finansowania nie wiąże się z przekazaniem zasobów państwowych i, zważywszy na szczególne cechy handlu aluminium hutniczym, nie wpływa na wewnątrzspółnotową wymianę handlową ani nie zakłóca konkurencji.

- (72) Alcoa twierdzi ponadto, że nawet w przypadku uznania środka za pomoc państwa, taryfa stosowana na Sardynii byłaby zgodna z zasadami pomocy regionalnej.

4.1.2. Sprawa C 36/B/06

- (73) Alcoa twierdzi, że taryfa stanowi reakcję na niedoskonałość rynku, że nie stanowi pomocy państwa, a w każdym razie stanowiłaby istniejącą a nie nową pomoc, i że zasada uzasadnionych oczekiwań wyklucza jej zwrot.

- (74) Alcoa przedstawia obszerne informacje ogólne na temat produkcji i handlu aluminium. Wytop aluminium jest najbardziej energochłonnym ze wszystkich procesów przemysłowych (zużycie 15 kWh/kg wyprodukowanego aluminium). Całkowita produkcja aluminium hutniczego na świecie w 2006 r. wyniosła około 33,7 mln ton, z czego tylko 4,5 mln wyprodukowano w EOG. EU-25 i EOG są dużymi importerami netto aluminium hutniczego. W 2006 r. przywóz do EU-25 wyniósł 4,7 mln ton, a w 2010 r. spodziewany jest wzrost przywozów do

5,5 mln ton. W 2006 r. przemysł aluminiowy w UE zatrudniał 106 000 ⁽⁴¹⁾ osób bezpośrednio i zapewniał pośrednio zatrudnienie dla kolejnych 300 000 osób. W chwili przedstawiania uwag przez Alcoa w UE-25 eksploatowane były z pełną wydajnością w sumie 22 huty aluminium (31 w EOG).

- (75) Aluminium hutnicze jest towarem, a jego światową cenę referencyjną ustala się na Londyńskiej Giełdzie Metali. Dwie włoskie huty w Fusinie i Portovesme produkują około 200 000 ton. Według Alcoa ta ograniczona produkcja nie jest w stanie wpłynąć na ceny aluminium hutniczego.

4.1.2.1. Ustalenia w sprawie dostaw energii są niezbędne

- (76) Energia elektryczna stanowi główną pozycję w kosztach związanych z produkcją aluminium hutniczego. Według Alcoa huty mogą działać jedynie w przypadku zawarcia długoterminowych porozumień w zakresie dostaw z producentami energii. Obecnie zainteresowani sprzedawcy mogą nadal proponować długoterminowe umowy oparte na kosztach, co ilustruje umowa zawarta przez Alcoa w Islandii ⁽⁴²⁾. Alcoa uważa jednak, że w przypadku braku opartych na kosztach ustaleń umownych huty zmuszone są do wstrzymania produkcji. Od 2003 r. w UE-25 z tego powodu zamknięto trzy huty i ogłoszono plany zamknięcia kolejnych. Alcoa stwierdza, że gdyby nie rozszerzenie taryfy, musiałyby zamknąć bezzwłocznie dwa przedmiotowe włoskie zakłady w Fusinie w Wenecji Euganejskiej i w Portovesme na Sardynii.

- (77) Alcoa zwraca uwagę, że wobec niewłaściwego funkcjonowania rynków energii elektrycznej rządy kilku państw członkowskich zachęcają do zawierania długoterminowych umów opartych na kosztach na dostawy energii między konsumentami przemysłowymi o dużym zapotrzebowaniu na energię a producentami energii. Rozwiązania te uważa się za niezbędne środki tymczasowe w celu zapewnienia uczciwego ustalania cen i niedopuszczenia do zamykania przedsiębiorstw. Alcoa przedstawia krótki opis środków przyjętych przez: Finlandię (konsorcja inwestujące w nowy reaktor jądrowy z prawami poboru po cenie ustalonej w stosunku do kosztów produkcji), Niemcy (35–50 % upust kosztów przesyłu energii oraz obniżka opłat związanych z energią odnawialną dla dużych użytkowników przemysłowych), Hiszpanię (taryfy regulowane), Francję (konsorcja dużych użytkowników inwestujące w nowe elektrownie jądrowe, regulowane taryfy „zwrotu”), Szwecję (konsorcja zajmujące się inwestycjami w nowe elektrownie jądrowe) i Belgię (konsorcjum nabywcze).

⁽⁴¹⁾ Ta wartość liczbowa przedstawiona przez Alcoa obejmuje nie tylko wytop aluminium hutniczego, ale także jego dalsze przetwarzanie, które jest bardziej pracochłonne.

⁽⁴²⁾ Na mocy tej umowy islandzkie przedsiębiorstwo energetyczne zobowiązało się zbudować nową elektrownię wodną i dostarczać energię elektryczną do zakładu hutniczego Alcoa po cenie zapewniającej przedsiębiorstwu energetycznemu stopę zwrotu w wysokości 5,5 % rocznie. Urząd Nadzoru EFTA zatwierdził projekt decyzją nr 40/03/COL z dnia 14 marca 2003 r.

- (78) Alcoa podkreśla, że sama Komisja uznała w dochodzeniu w sektorze energii elektrycznej⁽⁴³⁾, że rynki energii elektrycznej w Europie nie funkcjonują właściwie. Alcoa wymienia także szereg inicjatyw w sektorze energii elektrycznej podjętych lub ogłoszonych przez Komisję, takich jak prace Grupy Wysokiego Szczebla do spraw Konkurencyjności, Energii i Środowiska⁽⁴⁴⁾.

4.1.2.2. Taryfa nie jest pomocą państwa

- (79) Alcoa utrzymuje, że taryfa nie jest pomocą państwa, ponieważ: a) w okolicznościach, które doprowadziły Komisję do wniosku, że taryfa *Alumix* nie przynosi korzyści, nie nastąpiły żadne znaczące zmiany; w szczególności cena płacona przez Alcoa pozostaje zgodna z parametrami określonymi przez Komisję w decyzji w sprawie *Alumix*; b) środek nie zakłóca konkurencji ani nie wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi i c) zgodnie ze stosownym orzecznictwem sądów wspólnotowych środek nie wiąże się z przekazaniem zasobów państwowych.

4.1.2.3. Brak korzyści

- (80) Alcoa twierdzi, że przy ocenie istnienia korzyści zasadniczą kwestią jest ustalenie, czy cena płacona przez Alcoa jest niższa od *normalnej* ceny rynkowej. Utrzymuje, że specjalna cena równa się kwocie, którą przedsiębiorstwo musiałoby zapłacić w normalnych warunkach rynkowych, czyli na całkowicie konkurencyjnym rynku. W sprawie *Alumix* Komisja doszła do wniosku, że na całkowicie konkurencyjnym rynku prywatny dostawca energii elektrycznej sprzedawałby energię najlepszym nabywcom po kosztach krańcowych podwyższonych o niewielką dopłatę do kosztów stałych i że państwo mogłoby ustalać taryfy w oparciu o takie same kryteria. Według Alcoa w niniejszym przypadku test, jaki można by było zastosować, to sprawdzenie, czy ceny płacone przez Alcoa są wyższe czy niższe od kosztów krańcowych dostawcy energii (podwyższonych o pewną dopłatę do kosztów stałych). Alcoa przedstawia obliczenia na poparcie swojego stanowiska.

(w EUR)/MWh

	2005	2006
Sardynia		
Specjalna taryfa stosowana dla Alcoa w Portovesme	24,94	25,90
Cena minimalna dla regionu Sardynia na rynku ofertowym (IPEX)	20,02	21,0
Wenecja Euganejska		
Specjalna taryfa stosowana dla Alcoa w Fusinie	25,7	27,1
Cena minimalna dla regionu Włochy Północne na rynku ofertowym	20,02	21,0

- (81) Zarówno w przypadku Sardynii, jak i Wenecji Euganejskiej Alcoa stosuje minimalne ceny na rynku ofertowym IPEX (20,2 EUR i 21,0 EUR/MWh w 2005 i 2006 r.) jako kryterium kosztów krańcowych wytwórców energii, ponieważ żaden dostawca nie sprzedawałby energii na rynku kasowym po cenach niższych od swoich kosztów krańcowych, a zatem minimalne ceny transakcji z natychmiastową dostawą są wyższe od krańcowych kosztów produkcji. Zdaniem przedsiębiorstwa wiarygodność wskazanych powyżej cen minimalnych można wykazać porównując je ze standardowymi kosztami krańcowymi elektrowni węglowych, które Alcoa ocenia na 20 EUR/MWh.
- (82) Podsumowując, według Alcoa, w Wenecji Euganejskiej, jak i na Sardynii metodologie określone w motywach 80 i 81 potwierdzają, że ceny płacone przez Alcoa są zgodne z kryteriami określonymi w decyzji w sprawie *Alumix*.
- (83) Alcoa kwestionuje stosowanie przez Komisję średnich cen IPEX jako punktu odniesienia przy ocenie istnienia korzyści. Twierdzi, że średnia cena IPEX nie odzwierciedla cen płaconych przez dużego konsumenta przemysłowego, jakim jest Alcoa, zużywającego energię elektryczną przez 24 godziny na dobę, który zamiast kupować ją na rynku kasowym, zawiera długoterminowe dwustronne umowy na dostawę.

⁽⁴³⁾ Zob. dochodzenie w odniesieniu do sektora energii elektrycznej – komunikat Komisji – Dochodzenie w ramach art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w odniesieniu do europejskich sektorów gazu i energii elektrycznej (raport końcowy) SEC(2006) 1724, COM(2006) 851 wersja ostateczna.

⁽⁴⁴⁾ Pierwsze sprawozdanie Grupy wysokiego szczebla „Wkład do zintegrowanego podejścia dotyczącego polityki w zakresie konkurencji, energii i środowiska” (http://ec.europa.eu/enterprise/environment/hlg_en.htm). Grupa wysokiego szczebla jest forum, w którym uczestniczą przedstawiciele Komisji i przedsiębiorcy.

- (84) Alcoa utrzymuje ponadto że ENEL ma dominującą pozycję w zakresie dostaw energii elektrycznej prawie na całym terytorium Włoch. W szczególności na Sardynii przed konkurencją chronią ENEL dostawcy spoza Sardynii, co wynika z ograniczonej zdolności połączenia międzysystemowego między Sardynią a kontynentalną częścią Włoch. Dlatego we Włoszech ani rynek kasowy, ani rynek długoterminowych umów na dostawy nie ma na razie prawdziwie konkurencyjnej struktury. Ceny stosowane przez ENEL dla Alcoa nie odzwierciedlają zatem cen, które normalnie występowałyby na całkowicie konkurencyjnym rynku, zarówno na Sardynii, jak i w Wenecji Euganejskiej.
- (85) Podsumowując, Alcoa utrzymuje, że ceny, które płaci we Włoszech, są nadal w pełni zgodne z kryteriami określonymi przez Komisję w decyzji w sprawie *Alumix* i dokładnie odzwierciedlają, co działałoby się, gdyby rynek funkcjonował właściwie. Alcoa nie jest zatem beneficjentem korzyści, której nie mogłoby otrzymać na całkowicie konkurencyjnym rynku.

4.1.2.4. Brak wpływu na wymianę handlową

- (86) Alcoa utrzymuje, że taryfa nie ma wpływu na wewnątrzspółnotową wymianę handlową i nie może zakłócać konkurencji. Cenę aluminium hutniczego ustala się na Londyńskiej Giełdzie Metali i zmiany lokalnych kosztów produkcji nie przekładają się na różnice w cenach. Produkcja aluminium hutniczego we Włoszech jest zdaniem Alcoa tak niska, że nie ma wpływu na ceny na świecie.
- (87) Popyt na aluminium hutnicze w UE-25 stale wzrasta (w latach 1996–2005 wzrósł o 42 %). Europejska produkcja nie rosła w takim samym tempie co popyt. W 2004 r. produkcja w UE-25 pokryła tylko 41 % popytu UE-25, co stanowi spadek w porównaniu z 50 % w 1996 r. Dlatego w UE występuje rosnący deficyt produkcji, a popyt jest w coraz większym stopniu zaspakajany przywozem z państw nienależących do UE.
- (88) Alcoa twierdzi, że gdyby przemysł aluminiowy we Włoszech zniknął, żaden nowy podmiot z Włoch lub z UE nie zastąpiłby mocy produkcyjnych zlikwidowanych we Włoszech, ponieważ zakłady w UE już teraz w pełni wykorzystują swoje moce produkcyjne, a żaden istniejący producent ani nowy podmiot nie miałby motywacji do zwiększenia swoich mocy produkcyjnych, zważywszy na niepewne perspektywy długoterminowe dotyczące dostępności niedrogiej energii elektrycznej w przyszłości.
- (89) Alcoa twierdzi ponadto, że kontynuacja włoskich systemów taryfowych nie zagraża interesom innych producentów europejskich, ponieważ zapewniają one minimalnie niższą cenę energii elektrycznej od średniej ważonej ceny płaconej przez producentów aluminium w UE-25.
- (90) Porównanie średnich taryf dla zakładów hutniczych

	(w EUR/MWh)			
	2002	2003	2004	2005
Średnia ważona taryfa dla zakładów hutniczych we Włoszech	22,0	23,4	24,2	25,1
Średnia ważona taryfa dla zakładów hutniczych w UE-25	24,9	24,0	25,1	26,4
Średnia ważona taryfa dla zakładów hutniczych w EOG	21,4	21,2	22,0	23,3
Średnia ważona taryfa dla zakładów hutniczych na świecie	21,1	19,3	19,4	21,2

4.1.2.5. Brak zasobów państwowych

- (91) W celu potwierdzenia swojej tezy, że przedmiotowy środek nie jest finansowany z zasobów państwowych, Alcoa opiera się na orzecznictwie w sprawach *PreussenElektra* ⁽⁴⁵⁾ i *Pearle* ⁽⁴⁶⁾. Alcoa twierdzi, że podmioty prywatne (odbiorcy energii elektrycznej) przekazują fundusze wymagane do sfinansowania taryfy podmiotowi prywatnemu (Alcoa): rola państwa ogranicza się do przyjęcia ustawy nakazującej płatność wymaganych sum bez pozostawienia żadnej swobody decyzji co do wykorzystania funduszy w inny sposób niż do realizacji ustawowego programu. Według Alcoa w szczególności Fundusz Wyrównawczy nie może mieć żadnej kontroli nad funduszami i pełni jedynie funkcję pośrednika w zakresie rachunkowości.

⁽⁴⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-379/98 *PreussenElektra*, Rec. 2001 s. I-2099.

⁽⁴⁶⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-345/02 *Pearle*, Rec. 2004 s. I-7139.

4.1.2.6. Istniejąca, a nie nowa pomoc

- (92) Alcoa twierdzi ponadto że nawet w przypadku uznania, że taryfa stanowi pomoc państwa, byłaby ona „istniejącą pomocą” a nie „nową pomocą”.
- (93) Utrzymuje, że decyzja w sprawie *Alumix* nie była ograniczona w czasie i nie przestała obowiązywać w dniu 31 grudnia 2005 r. Zdaniem Alcoa argument Komisji, według którego w wyniku „zmiany okoliczności” decyzja w sprawie *Alumix* przestała obowiązywać, jest bezpodstawny, ponieważ ani liberalizacja rynku, ani rola powierzona Funduszowi Wyrównawczemu nie wiązały się z żadną znaczącą zmianą w odniesieniu do korzyści (czy raczej jej braku) wynikającej z systemu *Alumix*. Po wprowadzeniu reform Alcoa nadal płaciło tę samą cenę netto, a cena ta nie przynosiła korzyści nabywcy energii elektrycznej, jak uznano w decyzji w sprawie *Alumix*. Dlatego reformy nie stanowiły „zmiany okoliczności”, która pozbawiłaby decyzję w sprawie *Alumix* mocy prawnej. Jeżeli chodzi o rolę powierzoną Funduszowi Wyrównawczemu, zdaniem Alcoa zmiana miała czysto administracyjny charakter i nie wpływała na istotę mechanizmu.
- (94) Alcoa uważa ponadto że nawet w przypadku zmiany okoliczności przedsiębiorstwo nadal byłoby uprawnione do korzystania z warunków „istniejącej pomocy” na podstawie art. 1 lit. b) ppkt (v) zdanie pierwsze rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽⁴⁷⁾ (środki, które stały się pomocą ze względu na rozwój wspólnego rynku). Twierdzi, że potwierdza to orzecznictwo w sprawie belgijskich centrów koordynacyjnych (*Belgian Coordination Centres*)⁽⁴⁸⁾. W tej sprawie Trybunał orzekł, że w przypadku stwierdzenia, że dany program pomocy nie stanowił pomocy państwa, Komisja może zrewidować swoje stanowisko jedynie, stosując zasady dotyczące istniejącej pomocy, a zatem skutek tej rewizji może obowiązywać tylko w przyszłości.
- (95) Zdaniem Alcoa argument, że liberalizacja rynków energii elektrycznej nastąpiła po przyjęciu przez Komisję decyzji z sprawie *Alumix* nie jest istotny, ponieważ liberalizacja nie wpłynęła na uzasadnienie twierdzenia, że nie przyznano pomocy (fakt, że ceny pokrywały koszty krajowe) i nie mogła prowadzić do zmiany charakteru środka. Dlatego Komisja nie może powoływać się na art. 1 lit. b) ppkt (v) zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 659/1999 w celu uznania środka za „nową pomoc”. Ponadto nawet zakładając, że liberalizacja nie odegrała roli, Alcoa twierdzi na podstawie wyroku w sprawie *Alzetta*⁽⁴⁹⁾, że Komisja nie miałaby możliwości

powołać się na art. 1 lit. b) ppkt (v) zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

- (96) Ponadto liberalizacja rynku energii elektrycznej nastąpiła przed przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 659/1999. W związku z tym rozporządzenia nie można stosować do środków w sektorze energii elektrycznej nawet, jeżeli stały się środkami pomocy w wyniku liberalizacji, a środki takie reguluje art. 1 lit. b) ppkt (v) zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 659/1999 (istniejąca pomoc) i orzecznictwo Trybunału w sprawie *Alzetta*.

4.1.2.7. Uzasadnione oczekiwania

- (97) Alcoa twierdzi ponadto że nawet w przypadku nieuznania obecnego programu za istniejącą pomoc, przedsiębiorstwo mogłoby w każdym razie powoływać się na uzasadnione oczekiwania, wobec znacznych inwestycji przeprowadzonych przez Alcoa w obydwu zakładach, w oparciu o założenie, że taryfa nie stanowiła pomocy oraz wobec istnienia precedensów w praktyce decyzyjnej Komisji, wykazującej pewien zakres swobody w traktowaniu pomocy jako istniejącej pomocy, w szczególności na decyzji Komisji dotyczącej zwolnień z podatku w przypadku zakładania przedsiębiorstw za granicą⁽⁵⁰⁾.

4.1.2.8. Zgodność taryfy obowiązującej na Sardynii jako pomocy regionalnej

- (98) Alcoa utrzymuje, że w przypadku zakładu na Sardynii kwestionowany środek w każdym razie spełnia wymogi korzystania z pomocy regionalnej.
- (99) Alcoa opisuje regionalne trudności Sardynii i problemy energochłonnych sektorów wynikające z braku połączenia międzysystemowego Sardynii w zakresie dostaw energii i istnienia duopolu ENEL/ENDESA, który zakłóca normalny proces konkurencyjny i utrzymuje wysokie ceny nawet dla dużych użytkowników. Taryfa ma stanowić sposób na zaradzenie temu problemowi.
- (100) Alcoa zwraca uwagę, że zamknięcie zakładów hutniczych wpłynęłoby bezpośrednio na likwidację 2 500 miejsc pracy. Miałoby to jednak pośredni wpływ na tysiące innych stanowisk, ponieważ Alcoa jest jednym z głównych pracodawców w regionie. Nagłe zamknięcie zakładów, w odróżnieniu od stopniowego kończenia działalności, miałyby nawet bardziej dramatyczne konsekwencje.

⁽⁴⁷⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

⁽⁴⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-182/03 i C-217/03 Belgia przeciwko Komisji, [2006] Zb.Orz. I-5479, pkt 77.

⁽⁴⁹⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji w połączonych sprawach T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97, T-1/98, T-3/98, T-6/98 i T-23/98 *Alzetta i inni przeciwko Komisji*, [2000] Rec. II-2319, podtrzymane przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie C-298/00, [2004] Rec. I-4087, pkt 142-143.

⁽⁵⁰⁾ Decyzja Komisji 2002/347/EWWiS (Dz.U. L 126 z 13.5.2002, s. 27) pkt 33.

- (101) Alcoa twierdzi, że taryfa spełnia kryteria proporcjonalności pod tym względem, że ogranicza się do tego co konieczne w celu przeciwdziałania niedoskonałości rynku (brak konkurencyjnego rynku na Sardynii), a cena jest zgodna ze średnią ważoną cen energii płaconych przez inne zakłady hutnicze w UE-25.
- (102) Zdaniem Alcoa nie dowiedziono braku stopniowego zmniejszania poziomu przyznawanych środków. Stopniowe obniżanie poziomu przyznawanych środków należy ocenić w odniesieniu do kosztów krańcowych dostawców, a Komisja musiałaby dowieść wzrostu tych kosztów w celu wykazania, że taryfa nie zmniejsza się. W odniesieniu do 4 % pułapu wzrostu taryfy kwestionowanego przez Komisję z uwagi na fakt, że nie zapewnia to stopniowego zmniejszania poziomu przyznawanych środków, Alcoa twierdzi, że normalną rzeczą jest ustalenie ceny na pewien okres. Pułap powinien ponadto odzwierciedlać normalną tendencję i nie należy uwzględniać nietypowych zdarzeń, takich jak wyjątkowy wzrost cen ropy naftowej. Alcoa zauważa także, że Komisja przyjęła stopniowe zmniejszanie poziomu przyznawanych środków w przypadkach, w których korzyść utrzymano przez cztery do pięciu lat, a następnie stopniowo zmniejszono ⁽⁵¹⁾.
- (103) Według Alcoa taryfa ma charakter przejściowy, ponieważ ma obowiązywać do czasu wyeliminowania problemu z połączeniem międzysystemowym z kontynentalną częścią Włoch (najprawdopodobniej w 2010 r.). Ponadto argument Komisji, że środek obowiązuje od ponad pięciu lat, jest bezpodstawny, ponieważ dotychczas taryfa nie stanowiła pomocy.
- (104) Alcoa twierdzi wreszcie, że wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 ⁽⁵²⁾ z 2007 r. nie mają w istocie zastosowania, ponieważ taryfę przyznano przed 2007 r., a zatem należy ją oceniać zgodnie z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej ⁽⁵³⁾ z 1998 r. w sposób określony w przepisach przejściowych wytycznych w 2007 r.

4.2. Uwagi osób trzecich

4.2.1. Sprawa C 38/A/04

- (105) Konkurent Portovesme Srl ⁽⁵⁴⁾ przedstawił analizę taryfy Alumix, stwierdzając, że wszystkie preferencyjne taryfy opłat, wprowadzone przez Włochy na Sardynii na podstawie dekretu z 2004 r., stanowią niezgodną z prawem pomoc państwa, której nie można zatwierdzić jako regionalnej pomocy operacyjnej i którą należy uznać za niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.2.2. Sprawa C 36/B/06

- (106) Dwa stowarzyszenia producentów aluminium twierdzą, że taryfy są konieczne w celu uchronienia przed przeniesieniem przemysłu poza granice UE, do momentu, gdy

możliwe będzie znalezienie rozwiązań długoterminowych.

- (107) Konkurent Portovesme Srl, o którym mowa w motywie 105, zwrócił się do Komisji o uwzględnienie przy ocenie przedmiotowej sprawy również jego wkładu w sprawę C 13/06 ⁽⁵⁵⁾. Przedsiębiorstwo stwierdza ponownie, że taryfy należy uznać za niezgodne z rynkiem wewnętrznym.
- (108) Włochy zwróciły się do Komisji o uznanie oświadczenia za pozbawione znaczenia dla sprawy, ponieważ sprawa C 13/06 nie dotyczy tego samego przedmiotu: środki badane w sprawie C 13/06 stanowią nową pomoc, podczas gdy taryfa Alcoa jest przedłużeniem istniejącego środka. Ponadto przedmiotowa osoba trzecia nie jest producentem aluminium i środek na rzecz Alcoa jej nie dotyczy.
- (109) Komisja nie może przyjąć wniosku Włoch. Fakt, że taryfa Alcoa ma tło historyczne różne od tła innych taryf, nie czyni danych uwag pozbawionymi znaczenia dla sprawy, o ile dotyczą one istotnych kwestii, takich jak taryfy opłat za energię elektryczną na Sardynii mające charakter pomocy państwa, ich wkład w rozwój regionalny i wpływ na konkurencję. Ponadto w ramach postępowania na mocy art. 88 ust. 2 Traktatu WE środek, którego dotyczą przedstawione uwagi, nie musi wpływać bezpośrednio i indywidualnie na osobę trzecią, która przekazała te uwagi.

5. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ WŁOCHY

5.1. Sprawa C 38/A/04

5.1.1. Taryfa stanowi reakcję na niedoskonałość rynku

- (110) Włochy wskazują, że, jak uznała sama Komisja, rynek energii elektrycznej w UE nie jest jeszcze w pełni konkurencyjny. Przedsiębiorstwa, w szczególności przedsiębiorstwa energochłonne, nie mają możliwości nabywania energii na porównywalnych warunkach w różnych państwach członkowskich.
- (111) Pomimo liberalizacji przedmiotowego sektora we Włoszech istnieją niedociągnięcia strukturalne (takie jak niedostateczne połączenie międzysystemowe), co przekłada się na wysokie ceny energii i skoncentrowaną strukturę rynku, utrudniającą odpowiednim odbiorcom wybór dostawcy energii elektrycznej. Problemy te są szczególnie odczuwalne na Sardynii, na której jest tylko dwóch dostawców. Włochy twierdzą zatem, że specjalny system taryfowy, odzwierciedlający strukturę popytu, należy uznać za uzasadniony jako środek regulacyjny symulujący mechanizmy, jakie funkcjonowałyby na rynku w pełni konkurencyjnym. Interwencja ta rzekomo przywraca równe szanse między energochłonnymi przedsiębiorstwami, działającymi w różnych państwach członkowskich.

⁽⁵¹⁾ Sprawa E 24/95 system gwarancji bezpośrednich w nowych landach, decyzje Komisji SG(96) D/5500 z dnia 18 czerwca 1996 r. i SG(98) D/54570 z dnia 11 listopada 1998 r.

⁽⁵²⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

⁽⁵³⁾ Zob. przypis 34.

⁽⁵⁴⁾ Przed podziałem sprawa C 38/04 dotyczyła także innych beneficjentów: Portovesme (cynk), ILA (wyroby aluminiowe) i Euroallumina (tlenek glinu).

⁽⁵⁵⁾ Sprawa C 13/06 odnosi się do rozszerzenia taryfy Alcoa na Portovesme, ILA i Euroallumina zgodnie z art. 11 ust. 12 ustawy nr 80/2005.

5.1.2. Taryfa nie stanowi pomocy państwa

- (112) W odniesieniu do Alcoa Włochy twierdzą, że Komisja uznała, że pierwotna taryfa Alumix ustanowiona w dekrety z 1995 r. nie stanowiła pomocy państwa, ponieważ była ona w sposób obiektywny związana ze strukturami zużycia energii w hucie i odzwierciedlała specyfikę podaży i popytu w odniesieniu do energii w danych regionach.
- (113) Zdaniem Włoch dekret z 2004 r. jest oparty na tych samych danych faktycznych, na podstawie których Komisja stwierdziła, że nie wystąpiła pomoc państwa, a jednocześnie uwzględniła obecny kryzys w przemyśle metalurgicznym na Sardynii. Twierdzą, że różnica między starym a nowym systemem dotyczy jedynie struktury taryfowej. Włochy utrzymują, że zmiany te stały się niezbędne po wprowadzeniu wewnętrznego rynku energii w celu zagwarantowania neutralności taryf.
- (114) W szczególności Włochy twierdzą, że taryfa Alcoa nie podlega zakazowi określonymu w art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ponieważ nie wymaga ona przekazania środków państwowych oraz nie jest w stanie zakłócić konkurencji i wpłynąć na handel wewnątrzspółnotowy. Ponieważ system taryfowy nie stanowił pomocy, Włochy nie uznały za konieczne zgłoszenie dekretu z 2004 r. Włochy utrzymują, że po wszczęciu szczegółowego postępowania wyjaśniającego przestały stosować dekret z 2004 r. w odniesieniu do Alcoa.

5.1.3. Brak zasobów państwowych

- (115) W odniesieniu do wykorzystywania środków państwowych Włochy twierdzą, że dany system taryfowy jest całkowicie porównywalny z programem, jaki zgodnie z orzeczeniem Trybunału w sprawie *PreussenElektra* nie wiązał się z wykorzystaniem środków państwowych. Fundusz Wyrównawczy jako techniczny organ ds. rachunkowości systemu nie może swobodnie dysponować środkami finansowymi, które gromadzi. AEEG i ministerstwo finansów sprawują kontrolę nad działalnością Funduszu Wyrównawczego, lecz nie oznacza to, że państwo może swobodnie dysponować tymi środkami.

5.1.4. Brak wpływu na wymianę handlową

- (116) W odniesieniu do wpływu na handel wewnątrzspółnotowy argumentacja Włoch jest identyczna jak argumentacja Alcoa (zob. motywy 86–90).

5.1.5. Taryfa obowiązująca na Sardynii jest zgodna z zasadami przyznawania pomocy regionalnej

- (117) Zdaniem Włoch taryfę obowiązującą na Sardynii można w każdym razie uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem jako pomoc regionalną z uwagi na następujące kwestie. Niedoskonałości rynku energii elektrycznej na Sardynii stanowią utrudnienie regionalne, które taryfa ma złagodzić. Taryfa ma pozytywny wpływ na zatrudnienie i utrzymanie struktury społeczno-ekonomicznej na wyspie. Jest proporcjonalna do niekorzystnej sytuacji beneficjenta, krótkoterminowa i ma charakter przejściowy.

5.2. Sprawa C 36/B/06

5.2.1. Brak pomocy państwa

- (118) Włochy uznały, że zgodnie z zasadami pomocy państwa nie było konieczne zgłoszenie rozszerzenia taryfy przewidzianego w art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, ponieważ dany środek nadal nie stanowi pomocy państwa. Włochy uważają, że przedłużenie okresu obowiązywania środka, który nie stanowi pomocy państwa, różni się od przedłużenia okresu obowiązywania środka pomocy, ponieważ jedynie przedłużenie okresu obowiązywania środka pomocy można uznać jako nową pomoc.
- (119) Włochy, podobnie jak Alcoa, twierdzą również, że decyzja w sprawie *Alumix* nie była ograniczona w czasie. Utrzymują, że było to zamierzone i wskazują na fakt, iż sama Komisja uznała, że taryfa musi być środkiem długoterminowym. Twierdzenie to Włochy uzasadniają, odwołując się do punktu w decyzji w sprawie *Alumix*, w którym Komisja uznała, że „restrukturyzacja i przywrócenie rentowności działalności Alumix zapewnia nie krótko-, lecz długoterminowy rozwój tych obszarów”.

5.2.2. Brak korzyści, brak zasobów państwowych i brak wpływu na wymianę handlową

- (120) W oparciu o takie same wnioski, jak te przedstawione przez Alcoa i określone w motywach 80–85 Włochy utrzymują, że taryfa nie przynosi korzyści. Twierdzą również, że nie ma ona wpływu na wymianę handlową (zob. motywy 86–90) ani nie wymaga przekazania środków państwowych (zob. motywy 115).
- (121) Włochy odwołują się do nadmiaru zdolności produkcyjnych w zakresie produkcji energii elektrycznej występującego na Sardynii i podkreślają, że w takiej sytuacji przedsiębiorstwo Alcoa normalnie miałoby znaczącą siłę przetargową i uzyskałoby konkurencyjną cenę, która byłaby tylko nieznacznie wyższa niż koszty krajowe produkcji poniesione przez wytwórcę. Zdaniem Włoch nie jest to możliwe na Sardynii z uwagi na zachowanie operatora mającego pozycję dominującą, który może ustalać cenę na Sardynii, i w którego interesie handlowym nie leży sprzedaż po niższej cenie, jeżeli wie, że Alcoa nie może dokonać zakupu potrzebnej energii elektrycznej od innego operatora. Ponadto w sytuacji duopolu (ENEL i ENDESA, obecnie E.ON⁽⁵⁶⁾) w interesie obu operatorów może leżeć naliczanie ceny wyższej od ceny optymalnej pod względem ekonomicznym w celu uniknięcia wprowadzenia „złego precedensu” w pozostałych regionach Włoch. Uwzględniając znaczącą pozycję rynkową utrzymaną przez byłego monopolistę, ENEL⁽⁵⁷⁾, Włochy stwierdzają, że nie ma znaczącej różnicy między ceną ustaloną dla Alcoa

⁽⁵⁶⁾ Aktywa przedsiębiorstwa ENDESA we Włoszech po jego przejściu przez ENEL zostały sprzedane E.ON (zob. decyzja w sprawie łączenia przedsiębiorstw M 5171 z dnia 13 czerwca 2008 r.), http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5171_20080613_20310_en.pdf

⁽⁵⁷⁾ W przeprowadzonym w 2004 r. badaniu „Indagine conoscitiva sullo stato della liberalizzazione dei settori dell’energia elettrica e del gas” AEEG i włoski organ ds. konkurencji stwierdziły, że ENEL może wpływać na ceny w różnych regionach Włoch.

w sytuacji monopolu (zatwierdzonej przez Komisję w decyzji w sprawie *Alumix*) a taryfą obowiązującą w obecnych, w dużej mierze niedoskonałych, warunkach rynkowych.

- (122) Włochy kwestionują również odniesienie do średnich cen IPEX z takich samych powodów jak opisane powyżej w motywie 83.

5.2.3. Środek nie jest niezgodny z prawem

- (123) Włochy twierdzą ponadto że podstawy gospodarcze decyzji w sprawie *Alumix* od lat nie uległy zmianie. W rozszerzeniu taryfy nie było zatem niczego nowego i nie można uznać, że stanowi ona nową pomoc. Zdaniem Włoch niewłaściwe jest również klasyfikowanie przedmiotowego środka jako pomocy niezgodnej z prawem.

5.2.4. Taryfa jest uzasadniona

- (124) Włochy utrzymują, że w ich ocenie Komisja powinna również uwzględnić wnioski przedstawione w pierwszym sprawozdaniu Grupy Wysokiego Szczebla ds. Konkurencyjności, Energii i Środowiska, w którym wyróżniono dwa nowe czynniki, które w ostatnich latach ograniczały produkcję aluminium, tj. globalizację rynku odniesienia dla aluminium i powstanie wewnętrznego rynku energii.

- (125) W szczególności od 1996 r. nie rozwiązano problemu wysokiego kosztu energii elektrycznej potrzebnej do produkcji aluminium na Sardynii i w Wenecji Euganejskiej, uznanego w decyzji w sprawie *Alumix*. Trwały charakter tych kwestii uzasadnia przedłużenie taryfy, która w każdym przypadku miała być środkiem długookresowym sprzyjającym rozwojowi przemysłu. Włochy wskazują, że inne okoliczności, które Komisja uwzględniła w decyzji w sprawie *Alumix*, również nie uległy zmianie, w szczególności określone struktury zużycia energii w hutach aluminium i niedostateczny stopień liberalizacji rynku energii elektrycznej.

- (126) Włochy twierdzą, że do czasu dokonania pełnej liberalizacji rynku konieczne jest przedłużenie okresu obowiązywania preferencyjnych taryf opłat za energię elektryczną i wszelkich podobnych instrumentów wprowadzonych przez inne państwa członkowskie w celu ochrony przemysłu europejskiego i zwiększenia jego konkurencyjności.

- (127) Jedynym długoterminowym rozwiązaniem prowadzącym do obniżenia kosztu energii elektrycznej jest zdaniem Włoch stworzenie odpowiedniej infrastruktury do produkcji energii elektrycznej i połączenia międzysystemowego, co spowoduje skuteczne otwarcie rynku dla nowych podmiotów. Włochy wskazują, że gazociąg

GALSI, którym gaz ziemny będzie przesyłany z Algierii przez Sardynię do Europy, i podmorskie połączenie kablowe SAPEI, przyczynią się do poprawy połączenia międzysystemowego z Włochami kontynentalnymi. Infrastruktura ta jest obecnie w trakcie budowy. W związku z tym Włochy twierdzą, że do czasu jej zakończenia należy utrzymać obowiązujące taryfy.

- (128) Włochy podkreślają również, że danej sprawy nie można porównywać ze sprawą C 34/02, którą przytoczono w decyzji o wszczęciu postępowania w 2006 r. w celu wskazania, że Komisja stwierdziła już, że brak przepustowości połączeń wzajemnych między sieciami energetycznymi nie stanowi ograniczenia regionalnego dla Sardynii. Zdaniem Włoch przytoczona sprawa dotyczyła pomocy dla MŚP, które nie zużywają dużych ilości energii, a więc są mniej narażone na skutki braku odpowiedniej infrastruktury energetycznej i niedoskonałości rynku energii elektrycznej na Sardynii niż takie przedsiębiorstwa jak Alcoa.

- (129) Włochy wskazują również, że grupa wysokiego szczebla jest świadoma konieczności utrzymania na terytorium UE sektorów energochłonnych, takich jak hutnictwo żelaza i metali nieżelaznych⁽⁵⁸⁾ poprzez zwiększenie w nich konkurencyjności, a w szczególności poprzez zapewnienie im dostępu do energii elektrycznej po konkurencyjnych cenach.

- (130) Włochy przedstawiają szczegółowy opis środków podjętych przez inne państwa członkowskie, takie jak Niemcy, Hiszpania, Francja, Finlandia i Grecja, w celu obniżenia kosztów energii elektrycznej ponoszonych przez sektory energochłonne i powstrzymania procesu przenoszenia produkcji poza UE. Włochy wskazują, że środki takie mogą przybierać różne formy, przynoszą takie same skutki gospodarcze jak włoska preferencyjna taryfa i podkreślają, że harmonizacja takich środków byłaby dla UE pożądana, gdyż umożliwiłaby stworzenie równych szans dla sektorów europejskich i ich konkurentów w państwach trzecich. Jednak w krótkiej perspektywie nie należy uznawać środków przyjętych przez Włochy za pomoc i należy je ocenić według tych samych kryteriów, co środki wprowadzone przez inne państwa członkowskie.

6. OCENA ŚRODKA

6.1. Czasowy i przedmiotowy zakres postępowania

- (131) Komisja uważa, że na wstępie niezbędne jest wyraźne określenie czasowego i przedmiotowego zakresu postępowania, zdefiniowanego w decyzjach o wszczęciu postępowania.

⁽⁵⁸⁾ Konsultacja społeczna dotycząca konkurencyjności w europejskim przemyśle metalowym w odniesieniu do wpływu surowca i dostaw energii:
http://ec.europa.eu/enterprise/non_ferrous_metals/consultation.htm

6.1.1. Postępowanie z 2004 r. (sprawa nr C 38/A/04)

- (132) Potrzeba takiego wyraźnego określenia zakresu wynika z faktu, że w chwili wejścia w życie w kwietniu 2004 r. dekretu z 2004 r., preferencyjna taryfa Alcoa była objęta zatwierdzeniem pomocy państwa (decyzja w sprawie *Alumix*) do grudnia 2005 r. ⁽⁵⁹⁾
- (133) Biorąc pod uwagę częściowe czasowe pokrywanie się programu *Alumix* i przepisów zaskarżonych w 2004 r., konieczne jest wyjaśnienie, czy w decyzji o wszczęciu postępowania z 2004 r. zakwestionowano przedłużenie w czasie taryfy Alcoa poza pierwotny okres obowiązywania programu *Alumix* (od dnia 1 stycznia 2006 r.), czy też zakwestionowano również sam program *Alumix* w okresie od kwietnia 2004 r. do grudnia 2005 r. ze względu na zmiany w jego mechanizmie finansowania.
- (134) Dokładana lektura samej decyzji wskazuje, że zakwestionowano w niej ogólnie nowy system taryfowy wprowadzony dekretem z 2004 r. na rzecz odnośnych beneficjentów (*Portovesme Srl*, *ILA Spa*, *Euroallumina Spa* i *Alcoa*) i nie można jej interpretować jako decyzji kwestionującej sam program *Alumix*. Wniosek ten uzasadniają następujące spostrzeżenia.
- (135) Po pierwsze, ocena kwestionowanego środka jest globalna i nie wprowadza rozróżnienia pomiędzy beneficjentami. W szczególności nie została szczegółowo opisana ani oceniona odrębna sytuacja prawna *Alcoa* jako beneficjenta zatwierdzonej taryfy *Alumix*.
- (136) Po drugie, uwagi Komisji dotyczące znaczącej różnicy pomiędzy systemem *Alumix* a nowym systemem taryfowym ⁽⁶⁰⁾, przedstawione jedynie w celu wykazania, że ustaleń *Alumix* nie można ekstrapolować do nowego systemu taryfowego ze względu na inny mechanizm finansowania.
- (137) Po trzecie, gdyby decyzja o wszczęciu postępowania z 2004 r. miała na celu zakwestionowanie pierwotnego programu *Alumix*, podawałaby podstawę prawną, na

jakiej pierwotna taryfa została przyznana (dekret z 1995 r.), a także jakieś wyjaśnienie, dlaczego taryfa w formie zmienionej nowymi ramami regulacyjnymi ogranicza ważność ustaleń Komisji odnośnie do *Alumix* przed terminem wygaśnięcia programu.

- (138) Dlatego Komisja uważa, że w przypadku *Alcoa* w decyzji o wszczęciu postępowania z 2004 r. zakwestionowano przedłużenie programu *Alumix* na okres dacie jego wygaśnięcia w dniu 31 grudnia 2005 r. Zatem czasowy zakres postępowania z 2004 r. ogranicza się do okresu rozpoczynającego się w dniu 1 stycznia 2006 r.
- (139) W tym jednak terminie dekret z 2004 r. został *de facto* zastąpiony ustawą nr 80/2005, która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2006 r. (zob. motywy 48 i 142). Dekret z 2004 r. jest więc zasadniczo nieistotny w niniejszym postępowaniu.

6.1.2. Postępowanie z 2006 r. (sprawa nr C 36/B/06)

- (140) Brzmienie decyzji o wszczęciu postępowania z 2006 r. nie wymaga wykładni: zakwestionowano w niej jednoznacznie przyjęte w ustawie nr 80/2005 ⁽⁶¹⁾ przedłużenie taryfy do 2010 r., a nie program *Alumix* jako taki.
- (141) Jeśli chodzi o czasowy zakres postępowania z 2006 r., Komisja zauważa, że w tym przypadku program *Alumix*, który wygasł w grudniu 2005 r., i zakwestionowane przedłużenie taryfy, które miało miejsce w dniu 1 stycznia 2006 r., nie pokrywają się czasowo (zob. motyw 48). Potwierdza to pkt 132 wyroku Trybunału.

6.1.3. Wnioski dotyczące zakresu decyzji

- (142) Ponieważ w dniu 1 stycznia 2006 r. dekret z 2004 r. został zastąpiony ustawą nr 80/2005, nie ma on bezpośredniego znaczenia dla postępowania. Postępowanie koncentruje się więc na jednym konkretnym środku: przedłużeniu taryfy *Alcoa* od dnia 1 stycznia 2006 r. do 31 grudnia 2010 r. na mocy ustawy nr 80/2005 w związku z właściwymi przepisami przyjętymi przez AEEG. Biorąc jednak pod uwagę, że istnieje tylko jedna taryfa *Alcoa*, bez względu na podstawę prawną jej przyznania, gdyby Włochy miały uznać, że dekret z 2004 r. mógłby stanowić taką podstawę w okresie od stycznia 2006 r. do czerwca 2007 r., wnioski niniejszej decyzji należy uznać za mające zastosowanie również do środka wprowadzonego dekretem z 2004 r. ⁽⁶²⁾

⁽⁵⁹⁾ Według Włoch dekret z 2004 r. nigdy nie miał zastosowania do *Alcoa*, ponieważ przedsiębiorstwo nadal mogło korzystać z taryfy do grudnia 2005 r. w oparciu o dekret z 1995 r. Nie do Komisji należy wykładnia włoskich przepisów w celu ustalenia, czy tak było, ponieważ jedynie włoskie sądy mogą dostarczyć ostatecznych wytycznych w tym zakresie. Komisja zauważa jednak, że dekret z 2004 r. nigdy nie został uchylony ani zmieniony w celu ograniczenia jego zakresu do beneficjentów innych niż *Alcoa*. Taryfa *Alcoa* była nadal płacona *de facto* w oparciu o ramy regulacyjne wprowadzone przez AEEG (o których wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania z 2004 r.).

⁽⁶⁰⁾ Na podstawie dostępnych informacji Komisja wyraża wątpliwości, czy odnośny środek jest porównywalny ze środkiem ocenionym i zatwierdzonym przez Komisję w 1996 r. W 1996 r. przedsiębiorstwo ENEL było jedynym producentem i dystrybutorem energii we Włoszech, a niższa taryfa energii elektrycznej przyznana *Alcoa* przez ENEL na korzyść *Alumix SpA* została porównana ze średnimi krańcowymi kosztami produkcji energii elektrycznej ENEL w odnośnym okresie. W niniejszym przypadku natomiast, na zliberalizowanym rynku interwencja władz włoskich ma charakter selektywny na rzecz niektórych przedsiębiorstw w celu zrekompensowania różnicy pomiędzy ceną rynkową, którą można uzgodnić z każdym producentem energii, a preferencyjną taryfą ustanowioną w 1996 r.

⁽⁶¹⁾ Wdrożone decyzjami AEEG nr 148/04 i 217/05.

⁽⁶²⁾ Bez względu na podstawę prawną pozostaje zmiana w mechanizmie administracyjnym opisanym powyżej, w szczególności w motywie 42, i z tego powodu wniosek, że nastąpiło przejście z realnej taryfy na pomoc operacyjną i że niniejszy przypadek jest przypadkiem nowej pomocy, pozostaje ważny.

6.2. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE

- (143) Środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, jeśli spełnione są następujące warunki: środek a) przynosi beneficjentowi korzyść gospodarczą, b) jest przyznany przez państwo lub z zasobów państwa; c) ma charakter wybiórczy; d) oddziałuje na wewnątrzspółnotową wymianę handlową i może zakłócać konkurencję w UE.
- (144) Zarówno Włochy, jak i Alcoa twierdzą, że taryfa nie stanowi pomocy państwa.

6.2.1. Istnienie korzyści

- (145) Na wstępie Komisja zauważa, że w ramach ustaleń taryfowych, o których mowa w art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, państwo interweniuje w celu utrzymania ceny energii elektrycznej na znacząco niższym poziomie niż cena, którą przedsiębiorstwo Alcoa mogłoby uzyskać (i uzyskać) w rzeczywistych warunkach rynkowych. Gdyby Alcoa była w stanie uzyskać tę cenę bezpośrednio od jednego z dostawców energii elektrycznej w przedmiotowych regionach, interwencja państwowa nie byłaby konieczna. Ani Włochy, ani Alcoa nie podważają twierdzenia, zgodnie z którym w odnośnych regionach rzeczywiste ceny rynkowe są wyższe niż cena faktycznie płacona przez Alcoa dzięki zwrotom z Funduszu Wyrównawczego.
- (146) Jeśli chodzi o metodę zaproponowaną przez Alcoa w celu oceny istnienia korzyści (czy specjalna cena jest niższa niż cena obowiązująca na w pełni konkurencyjnym rynku), należy przede wszystkim zauważyć, że ta argumentacja została już odrzucona w wyroku Trybunału (pkt 71 wyroku). Ani sądy wspólnotowe, ani Komisja w swojej ocenie istnienia korzyści nie uwzględniają warunków, które panowałyby na hipotetycznym, lepiej funkcjonującym rynku. Warunki panujące na odnośnych rzeczywistych rynkach konsekwentnie służą za ramy odniesienia, jak na przykład w przypadku sprawy dotyczącej Holendrów prowadzących uprawy szklarniowe⁽⁶³⁾, w której Komisja wykorzystała test rynkowy prywatnego inwestora do oceny istnienia korzyści w określonych cenach gazu.
- (147) Ponadto argument Alcoa sugeruje, że w przypadku gdy rynek nie funkcjonuje prawidłowo, ustanowienie przez państwo członkowskie cen, które symulują warunki efektywnej konkurencji, byłoby uzasadnione. Według tej argumentacji ceny ustanowione przez państwo nie będą przynosić korzyści, jeżeli jako ramy odniesienia przyjmie się w pełni konkurencyjny rynek. Argumentacja ta jest niezgodna z zasadą ustanowioną w orzecznictwie wspólnotowym, zgodnie z którą „dążenie państwa członkowskiego do przybliżenia warunków konkurencji określonego sektora gospodarki do warunków panujących w innych państwach członkowskich, przez jednostronne

zastosowanie odpowiednich środków, nie odbiera tym środkom charakteru pomocy”⁽⁶⁴⁾. Komisja uważa, że powyższa zasada ma również zastosowanie do sytuacji, w których państwo członkowskie dąży do przybliżenia warunków konkurencji do warunków panujących na w pełni konkurencyjnym rynku.

- (148) Ponadto idąc śladem propozycji Alcoa, dotacje przyznane przez państwa członkowskie w celu wypełnienia luki pomiędzy ceną swobodnie negocjowaną pomiędzy dwoma podmiotami rynkowymi a teoretyczną ceną, jaką można by osiągnąć w ramach ustaleń w warunkach pełnej konkurencji, nie stanowiłyby pomocy państwa. Byłoby to niezgodne z samym celem kontroli pomocy państwa.
- (149) Alcoa utrzymuje jednak, że jest to właśnie metoda zastosowana przez Komisję w sprawie *Alumix*.
- (150) Komisja przypomina, że metoda wykorzystana w *Alumix* odnosiła się do bardzo specyficznej sytuacji. W sprawie *Alumix* taryfa została dopuszczona przez ENEL, wówczas w pełni państwowego monopolistę na rynku energii elektrycznej, który jeszcze nie został zliberalizowany⁽⁶⁵⁾. W takiej sytuacji Komisja musiała ustalić, czy ENEL sprzedawał po sztucznie niskiej cenie, czy postępował jak racjonalny podmiot gospodarki rynkowej. Ze względu na monopol ENEL na wytwarzanie i dostawy energii nie istniała cena na konkurencyjnym rynku, do której Komisja mogłaby odnieść się w celu oceny istnienia korzyści. W związku z tym Komisja opracowała metodę, pozwalającą na określenie najniższej teoretycznej ceny rynkowej, po której racjonalny dostawca byłby gotów sprzedawać swojemu „najlepsze klientowi” (największemu konsumentowi o jednolitym profilu zużycia energii) w specyficznych warunkach rynku na Sardynii i w Wenecji Euganejskiej: rozsądny dostawca dążyłby do pokrycia przynajmniej krańcowych kosztów produkcji i niewielkiej części kosztów stałych.
- (151) Metoda ta nie może być jednak stosowana powszechnie i w oderwaniu od jej źródłowego kontekstu w sytuacji, gdy ceny nie są już ustanawiane przez państwowego monopolistę, lecz swobodnie negocjowane na rynku, a cena Alcoa nie może być już postrzegana jako zwykła transakcja handlowa, gdyż wyraźnie jest dotowaną taryfą. Zgodnie z rozwojem wydarzeń opisanym powyżej w motywach 39–43 program nie stanowi już taryfy w dosłownym znaczeniu tego słowa, ponieważ nie jest to już cena nałożona przez ENEL – dostawcę przedsiębiorstwa Alcoa – ani cena netto finansowana przez ENEL, lecz „cena końcowa” wynikająca ze zwrotu z Funduszu Wyrównawczego i ceny płaconej dostawcy Alcoa. W związku z tym analiza przeprowadzona w decyzji w sprawie *Alumix*, w ramach której zbadano zachowanie ENEL, jest absolutnie nieistotna dla sprawy, jak potwierdził wyrok Trybunału, w szczególności w pkt 132.

⁽⁶³⁾ Decyzja Komisji 85/215/EWG z dnia 13 lutego 1985 r. w sprawie preferencyjnej taryfy pobieranej od prowadzących uprawy szklarniowe za gaz ziemny w Niderlandach (Dz.U. L 97 z 4.4.1985, s. 49).

⁽⁶⁴⁾ Zob. na przykład wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-372/97 *Włochy przeciwko Komisji*, [2004] Zb.Orz. I-3679, pkt 67.

⁽⁶⁵⁾ Pierwsza dyrektywa w sprawie liberalizacji, dyrektywa 96/92/WE (zob. przypis 21), została wdrożona przez Włochy dekretem nr 79/1999.

- (152) Ponieważ kryteria *Alumix* nie mają znaczenia przy ustalaniu, czy obecne ustalenia taryfowe przynoszą korzyść przedsiębiorstwu Alcoa, nieistotne są również obliczenia, dostarczone przez Włochy i Alcoa, które miałyby wykazać, że cena nadal spełnia kryteria *Alumix*, ponieważ pokrywa krańcowe koszty produkcji ENEL.
- (153) W każdym razie Komisja uważa, że obliczenia dostarczone przez Włochy i Alcoa nie odzwierciedlają precyzyjnie ceny, jaką Alcoa „normalnie” płaciłaby na doskonałym konkurencyjnym rynku, nawet zakładając – wbrew temu, co wykazano – że krańcowe koszty produkcji producenta można by uwzględnić jako właściwy punkt odniesienia.
- (154) W szczególności minimalna cena IPEX, przytoczona przez Alcoa jako odpowiednik tego, co przedsiębiorstwo Alcoa „normalnie” płaciłoby na doskonałym rynku (20 EUR) odpowiada krańcowym kosztom produkcji elektrowni podstawowych (najtańszych zakładów). Energia elektryczna z elektrowni podstawowych jest jednak sprzedawana po niskiej cenie tylko poza godzinami szczytu⁽⁶⁶⁾. W godzinach szczytu cała wytwarzana energia (w tym wytwarzana przez elektrownie systemowe) jest sprzedawana po dużo wyższej cenie, ponieważ jest ona określana przez krańcową elektrownię, która jest elektrownią podszczytową lub szczytową⁽⁶⁷⁾. Alcoa zużywa energię elektryczną nie tylko poza godzinami szczytu, lecz 24 godziny na dobę. Tak więc reprezentatywna cena, która przekonująco odzwierciedlałaby doskonałą konkurencję, musiałaby być średnią ważoną czasowo. Średnia ta powinna obejmować niektóre elementy niskich cen dla okresów zasilania podstawowego, ale również niektóre elementy wysokich cen dla okresów zasilania szczytowego.
- (155) Na Sardynii, gdzie gaz jest niedostępny, zakłady zasilane węglem wyznaczają ceny przez 80 % roku, podczas gdy zakłady zasilane olejem wyznaczają ceny dla pozostałych 20 % roku. Nawet używając bardzo skromnych obliczeń Alcoa kosztów krańcowych dla węgla (20 EUR/MWh) i oleju (60 EUR/MWh), średnia ważona czasowo wynosiłaby około 28 EUR/MWh, co stanowi więcej niż 26 EUR/MWh płacone obecnie przez Alcoa. Komisja uważa więc, że przynajmniej w stosunku do Sardynii taryfa Alcoa jest poniżej krańcowych kosztów produkcji producentów energii elektrycznej i że w żadnym razie nie spełniałaby ona kryteriów *Alumix*, przy założeniu – czemu zaprzeczano – że są one istotne dla sprawy.
- (156) Alcoa i Włochy utrzymują, że Komisja niesłusznie proponuje stosowanie średnich cen IPEX w celu odzwierciedlenia ceny rynkowej, jaką duży klienci przemysłowi płaciliby normalnie w przedmiotowych regionach (zob. motyw 83). Wypacza to jednak argumentację zawartą w decyzji o wszczęciu postępowania z 2006 r.

⁽⁶⁶⁾ Godziny szczytu to zazwyczaj czas między godziną 8.00 a 20.00 w dni powszednie.

⁽⁶⁷⁾ Elektrownie są klasyfikowane według tzw. bilansu elektroenergetycznego, od zakładów o najniższych krótkookresowych kosztach krańcowych (koszty zmienne produkcji energii elektrycznej, w tym koszty paliwa i CO₂) do zakładów o najwyższych kosztach. W każdym razie elektrownie konkurują w oparciu o ich koszty krańcowe i są włączane do produkcji według pozycji w tym bilansie: najpierw elektrownie wodne, potem jądrowe, gazowe, olejowe – aż produkcja wszystkich zakładów zaspokozi zapotrzebowanie. Ostatnia elektrownia jest zwana krańcową, a jej koszty krańcowe określają koszty energii elektrycznej w tym czasie (cena rozliczeniowa systemu).

W decyzji tej porównanie pomiędzy średnimi cenami IPEX miało jedynie uzasadnić wątpliwości co do twierdzenia, że ceny energii elektrycznej na Sardynii były znacznie wyższe niż w innych regionach Włoch. Komisja zasugerowała, że różnice w średnich cenach IPEX pomiędzy regionami mogłyby być reprezentatywne dla różnic w cenach negocjowanych dwustronnie.

- (157) Natomiast Komisja nie sugerowała nigdy, że średnie ceny IPEX mogłyby reprezentować cenę rynkową, jaką mogłyby uzyskać przedsiębiorstwo Alcoa. W niniejszym przypadku nie ma konieczności szukania odpowiednika. Alcoa zawarła umowę z ENEL po nominalnej cenie, która jest mniej więcej równa, według dostępnych informacji, standardowej taryfie pobieranej przez ENEL od zakładów zasilanych prądem elektrycznym o wysokim napięciu. Umowa ta stanowi punkt odniesienia dla oceny i ilościowego oszacowania korzyści uzyskiwanej przez przedsiębiorstwo.
- (158) Podsumowując, taryfa zmniejsza obciążenia, które wynikają z umowy i które powinny normalnie zostać uwzględnione w budżecie przedsiębiorstwa, a tym samym, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, środek przynosi przedsiębiorstwu Alcoa korzyść ekonomiczną⁽⁶⁸⁾. Komisja uważa, że korzyść jest równa środkom wyrównawczym wypłacanym przez Fundusz Wyrównawczy, pokrywającym różnicę pomiędzy ceną umowną a ceną preferencyjną. Wniosek ten odnosi się do dwóch hut Alcoa na Sardynii i w Wenecji Euganejskiej.

6.2.2. Selektywność

- (159) Ponieważ preferencyjne taryfy opłat za energię elektryczną we Włoszech przyznano wyłącznie przedsiębiorstwu Alcoa i kilku innym przedsiębiorstwom zlokalizowanym na Sardynii, wynikająca z nich korzyść ma charakter selektywny.

6.2.3. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

- (160) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem korzyść można uznać za pomoc państwa zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE wyłącznie wtedy, jeżeli przyznano ją bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych⁽⁶⁹⁾ i można ją przypisać państwu⁽⁷⁰⁾.
- (161) Jak opisano w motywie 43, kwestionowana taryfa finansowana jest z opłaty paropodatkowej pobieranej przez Fundusz Wyrównawczy w formie komponentu A4 taryfy opłat za elektryczność. Opłata ta jest obowiązkowa, ponieważ nakłada ją AEEG w drodze decyzji wdrażającej prawodawstwo krajowe. Fundusz Wyrównawczy jest podmiotem prawa publicznego, ustanowionym na mocy ustawy, pełniącym swoje funkcje na podstawie szczegółowych instrukcji zawartych w decyzjach AEEG.

⁽⁶⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-241/94 P *Francja przeciwko Komisji* [1996] Rec. I-4551, pkt 34.

⁽⁶⁹⁾ Zob. na przykład *PreussenElektra*, pkt 58.

⁽⁷⁰⁾ Zob. na przykład wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-482/99 *Francja przeciwko Komisji (Stardust Marine)*, [2002] Rec. I-4397, pkt 24.

- (162) Także zgodnie z ustalonym orzecznictwem zyski z opłaty, która na mocy prawa krajowego jest obowiązująca i uiszczana na rzecz powołanego na mocy ustawy podmiotu prawa publicznego, stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, jeżeli przeznacza się je na finansowanie środka spełniającego inne kryteria określone w tym artykule⁽⁷¹⁾.
- (163) W celu potwierdzenia tezy, że przedmiotowy środek nie jest finansowany z zasobów państwowych, Włochy i Alcoa opierają się na wyrokach w sprawach *PreussenElektra*⁽⁷²⁾ i *Pearle*⁽⁷³⁾. Obydwie strony twierdzą, że fundusze wymagane do sfinansowania taryfy są przekazywane podmiotowi prywatnemu (Alcoa) przez podmioty prywatne (odbiorcy energii elektrycznej): rola państwa ogranicza się do przyjęcia ustawy nakazującej płatność wymaganych sum bez prawa decydowania w kwestii innego wykorzystania funduszy niż do realizacji systemu przewidzianego w ustawie. Według Włoch i Alcoa w szczególności Fundusz Wyrównawczy nie może sprawować żadnej kontroli nad funduszami i pełni jedynie funkcję pośrednika w zakresie rachunkowości.
- (164) W sprawie *PreussenElektra* Trybunał uznał, że obowiązek nałożony na prywatne przedsiębiorstwa zajmujące się zaopatrzeniem w energię elektryczną, aby nabywać energię elektryczną ze źródeł odnawialnych po cenach minimalnych wyższych od rzeczywistej wartości ekonomicznej tego rodzaju energii elektrycznej, nie stanowi pomocy państwa, ponieważ środek nie wiąże się z bezpośrednim lub pośrednim przekazaniem zasobów państwowych. Zdaniem Włoch i Alcoa niniejszy przypadek jest porównywalny do sprawy *PreussenElektra* w zakresie, w jakim podmioty prywatne (odbiorcy energii elektrycznej) także przekazują fundusze podmiotowi prywatnemu (Alcoa), a państwo nie sprawuje kontroli nad przedmiotowymi środkami.
- (165) Komisja przypomina, że w sprawie *PreussenElektra* zasoby wymagane do sfinansowania środka przekazywane były producentom energii odnawialnej bezpośrednio przez dostawców bez udziału jakiegokolwiek podmiotu prawa publicznego. W tamtym systemie przekazywane sumy nie mogły nigdy znaleźć się w gestii organów państwa członkowskiego. W przedmiotowym przypadku środki pieniężne przepływają przez podmiot prawa publicznego, Fundusz Wyrównawczy, zanim kierowane są do beneficjenta końcowego. Orzecznictwo w sprawie *PreussenElektra* dotyczy zatem innych okoliczności faktycznych i jest bez znaczenia dla niniejszej sprawy.
- (166) Wyrok w sprawie *Pearle* daje bardziej bezpośrednie wskazówki dla niniejszej sprawy. Jednak interpretacja Komisji różni się od interpretacji przedstawionej przez Włochy i Alcoa. W sprawie *Pearle* Trybunał stwierdził, że w pewnych określonych warunkach środki pochodzące
- z opłaty i przepływające przez podmiot prawa publicznego nie stanowią zasobów państwowych. W sprawie *Pearle* środki były finansowane w całości przez sektor gospodarczy z jego wyłącznej inicjatywy. Środki pieniężne pobierano z opłat parafiskalnych przepływających przez podmiot prawa publicznego, który nie mógł w żadnym przypadku wykorzystywać tych funduszy. Ponadto istniała korespondencja między podmiotami, które uiszczały opłaty i podmiotami otrzymującymi korzyści płynące ze środka.
- (167) Włochy i Alcoa uważają, że głównym kryterium w sprawie *Pearle* jest to, czy państwo ma prawo wykorzystać fundusze inaczej niż do realizacji systemu przewidzianego w ustawie. Podnoszą, że Fundusz Wyrównawczy nie ma swobody decyzyjnej co do wypłat funduszy, które przeznaczono na finansowanie taryf i których w żadnym przypadku nie zalicza się do sfery finansów publicznych. Dlatego zdaniem Włoch i Alcoa państwo nie może swobodnie dysponować funduszami, a zatem nie stanowią one zasobów państwowych.
- (168) Na wstępie należy zauważyć, że chociaż niektóre z kryteriów w sprawie *Pearle* można subiektywnie uznać za ważniejsze od innych, nie występuje w niej „kryterium kluczowe”. Warunki wymienione w wyroku mają charakter kumulatywny. Taką interpretację przedstawił także Sąd w sprawie *Earl Salvat*⁽⁷⁴⁾, w której zbadał zaskarżone opłaty parafiskalne w świetle wszystkich kryteriów ze sprawy *Pearle* łącznie oraz każdego z osobna.
- (169) Przed zbadaniem roli pełnionej przez Fundusz Wyrównawczy Komisja upewniła się, czy spełniono którekolwiek z innych kryteriów wymienionych w sprawie *Pearle*. Jest oczywiste, że w odróżnieniu od sprawy *Pearle*, taryfę Alcoa ustanowiono z inicjatywy państwa, a nie sektora gospodarczego. Ponadto w sprawie *Pearle* beneficjenci środka także jako jedyni wnosili wkład w środki, tak że interwencja podmiotu prawa publicznego nie zmierzała do przysporzenia korzyści, która stanowiłaby dodatkowe obciążenie dla państwa. W przedmiotowej sprawie beneficjent, którym jest Alcoa, nie jest obciążony finansowo opłatą, ciężar ten spoczywa wyłącznie na odbiorcach energii elektrycznej. Dlatego nie można skutecznie powoływać się na orzecznictwo w sprawie *Pearle* bez względu na to, czy można uznać za zasadną argumentację Alcoa i Włoch dotyczącą roli Funduszu Wyrównawczego wyłącznie jako pośrednika w zakresie rachunkowości.
- (170) Odwołując się do Funduszu Wyrównawczego Komisja przypomina, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem „nie należy rozróżniać przypadków, w których pomoc jest przyznawana bezpośrednio przez państwo, i

⁽⁷¹⁾ Zob. wyroki Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-78/76 *Steinike & Weinflig*, [1977] Rec. 595 i w sprawie C-47/69 *Francuskie tekstylia*, [1970] Rec. 487.

⁽⁷²⁾ Zob. przypis 45.

⁽⁷³⁾ Zob. przypis 46.

⁽⁷⁴⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-136/05 *Earl Salva przeciwko Komisji*, dotychczas nieopublikowany, pkt 137–165.

przypadków, w których jest ona udzielana za pośrednictwem organizacji publicznej lub prywatnej, wskazanej lub utworzonej przez to państwo”⁽⁷⁵⁾. Dlatego publiczny lub prywatny status Funduszu Wyrównawczego nie jest decydujący dla celów zastosowania zasad pomocy państwa. Fakt, że Fundusz Wyrównawczy jest podmiotem prawa publicznego nie oznacza automatycznie, że ma zastosowanie art. 87 Traktatu WE⁽⁷⁶⁾; podobnie interwencja organizacji prywatnej sama w sobie nie wyklucza zastosowania tego artykułu⁽⁷⁷⁾.

- (171) Analiza nie może jednak ograniczać się do kompetencji Funduszu Wyrównawczego jako podmiotu prawa publicznego. Należy raczej ustalić, czy, ogólniej rzecz ujmując, państwo może sprawować kontrolę nad funduszami wykorzystanymi do finansowania taryfy bezpośrednio lub za pośrednictwem jakiegoś innego wskazanego przez siebie organu. Ten sam test należałoby zastosować, gdyby Fundusz Wyrównawczy był organem prywatnym.
- (172) Niedawny wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Essent*⁽⁷⁸⁾ zapewnia wskazówki w tej kwestii. W sprawie *Essent* Niderlandy wprowadziły ustawą dopłatę do ceny energii elektrycznej. Dopłatę płacili odbiorcy energii elektrycznej operatorom sieci, którzy z kolei przekazywali środki pieniężne wskazanemu przedsiębiorstwu SEP. SEP nie miało prawa decydowania w zakresie zarządzania środkami i działało pod ścisłą kontrolą władz. Trybunał doszedł do wniosku, że dochód z dopłaty stanowił zasoby państwowe, ponieważ dopłatę do ceny energii elektrycznej nałożono na mocy prawa krajowego, więc stanowiła ona opłatę, a SEP nie mogło wykorzystywać dochodów z tej opłaty do innych celów niż określone ustawą, tak że środki pieniężne pozostawały pod kontrolą publiczną i były tym samym dostępne dla organów krajowych. Trybunał uznał, że wystarczyło to do uznania tych środków pieniężnych za zasoby państwowe.
- (173) Podobieństwa do niniejszej sprawy są oczywiste. Dopłatę do ceny energii elektrycznej stosowaną do sfinansowania taryfy Alcoa, podobnie jak w sprawie *Essent*, nałożono na mocy ustawy. Fundusz Wyrównawczy pełni tę samą rolę co SEP, skoro gromadzi dochody z opłaty paropodatkowej i nimi zarządza oraz podlega takim samym ograniczeniom, ponieważ nie może wykorzystywać dochodów z tej opłaty do innych celów niż określone ustawą (finansowanie taryf preferencyjnych). Państwo

może kontrolować wykorzystywanie przedmiotowych środków i nadawać mu kierunek: Fundusz Wyrównawczy pełni swoje funkcje w zakresie rachunkowości w oparciu o szczegółowe instrukcje od AEEG, który działa w ramach regulacyjnych uprawnień ustawowych lub wdrażania przepisów krajowych (zob. motyw 26 i 27 powyżej). W związku z tym środki, którymi dysponuje Fundusz Wyrównawczy, pozostają cały czas pod kontrolą publiczną.

- (174) Analiza ta jest zgodna z decyzją Komisji w sprawie dotyczącej kosztów osieroconych we Włoszech⁽⁷⁹⁾, w której scharakteryzowano środki pieniężne administrowane przez Fundusz Wyrównawczy na rachunku A6 jako zasoby państwowe.
- (175) W każdym razie uznanie środków pieniężnych administrowanych przez Fundusz Wyrównawczy za zasoby państwowe znalazło definitywne potwierdzenie w niedawnym wyroku Sądu w sprawie *Iride*⁽⁸⁰⁾.
- (176) Włoski Sąd Kasacyjny orzekł już (wyrok nr 11632/03 z dnia 3 kwietnia 2003 r.), że osobowość prawna Funduszu Wyrównawczego nie była odrębna od osobowości prawnej państwa włoskiego oraz że środki pieniężne przekazane Funduszowi Wyrównawczemu należy uważać za własność państwa, nawet jeżeli pochodziły od podmiotów prywatnych i były przeznaczone dla przedsiębiorstw prywatnych. W sprawie *Iride* strona skarżąca *Iride SpA* i *Iride Energia SpA* wniosła sprawę do Sądu odwołując się od decyzji, w której Komisja uznała za zasoby państwowe kwoty, którymi administrował Fundusz Wyrównawczy na rachunku A6. Argumenty wysuwane przez stronę skarżącą były bardzo podobne do argumentów Alcoa. Strona skarżąca kwestionowała argumentację z orzeczenia Sądu Kasacyjnego, utrzymując, że rolę Funduszu Wyrównawczego jest jedynie pośrednictwo w prowadzeniu rachunkowości między osobami prywatnymi, podlegającymi obowiązkowi finansowemu, a beneficjentami przedmiotowych kwot, co nie pozwalało Funduszowi Wyrównawczemu korzystać ze środków pieniężnych zdeponowanych nawet na krótki czas. Strona skarżąca również twierdziła, że ma zastosowanie orzecznictwo w sprawie *PreussenElektra*.
- (177) W wyroku wydanym w dniu 11 lutego 2009 r. Sąd wypowiedział się w bardzo jasny sposób. Podkreśliwszy, że zakwestionowanie interpretacji prawa włoskiego dokonanej przez Sąd Kasacyjny nie leży w jego jurysdykcji, Sąd Pierwszej Instancji potwierdził, że środki pieniężne znajdujące się na rachunku A6 Funduszu Wyrównawczego należy uważać za zasoby państwowe, ponieważ nie dość, że były własnością państwa, to znajdowały się pod jego stałą kontrolą⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-57/86 *Grecja przeciwko Komisji*, [1988] Rec. I-2855, pkt 12; *PreussenElektra*, ibid.; orzeczenie prejudycjalne Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-126/01 *Gemo*, [2003] Rec. I-13769, pkt 23.

⁽⁷⁶⁾ Wyroki w sprawach *Stardust Marine*, ibid.; *Pearle*, ibid. i *Earl Salvat*, ibid.

⁽⁷⁷⁾ Alcoa twierdzi także, że zgodnie z ustaleniami taryfowymi przed wprowadzeniem art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, funduszami wymaganymi do finansowania taryfy zajmowali się prywatni dystrybutorzy, a zatem nie stanowiły one zasobów państwowych. Chociaż w niniejszym postępowaniu nie kwestionuje się ustaleń taryfowych, przedstawione w tym punkcie uwagi oznaczają, że Komisja musi odrzucić argument Alcoa. Prywatny charakter dystrybutorów nie jest sam w sobie decydujący dla celów określenia charakteru zaangażowanych środków.

⁽⁷⁸⁾ Wyrok z dnia 17 lipca 2008 r. w sprawie C-206/06 *Essent Netwerk Noord przeciwko Aluminium Delfzijl*, dotychczas nieopublikowany, pkt 69 i 70.

⁽⁷⁹⁾ Decyzja Komisji C(2004) 4333 z dnia 1 grudnia 2004 r., sprawa nr 490/2000 Włochy — koszty osierocone.

⁽⁸⁰⁾ Wyrok z dnia 11 lutego 2009 r. w sprawie T-25/07 *Iride*, dotychczas nieopublikowany, pkt 39.

⁽⁸¹⁾ Ibid., pkt 28.

- (178) Wniosek ten dotyczył rachunku A6 Funduszu Wyrównawczego wykorzystywanego do finansowania kosztów osieroconych włoskiego sektora energii elektrycznej. Można go jednak w sposób logiczny rozszerzyć na komponent A4, który jest wykorzystywany do finansowania kwestionowanej taryfy. Wyrok Sądu Kasacyjnego oparto na analizie osobowości prawnej Funduszu Wyrównawczego, zatem ustalenie dotyczące własności państwa ma zastosowanie do wszystkich środków pieniężnych zdeponowanych w Funduszu Wyrównawczym. Dotyczy to również dokonanego przez Sąd ustalenia, że państwo może kontrolować środki, którymi administruje Fundusz Wyrównawczy. Jedyną różnicą między rachunkiem A6 i komponentem A4 jest cel zebranych środków (pokrycie kosztów osieroconych w przypadku rachunku A6 i finansowanie taryf preferencyjnych w przypadku komponentu A4). Kwoty przekazane Alcoa z komponentu A4 należy zatem również uznać za środki państwowe.
- (179) Finansowaną z zasobów państwowych taryfę Alcoa można przypisać państwu⁽⁸²⁾, ponieważ podstawę prawną środka określono w przepisach krajowych i w decyzjach AEEG, który jest podmiotem prawa publicznego.
- 6.2.4. Wpływ na wymianę handlową i zakłócenie konkurencji
- (180) W odniesieniu do wpływu środka na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi i wynikające zakłócenie konkurencji bezsporny jest fakt, że rynek aluminium jest w pełni otwarty na konkurencję. W decyzjach dotyczących połączeń Komisja konsekwentnie uznawała, że geograficzny rynek aluminium hutniczego obejmuje cały świat⁽⁸³⁾.
- (181) W motywie 214 wykazane zostanie, że Włochy nie zgłosiły rozszerzenia taryfy Alcoa. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁸⁴⁾ w przypadku niezgłoszonej pomocy Komisja nie musi wykazywać konsekwencji środka: „Gdyby Komisja musiała w swojej decyzji wykazać rzeczywisty skutek już przyznanej pomocy, prowadziłoby to bezpośrednio do uprzywilejowania państw członkowskich przyznających pomoc z naruszeniem obowiązku jej zgłoszenia przewidzianego w art. 93 ust. 3 Traktatu w stosunku do państw, które zgłaszają pomoc w fazie projektu”.
- (182) W związku z tym Komisja zobowiązana jest tylko wykazać ewentualny negatywny wpływ środka na wewnątrzspółnotową wymianę handlową i konkurencję.
- (183) Komisja rozważyła argument Alcoa i Włoch, zgodnie z którym taryfa nie ma wpływu na wymianę handlową i nie zakłóca konkurencji, ponieważ nie występuje rzeczywisty obrót handlowy między państwami członkowskimi i mało prawdopodobne jest, aby rozwinął się on w przewidywalnej przyszłości (zob. motywy 86–88), a w związku ze szczególnymi cechami sektora aluminium taryfa nie szkodzi europejskim konkurentom Alcoa (zob. motywy 89).
- (184) Należy przypomnieć, że w praktyce decyzyjnej Komisji i w orzecznictwie Trybunału brak rzeczywistego obrotu handlowego nigdy nie został uznany za dowód braku wpływu środka pomocy na wewnątrzspółnotową wymianę handlową. Trybunał konsekwentnie orzekał, że pomoc udzielona określone przedsiębiorstwo może mieć wpływ na wymianę handlową z innymi państwami członkowskimi i zakłócać konkurencję, nawet w przypadku gdy przedsiębiorstwo-beneficjent samo nie uczestniczy w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej. W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje przedsiębiorstwu pomoc, produkcja krajowa może pozostać na poziomie niezmiennym lub ulec zwiększeniu, co powoduje zmniejszenie możliwości eksportowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w innych państwach członkowskich na rynek przedmiotowego państwa⁽⁸⁵⁾.
- (185) Ponadto tendencja malejącej produkcji w UE i rosnących przywozów z państw trzecich przy ograniczonym lub niewystępującym obrocie handlowym między państwami członkowskimi nie jest czymś niezwykłym: jest typowa dla sektorów, w których występują problemy strukturalne lub znaczna konkurencja. Takie sektory są szczególnie wrażliwe na środki podejmowane przez państwa członkowskie w celu poprawienia pozycji rynkowej przemysłu krajowego.
- (186) Fakt, że niewielka produkcja aluminium hutniczego we Włoszech może nie mieć wpływu na cenę referencyjną, jest nieistotny. Istnienie ceny referencyjnej dla aluminium, która nie ulega łatwo wpływom warunków produkcji w pojedynczym państwie członkowskim, nie wyklucza istnienia zagorzałej konkurencji między przedsiębiorstwami zlokalizowanymi w EOG i prowadzącymi sprzedaż na światowych rynkach aluminium. Można przyjąć, że pomoc dla włoskich hut Alcoa nie umożliwia temu przedsiębiorstwu obniżenia światowej ceny aluminium i wykluczenia konkurentów z rynku, i że inni europejscy producenci mogą kontynuować działalność, dopóki mają możliwość sprzedaży z zyskiem po cenie światowej. Jednak zyski, jakie Alcoa uzyskało we Włoszech dzięki dotowanej taryfie opłat za energię elektryczną, wzmacniają pozycję rynkową tego przedsiębiorstwa w sensie ogólnym. Na przykład nagromadzone rezerwy kapitałowe można wykorzystać do przejścia konkurentów i zwiększenia udziału w rynku.

⁽⁸²⁾ Zob. wyroki Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-303/88 *Włochy przeciwko Komisji*, [1988] Rec. I-1433 i w sprawie C-47/69 *Francja przeciwko Komisji*, [1970] Rec. 4393; zob. również wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-351/02 *Deutsche Bahn przeciwko Komisji* [2006] Zb.Orz. II-1047.

⁽⁸³⁾ Zob. na przykład decyzja M.2404 *Elkem/Sapa* z dnia 26 czerwca 2001 r. i decyzja M.1663 *Alcan/Alusuisse* z dnia 14 marca 2000 r.

⁽⁸⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-301/87 *Francja przeciwko Komisji*, [1990] Rec. I-307, pkt 32 i 33; wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-214/95 *Vlaamse Gewest przeciwko Komisji*, [1998] Rec. II-717, pkt 67 i wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie *Alzetta przeciwko Komisji*, *ibid.*, pkt 79.

⁽⁸⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-102/87 *Francja przeciwko Komisji*, [1988] Rec. 4067, pkt 19; wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji*, [1991] Rec. I-1603, pkt 26.

- (187) W przeciwieństwie do tego, co twierdzi Alcoa, że cena płacona przez Alcoa we Włoszech jest porównywalna z „typową” ceną za energię elektryczną płaconą w Europie przez huty aluminium, nie można uznać za dowód, że włoska taryfa nie zagraża interesom innych europejskich producentów. W sprawie C-372/97 *Włochy przeciwko Komisji* ⁽⁸⁶⁾ jasno ustalono, że środki jednostronne mające na celu zbliżenie warunków konkurencji w danym państwie członkowskim do warunków panujących w innych państwach członkowskich wpływają na wymianę handlową (a zatem wchodzą w zakres definicji pomocy). Ponadto niektóre umowy w sprawie dostaw energii istniejące w innych państwach członkowskich UE mogą wiązać się z pomocą państwa i Komisja wszczęła szczegółowe postępowania wyjaśniające w odniesieniu do kilku podobnych środków ⁽⁸⁷⁾. Chociaż Włochy i Alcoa nie skorzystały wyraźnie z takiej linii obrony, Komisja uważa, że warto przypomnieć utrwaloną w orzecznictwie ⁽⁸⁸⁾ zasadę, że istnienie niezgodnej z prawem pomocy w niektórych państwach członkowskich nie może uzasadniać przyjęcia podobnych środków przez inne państwo członkowskie.
- (188) Niedawna decyzja Alcoa dotycząca budowy huty na Islandii (która jest krajem EOG) zdaje się bezpośrednio zaprzeczać argumentowi Alcoa, że redukcja zdolności produkcyjnej we Włoszech nie zostałaby zastąpiona w innym miejscu w UE/EOG.
- (189) W związku z tym należy wyciągnąć wniosek, że przyznana Alcoa preferencyjna taryfa opłat za elektryczność może spowodować poprawę pozycji rynkowej tego przedsiębiorstwa w stosunku do konkurencyjnych przedsiębiorstw w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ⁽⁸⁹⁾ w takich okolicznościach uznaje się, że wpłynęło na wewnątrzspółnotową wymianę handlową i zakłócono konkurencję.

6.2.5. Wnioski w sprawie istnienia pomocy

- (190) W związku z powyższym Komisja doszła do wniosku, że taryfa preferencyjna przyznana Alcoa na podstawie art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005 i dekretu z 2004 r. (w zakresie, w jakim ten sam środek mógł wynikać z zastosowania dekretu z 2004 r. w okresie od stycznia 2006 r. do czerwca 2007 r.) stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE i może zostać zatwierdzony jedynie wówczas, gdy spełnia warunki umożliwiające zastosowanie wobec niego jednego z odstępstw ustanowionych w Traktacie.

⁽⁸⁶⁾ Zob. przypis 65.

⁽⁸⁷⁾ Zob. na przykład decyzje Komisji o wszczęciu postępowań dotyczących regulowanych taryf opłat za elektryczność we Francji (sprawa C 17/07, decyzja Komisji z dnia 13 czerwca 2007 r. nr C/2007/2392, Dz.U. C 164 z 18.7.2007, s. 9) i w Hiszpanii (sprawa C 3/07, decyzja Komisji z dnia 24 stycznia 2007 r. nr C/2007/123/3, Dz.U. C 43 z 27.2.2007, s. 9).

⁽⁸⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych 6/69 i 11/69 *Komisja przeciwko Francji*, [1969] Rec. 523.

⁽⁸⁹⁾ Zob. na przykład wyroki Trybunału Sprawiedliwości w sprawie 730/79 *Philip Morris przeciwko Komisji*, [1980] Rec. 2671, pkt 11 i w sprawach połączonych C-393/04 i C-41/05 *Air Liquide Industries/Ville de Seraing i Province de Liège*, [2006] Zb.Orz. I-5293.

6.3. Zaklasyfikowanie nowego środka jako nowej lub istniejącej pomocy

- (191) Ustęp 132 wyroku Sądu jednoznacznie potwierdza wstępne ustalenie Komisji, że taryfę należy uznać za nową pomoc: „należy stwierdzić, że przedmiotowy środek nie może zostać uznany za pomoc istniejącą, nie tylko dlatego, że obejmuje okres inny od okresu badanego w decyzji w sprawie *Alumix*, ale również dlatego, że nie polega już na stosowaniu przez ENEL taryfy przewidzianej w dekreście z mocą ustawy z 1995 r., odpowiadającej taryfie rynkowej, ale na przyznawaniu przez Fundusz Wyrównawczy zwrotów ze środków publicznych w celu zrównoważenia różnic pomiędzy taryfą naliczaną przez ENEL a taryfą przewidzianą w dekreście z mocą ustawy z 1995 r., rozszerzonym dekretem z mocą ustawy z 2005 r.”.
- (192) Biorąc pod uwagę, że złożono odwołanie przeciwko wyrokowi (sprawa C 194/09), Komisja jest zdania, że uzasadnione jest przeprowadzenie dogłębnej analizy zagadnienia w świetle art. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 659/1999, w którym określono wszystkie rodzaje istniejącej pomocy.
- (193) Faktem bezspornym jest, że kwestionowany środek nie został wprowadzony w życie przed przystąpieniem Włoch do UE (pkt (i) przywołanego artykułu), nie został zatwierdzony wskutek tego, że Komisja nie podjęła decyzji w przewidzianym proceduralnie terminie (pkt (iii)) i nie może zostać uznany za istniejącą pomoc ze względu na wygaśnięcie okresu przedawnienia (pkt (iv)) ⁽⁹⁰⁾.
- (194) W art. 1 lit. b) pkt (v) zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 659/1999 stwierdzono, że „w przypadku gdy niektóre środki stają się pomocą po liberalizacji danego działania przez prawo wspólnotowe, środków takich nie uznaje się za pomoc istniejącą po terminie przyjętym dla liberalizacji”. W decyzjach o wszczęciu postępowania Komisja stwierdzając, że taryfa Alcoa stanowi nową pomoc, nie opiera się na tym przepisie. Jednakże dla celów kompletności – ponieważ sektor energii elektrycznej został zliberalizowany dla użytkowników końcowych prowadzących działalność gospodarczą po zatwierdzeniu pierwotnej taryfy *Alumix*, która nie stanowiła pomocy państwa – Komisja zbadała kwestię, czy liberalizacja mogła mieć znaczenie dla zaklasyfikowania taryfy jako istniejącej lub nowej pomocy. Przedsiębiorstwo Alcoa twierdzi, że nie ma to miejsca w niniejszym przypadku. Komisja podziela zdanie przedsiębiorstwa ⁽⁹¹⁾. Taryfa nie stała się pomocą państwa wskutek otwarcia sektora energii elektrycznej na konkurencję, jako że odpowiednimi ramami odniesienia dla oceny pomocy udzielonej przedsiębiorstwu Alcoa nie jest rynek energii elektrycznej (na którym Alcoa nie działa), lecz rynek produkcji aluminium hutniczego. Co więcej, nie istnieje związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy liberalizacją sektora energii elektrycznej a decyzją sfinansowania taryfy w drodze obowiązkowej składki.

⁽⁹⁰⁾ Jedynym celem tej definicji jest ograniczenie tymczasowego charakteru odzyskiwania pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem, w związku z tym nie ma ona zastosowania na obecnym etapie oceny.

⁽⁹¹⁾ Dlatego też Komisja nie musi rozpatrywać argumentów prawnych przedłożonych przez Alcoa w celu uzasadnienia tego wniosku (zob. motywy 95 i 96 powyżej).

(195) W swoich uwagach przedsiębiorstwo Alcoa twierdzi, że nawet przy (hipotetycznym) założeniu, że taryfa mogłaby stać się pomocą, byłoby to efektem zmiany warunków rynkowych lub innych okoliczności zewnętrznych, np. rozwoju wspólnego rynku. To uzasadniałoby zaklasyfikowanie środka jako istniejącej pomocy. Komisja zbadała zatem, czy art. 1 lit. b) pkt (v) zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 659/1999 można zastosować do przedmiotowej sprawy. Przepis ten nadaje status istniejącej pomocy środkom, które stały się pomocą „ze względu na rozwój wspólnego rynku bez wprowadzenia zmian przez państwo członkowskie”.

(196) Komisja nie stwierdziła wystąpienia jakiegokolwiek rozwoju wspólnego rynku odpowiadającego definicji podanej przez Trybunał Sprawiedliwości⁹, tzn. zmiany „gospodarczego i prawnego kontekstu w sektorze, którego dotyczy sporny środek”, która mogła być spowodować, że taryfa stanie się pomocą⁽⁹²⁾. Przedsiębiorstwo Alcoa nie wskazało takiej zmiany ani nie udowodniło istnienia związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy zmianą a charakterem taryfy. Ponadto nawet zakładając, że miał miejsce rozwój wspólnego rynku – co jest kwestionowane – nie mogło to mieć znaczenia dla oceny przedmiotowego środka: status istniejącej pomocy przyznany dzięki hipotetycznemu rozwojowi wspólnego rynku nie mógł trwać po wprowadzeniu przez państwo członkowskie dalszej istotnej zmiany środka (mechanizmu finansowania opartego na zasobach państwowych) między innymi w świetle drugiego kryterium wymienionego w art. 1 lit. b) pkt (v) zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 659/1999. Ponieważ okres badany w obecnym postępowaniu jest późniejszy niż ta zmiana, rozwój wspólnego rynku nie może być brany pod uwagę w ocenie. Czynniki związane z rozwojem wspólnego rynku, który wystąpiłby po wprowadzeniu nowego mechanizmu finansowania, byłby równie nieistotny, ponieważ środek stanowiłby już pomoc państwa w momencie, kiedy taki rozwój miał miejsce. Dlatego też można odrzucić twierdzenie przedsiębiorstwa Alcoa.

(197) Komisja zbadała również, czy taryfę Alcoa można uznać za istniejącą pomoc na podstawie art. 1 lit. b) pkt (ii) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 dotyczącego „zatwierdzonej pomocy, tj. programów pomocowych i pomocy indywidualnej, które zostały zatwierdzone przez Komisję lub przez Radę”. Argumenty przedsiębiorstwa Alcoa i władz włoskich opierają się na nieograniczonej ważności decyzji zatwierdzającej w sprawie *Alumix*, w której uznano taryfę Alcoa za istniejącą pomoc w oparciu o powyższy przepis.

(198) Alcoa i władze włoskie twierdzą, że decyzja w sprawie *Alumix* nie była ograniczona w czasie (zob. powyżej motywy 93 i 119). Utrzymują, że w decyzji w sprawie *Alumix* Komisja ustaliła – na czas nieokreślony – że taryfa Alcoa nie była środkiem pomocy. Ponadto twierdzą, że rozszerzenie środka istniejącej pomocy stanowiłoby nową pomoc, ale nie występuje żadna nowa pomoc w przypadku, gdy rozszerzany środek nie

był uznawany za pomoc. Dlatego też, jeśli Komisja zmieni teraz swoją ocenę i ustali, że środek stanowi pomoc państwa, wówczas taryfa, z której przedsiębiorstwo Alcoa korzystało do tej pory, powinna zostać uznana za istniejącą pomoc lub być uprawniona do traktowania jako istniejąca pomoc, w oparciu o orzecznictwo dotyczące centrów koordynacyjnych mających siedzibę w Belgii⁽⁹³⁾ i należałoby wykluczyć konieczność odzyskania pomocy (zob. motyw 94 powyżej).

6.3.1. Czasowy zakres decyzji w sprawie *Alumix*

(199) Decyzje Komisji, w których stwierdza się, że dany środek nie stanowi pomocy państwa, mają z racji swojego charakteru ograniczony zakres czasowy w przypadkach, gdy ustalenie, że środek nie stanowi pomocy państwa, oparte jest na teście prywatnego inwestora i obejmuje przegląd warunków rynkowych, które można odpowiednio ocenić jedynie w ograniczonym okresie⁽⁹⁴⁾. Fakt istnienia ograniczenia w czasie nie oznacza, że zdaniem Komisji dany środek na pewno stanie się pomocą państwa po upływie okresu przewidzianego w decyzji.

(200) Decyzja w sprawie *Alumix* podjęta została w oparciu o dekret z dnia 19 grudnia 1995 r., w którym ustanowiono taryfę na okres 10 lat. W decyzji wyraźnie przewidziano, że taryfa zostanie zniesiona po 31 grudnia 2005 r. W sprawie *Alumix* Komisja przeprowadziła szczegółową ocenę cen i tendencji w sektorze energii elektrycznej w okresie 10 lat, przedstawionych w tabelach, które są integralną częścią decyzji i przewidują stosowanie taryfy Alcoa tylko do 2005 r. Takie ceny i tendencje są z natury rzeczy zmienne i Komisja nie mogła stwierdzić, że pomoc państwa nie zaistnieje nigdy, zwłaszcza w świetle progresywnej liberalizacji rynków energii elektrycznej.

(201) Ustalenia zawarte w decyzji należy zatem interpretować jako obowiązujące wyłącznie do 2005 r. Wyraźnie potwierdził to Sąd Pierwszej Instancji w pkt 105 i 106 wyroku podtrzymującego decyzję z 2006 r. w sprawie wszczęcia postępowania⁽⁹⁵⁾.

⁽⁹³⁾ Zob. przypis 48.

⁽⁹⁴⁾ Należy dokonać rozróżnienia pomiędzy ogólnymi kryteriami oceny przedstawionymi w decyzji w sprawie *Alumix* oraz zastosowaniem tych kryteriów do przedmiotowej sprawy. W ogólnych kryteriach w decyzji w sprawie *Alumix* przewiduje się, że w sytuacji braku alternatywnych rynków zbytu oraz w celu uniknięcia pogorszenia sytuacji w zakresie nadmiaru zdolności produkcyjnych racjonalnie działający dostawca energii elektrycznej sprzedaje ją swoim najlepszym klientom po cenie pokrywającej krańcowe koszty produkcji zwiększonej o niewielki wkład w koszty stałe. Te kryteria ogólne zachowują ważność bez względu na tymczasowy charakter decyzji je wprowadzającej i Komisja nie zamierza ich tutaj kwestionować.

⁽⁹⁵⁾ Zob. przypis 40. W pkt 105 stwierdzono: „zarówno z wniosku, w którym stwierdzono, że taryfa, według której wnosi opłaty zakład wnioskującego, została zatwierdzona dekretem z mocą ustawy z 1995 r., jak również z samego sformułowania tego dekretu z mocą ustawy wynika jasno, że prywatyzacja [zakładu *Alumix*] wymaga wsparcia ze strony rządu włoskiego [...] w celu zdefiniowania taryfy opłat ENEL za elektryczność [dotyczącej tych dwóch zakładów], w miarę możliwości w drodze podpisania długoterminowej umowy (na 10 lat) dotyczącej cen konkurencyjnych na poziomie europejskim oraz że sposób nakładania dodatkowych opłat [*sovrapprezzi*] przewidzianych w [decyzji IPC nr 13/92] [...] został zniesiony od dnia 31 grudnia 2005 r.”.

⁽⁹²⁾ Wyrok w sprawach połączonych C-182/03 i C-217/03 *Belgia przeciwko Komisji*, [2006] Zb.Orz. I-5479.

- (202) Odrzucić należy również twierdzenie władz włoskich, że decyzja w sprawie *Alumix* była celowo nieograniczona w czasie, aby uwzględnić konieczność istnienia środka długoterminowego (zob. motyw 119). Ustęp w decyzji w sprawie *Alumix*, na który powołują się władze włoskie („restrukturyzacja i przywrócenie działań zakładu *Alumix* do poziomu rentowności gwarantuje, że rozwój tych obszarów nie jest krótko-, a długoterminowy”) nie zawiera odniesienia do taryf, które uznano za niestawiające pomocy państwa, ale do innych restrukturyzacyjnych środków pomocy dla zakładu *Alumix*. Ponadto w przedmiotowym ustępie stwierdza się jedynie, że dalsze funkcjonowanie zakładu *Alumix* przyczyni się do długoterminowego rozwoju tych obszarów i nie może być interpretowane w sposób sugerowany przez Włochy.
- (203) Podsumowując, wobec faktu, że ważność decyzji w sprawie *Alumix* ograniczona była datą 31 grudnia 2005 r., taryfa stosowana od dnia 1 stycznia 2006 r. na mocy art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005 stanowi nową pomoc ze względu na zmianę w okresie obowiązywania środka, zgodnie z wyrokiem w sprawie *Diputación Foral de Álava* ⁽⁹⁶⁾.
- 6.3.2. *Zmiana w okolicznościach wpływających na ważność decyzji w sprawie Alumix*
- (204) Komisja zbadała argument przedsiębiorstwa Alcoa, według którego nigdy nie zaszła „zmiana okoliczności”, która mogłaby zakończyć obowiązywanie decyzji w sprawie *Alumix*, ponieważ ani liberalizacja rynku, ani rola powierzona Funduszowi Wyrównawczemu nie wpłynęły na cenę płaconą przez przedsiębiorstwo Alcoa. Cena ta pozostała zgodna z kryteriami *Alumix*, tak więc w mocy pozostaje ustalenie Komisji, że nie wystąpiła pomoc państwa (zob. motyw 93).
- (205) Analiza faktów pokazuje jednak, że warunki taryfowe, które Komisja wyjaśniła w sprawie *Alumix*, uległy zasadniczej zmianie, której znaczenie Alcoa usiłuje pomniejszyć, przedstawiając ją jedynie jako szczegół administracyjny, polegający na zmianie taryfy przyznawanej przez dostawcę energii elektrycznej na zasadach rynkowych na taryfę będącą tylko z nazwy poprzednią taryfą, która jest dotowana przez państwo.
- (206) Trudno jest ocenić tę zmianę jako zmianę o „czysto formalnym charakterze”, która „nie zmienia treści zatwierdzonych taryf”, jako że nowy mechanizm finansowania zmienił te warunki ekonomiczne, na których oparta była decyzja *Alumix*.
- (207) Wystarczy przypomnieć, że w sprawie *Alumix* skoncentrowano się na zachowaniu dostawcy energii elektrycznej, czyli na przedsiębiorstwie ENEL. Cena preferencyjna nie stanowiła korzyści dla przedsiębiorstwa Alcoa, ponieważ Komisja uznała na podstawie testu prywatnego
- inwestora, że sprzedaż energii elektrycznej po przedmiotowej cenie była racjonalnym zachowaniem ze strony przedsiębiorstwa ENEL. Jednakże test prywatnego inwestora jest pozbawiony znaczenia w sytuacji, kiedy taryfa nie jest już dobrowolnie oferowana przez ENEL (które otrzymuje standardową cenę), lecz jest wynikiem rekompensaty wypłaconej przez państwo. W nowych warunkach zachowanie dostawcy energii elektrycznej nie ma już znaczenia dla sprawy.
- (208) Ponadto wprowadzenie z dniem 1 stycznia 2006 r. mechanizmu indeksacji z 4 % pułapem w rocznej podwyżce ceny Alcoa (zob. motyw 49) stanowi dodatkową znaczącą zmianę pierwotnych warunków taryfowych, i to zmianę, której nie można uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem, biorąc pod uwagę, że od 2005 r. aż do kryzysu gospodarczego z końca 2008 r. ceny elektryczności na rynku hurtowym stale wzrastały.
- (209) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Alcoa, a zgodnie z opinią rzecznika generalnego Fennely’ego w sprawie *Włochy i Sardegnia Lines przeciwko Komisji* ⁽⁹⁷⁾ fakt, że cena płacona przez to przedsiębiorstwo na mocy nowych warunków do końca 2005 r. jest identyczna z ceną, w przypadku której uznano w decyzji w sprawie *Alumix*, że nie stanowi ona pomocy, nie może uzasadniać wniosku, że środek nie został zmieniony w znaczący sposób. Wypowiadając się o tym, co można uznać za istotną zmianę w programie pomocy, rzecznik generalny Fennely stwierdził, że „wprowadzenie zupełnie nowej metody przekazywania faktycznie jednakowego poziomu pomocy stanowi istotną zmianę w pierwotnym systemie”. Przedmiotowa taryfa jest zatem zupełnie różna od systemu ocenianego w decyzji w sprawie *Alumix*. Ustalenia w sprawie *Alumix* nie mają zatem zastosowania dla obecnej sprawy i pozostałyby bez znaczenia nawet, gdyby założono, dla dobra argumentacji, że decyzja w sprawie *Alumix* nie była ograniczona w czasie.
- (210) Z podobnych powodów wyrok w sprawie belgijskich centrów koordynacyjnych, na którym opiera się Alcoa, nie jest właściwą podstawą, na której można opierać oczekiwanie zastosowania takich samych zabezpieczeń proceduralnych, jakie miałyby zastosowanie do istniejącej pomocy. Wyrok ten odnosi się do spraw, w których Komisja zmieniła swoją ocenę programu pomocy, który wcześniej nie został uznany za pomoc państwa. W pkt 77 Sąd ustalił zasadę, że we takich przypadkach Komisja musi postępować zgodnie z procedurą monitorowania istniejącej pomocy. Jednak zasada ta znajduje zastosowanie wyłącznie w przypadku gdy program pomocy nie został zmieniony w sposób istotny. W obecnej sprawie warunki taryfy Alcoa zostały w sposób istotny zmienione przez państwo członkowskie, co wykazano w motywach 205–208. W związku z tym w obecnej sytuacji Komisja nie odstępuje od wcześniejszej oceny tego samego środka, lecz dokonuje oceny nowego, innego środka.

⁽⁹⁶⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawach połączonych T-127/99, T-129/99 i T-148/99 *Diputación Foral de Álava i inni przeciwko Komisji*, [2002] Rec. II-1275, pkt 175, cytowany w pkt 114 wyroku Trybunału.

⁽⁹⁷⁾ Połączone sprawy C-15/98 i C-105/99, [2000] Rec. I-8855, pkt 74 opinii.

(211) Opisanych zmian nie można oddzielić od wcześniejszego programu pomocy, ponieważ mają one wpływ na samą istotę mechanizmu, a przedmiotowa taryfa stanowi w całości pomoc, zgodnie z wyrokiem w sprawie *Gibraltar* ⁽⁹⁸⁾.

6.3.3. Wnioski dotyczące definicji taryfy jako nowej pomocy

(212) W świetle powyższego Komisja jest zdania, że przedłużenie przedmiotowej taryfy Alcoa stanowi nową pomoc od dnia 1 stycznia 2006 r., w którym weszła w życie ustawa nr 80/2005.

6.4. Zgodność pomocy z prawem

(213) Zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE państwa członkowskie muszą informować Komisję o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy i nie mogą wprowadzać w życie projektowanych środków dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.

(214) Jako że władze włoskie nie powiadomiły Komisji o art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, pomoc jest niezgodna z prawem.

6.5. Zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem

(215) W ramach odstępstwa od ogólnego zakazu pomocy państwa przewidzianego w art. 87 ust. 1 Traktatu WE pomoc państwa można uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeżeli spełnia warunki umożliwiające zastosowanie jednego z wyjątków przewidzianych w Traktacie.

(216) Pomoc państwa przyznana przedsiębiorstwu Alcoa na mocy art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005 może zostać zaklasyfikowana jako pomoc operacyjna, która z zasady jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. W sprawie 86/89 *Włochy przeciwko Komisji* Trybunał Sprawiedliwości uznał, że „przedmiotowa pomoc, przyznana bez żadnych konkretnych warunków i wyłącznie w oparciu o wykorzystane ilości, powinna zostać uznana za pomoc operacyjną dla przedmiotowych przedsiębiorstw, która jako taka miała wpływ na warunki handlowe w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” ⁽⁹⁹⁾.

(217) Również w sprawie *Siemens przeciwko Komisji* Sąd Pierwszej Instancji przypominał zasadę, że „pomoc operacyjna, a więc pomoc mająca na celu obniżenie ponoszonych przez przedsiębiorstwo kosztów, które musiałoby ono normalnie ponosić w ramach swojej normalnej działalności lub codziennych działaniach, zasadniczo nie wchodzi w zakres art. 92 ust. 3 [obecnie art. 87 ust. 3] [...]. Zgodnie ze stosownym orzecznictwem skutkiem takiej pomocy jest zasadniczo zakłócenie konkurencji w sektorach, w których jest przyznawana, przy czym jednocześnie ze względu na swój charakter nie może ona pomóc w osiągnięciu żadnego z celów wymienionych wcześniej wyjątków” ⁽¹⁰⁰⁾.

(218) Niemniej jednak istnieją jasno zdefiniowane sytuacje, w których pomoc operacyjna może zostać przyznana. W szczególności pomoc operacyjną na cele środowiskowe można przyznać w oparciu o wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska ⁽¹⁰¹⁾. Pomoc operacyjna może zostać również zatwierdzona wyjątkowo jako pomoc regionalna na obszarach objętych pomocą. Komisja dokonała oceny, czy taryfę Alcoa można przypisać do jednej z tych kategorii.

(219) Komisja zauważa, że nie istnieje możliwość zatwierdzenia taryfy jako pomocy na ochronę środowiska, jako że cel przedmiotowej taryfy nie ma charakteru związanego ze środowiskiem.

6.5.1. Zgodność z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej (*Sardynia*)

(220) Pomoc operacyjną można wyjątkowo przyznać na obszarach objętych pomocą na mocy odstępstwa przewidzianego w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE. W przedmiotowym okresie region Wenecji Euganejskiej, w którym zlokalizowana jest huta w miejscowości Fusina, nie kwalifikował się do pomocy w oparciu o art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE. Region Sardynii z kolei kwalifikował się do takiej pomocy do końca 2006 r. Komisja zbadała zatem, czy taryfa preferencyjna dla zlokalizowanej w Portovesme huty przedsiębiorstwa Alcoa może zostać zatwierdzona na mocy wytycznych z 1998 r. w sprawie krajowej pomocy regionalnej ⁽¹⁰²⁾.

(221) Zgodnie z pkt 4.15 pomoc operacyjną można przyznać w wyjątkowych sytuacjach, pod warunkiem że (i) jest ona uzasadniona w kategoriach jej wkładu w rozwój regionalny i jej charakteru, oraz (ii) jej poziom jest proporcjonalny do niedostatków, które powinna zniwelować. Państwo członkowskie musi wykazać istnienie wszelkich niedostatków i ocenić ich wagę. Zgodnie z pkt 4.17 wytycznych pomoc operacyjna musi być ograniczona czasowo i stopniowo redukowana.

(222) Włochy twierdzą (zob. motyw 125), że przedłużające się trudności związane z wysokimi kosztami energii elektrycznej wykorzystywanej na potrzeby produkcji aluminium na Sardynii i w Wenecji Euganejskiej, potwierdzone w decyzji w sprawie *Alumix*, uzasadniają przedłużenie obowiązywania taryfy.

(223) W decyzji w sprawie *Alumix* nie zatwierdzono taryfy na okres 1996–2005 jako pomocy regionalnej, tylko stwierdzono, że nie stanowi ona pomocy. Nie można wobec tego argumentować, że w sprawie *Alumix* Komisja uznała, że przyznanie pomocy operacyjnej było uzasadnione w oparciu o aspekty regionalne.

⁽⁹⁸⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawach połączonych T-195/01 i T-207/01 *Rząd Gibraltaru przeciwko Komisji*, [2002] Rec. II-2309, pkt 111: „Odpowiednio, pierwotny program przekształca się w nowy program pomocy jedynie w przypadku gdy zmiana ta ma wpływ na istotę programu pierwotnego. W sytuacji gdy nowy element jest w oczywisty sposób możliwy do oddzielenia od programu początkowego, nie dochodzi do istotnej zmiany istniejącego programu”.

⁽⁹⁹⁾ Rec. 1990, s. I-3891; sprawa C-301/87 *Francja przeciwko Komisji*, [1990] Rec. I-307, pkt 50.

⁽¹⁰⁰⁾ Sprawa T-459/93, [1995] Rec. II-1675, pkt 48.

⁽¹⁰¹⁾ Dz.U. C 37 z 3.2.2001, s. 3 oraz Dz.U. C 82 z 1.4.2008, s. 1.

⁽¹⁰²⁾ Zob. przypis 34.

- (224) Zgodnie z art. 2 wytycznych „indywidualna płatność pomocowa *ad hoc* na rzecz pojedynczego przedsiębiorstwa bądź pomoc ograniczona do jednego obszaru działalności może wywierać poważny wpływ na konkurencję na danym rynku, a jej skutki dla rozwoju regionalnego będą prawdopodobnie zbyt ograniczone [...]. W konsekwencji odstępstwa takie mogą normalnie być przyznawane jedynie w ramach otwartych wielosektorowych systemów pomocy, w danym regionie, oraz dla wszystkich przedsiębiorstw funkcjonujących w danym sektorze”. Taryfa opłat za energię elektryczną przyznana w sposób selektywny indywidualnym przedsiębiorstwom w sektorze metalurgicznym stoi w wyraźnej sprzeczności z duchem pomocy regionalnej, która musi mieć charakter wielosektorowy. Ponieważ jednak nie istnieje bezwarunkowy zakaz udzielania pomocy *ad hoc*, Komisja przeanalizowała, czy istnieją wyjątkowe okoliczności, które uzasadniałyby przyznanie taryfy.
- (225) Komisja wzięła pod uwagę w szczególności niedoskonałości rynku energii elektrycznej na Sardynii, udokumentowane przez władze włoskie i przedsiębiorstwo Alcoa.
- 6.5.1.1. Rynek energii elektrycznej na Sardynii w kontekście Włoch
- (226) Włoski rynek energii elektrycznej jest zasadniczo mocno skoncentrowany, choć w nieco mniejszym stopniu w strefie północnej. Operatorem dominującym we wszystkich strefach jest dawny monopolista ENEL; wyjątkiem jest Sardynia, gdzie ENEL tworzy duopol z E.ON. ENEL ma znaczną siłę rynkową i włoski organ ds. konkurencji uznał, że przedsiębiorstwo to nadużyło swojej pozycji rynkowej w latach 2004–2005. Ceny energii elektrycznej we Włoszech są zasadniczo wysokie ze względu na strukturę produkcji elektryczności opartą zasadniczo na paliwach kopalnych (głównie gaz), brak elektrowni jądrowych oraz ograniczenia przesyłowe gazociągów międzysystemowych łączących Włochy z pozostałą częścią Europy.
- (227) Na Sardynii, której udział w zainstalowanej mocy netto we Włoszech wynosi 4,1 %⁽¹⁰³⁾, energia elektryczna wytwarzana jest zasadniczo w elektrociepłowniach wykorzystujących paliwa kopalne (węgiel, olej opałowy, smołę rafineryjną). Na wyspie nie istnieje infrastruktura gazu ziemnego.
- (228) Sardynia ma problemy z powodu nadwyżki produkcyjnej energii elektrycznej, szczególnie w segmencie wysokokosztowym (elektrownie napędzane olejem) ze względu na zarzucone przez rząd włoski plany skoncentrowania na wyspie włoskiego przemysłu ciężkiego. Doprowadziło to do nadmiernych inwestycji przedsiębiorstwa ENEL w elektrownie. Takie zakłady są nie tylko kosztowniejsze pod względem strukturalnym, ale również szybko stają się przestarzałe technologicznie. Eksport produkowanej na Sardynii energii elektrycznej do Włoch kontynentalnych ograniczony jest również niewielką przepustowością gazociągu międzysystemowego⁽¹⁰⁴⁾, w którym wступują ograniczenia przesyłowe.
- (229) Dwa przedsiębiorstwa produkujące energię elektryczną, ENEL i E.ON, mają łącznie 95-procentowy udział w
- rynku dostaw elektryczności na Sardynii (mniej więcej 58 % E.ON i 42 % ENEL). Z dochodzenia dotyczącego sektora energii elektrycznej⁽¹⁰⁵⁾ wynika, że pod względem konkurencyjnym sytuację na Sardynii można zaklasyfikować jako duopol z kolektywną pozycją dominującą. Koncentracja na rynku jest wysoka, choć nie najwyższa we Włoszech⁽¹⁰⁶⁾. Dzięki sprawowaniu kontroli nad praktycznie wszystkimi elektrowniami podszczytowymi i szczytowymi, E.ON i ENEL ustalają ceny energii praktycznie we wszystkich porach dnia. Jednakże sytuacja na Sardynii wydaje się być mniej krytyczna niż na południu Włoch⁽¹⁰⁷⁾, gdzie ENEL cały czas samodzielnie ustala ceny.
- (230) Hurtowe ceny energii elektrycznej we Włoszech należą do najwyższych w Europie⁽¹⁰⁸⁾, a ceny na Sardynii do najwyższych we Włoszech. W 2007 r. krajowa średnia cena (PUN) wyniosła 70,99 EUR za MW/h, natomiast na Sardynii średnia cena strefowa wyniosła 75,00 EUR za MW/h, co stanowiło obniżkę w stosunku do 80,00 EUR za MW/h w 2006 r.⁽¹⁰⁹⁾ W 2008 i 2009 r. średnie ceny regionalne na Sardynii znowu wzrosły. W pierwszej połowie 2009 r. ceny na Sardynii pozostawały stale powyżej poziomu średniej krajowej (średnia cena wyniosła 106,60 EUR MW/h, zaś PUN 60,50 EUR MW/h). Nie istnieją dane liczbowe na temat cen w ramach umów dwustronnych na Sardynii, jako że dane takie nie są dostępne publicznie i władze włoskie zdecydowały, że ich nie podadzą (zob. motyw 63).
- (231) Podsumowując, rynek energii elektrycznej na Sardynii doświadcza złożonych trudności (z których część charakterystyczna jest jednak dla całości Włoch), które można podsumować w następujący sposób: wysokie ceny, znaczny stopień koncentracji na rynku, siła rynkowa operatorów dominujących, nadwyżka zdolności produkcyjnych w segmencie wysokokosztowym, względna niewydolność zakładów produkujących energię, które stają się przestarzałe, brak dostępu do infrastruktury gazu ziemnego i ograniczona przepustowość gazociągu międzysystemowego.
- 6.5.1.2. Wkład w rozwój regionalny
- (232) Pierwszą kwestią, którą należy uwzględnić jest to, czy takie problemy mają poważny wpływ na rozwój gospodarczy Sardynii. Ceny energii elektrycznej na wyspie są wysokie, a połączenie międzysystemowe ma ograniczoną przepustowość. W sprawie C 34/02⁽¹¹⁰⁾ Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że brak wzajemnych połączeń energetycznych stanowi ograniczenie dla rozwoju MŚP.

⁽¹⁰⁵⁾ Zob. przypis 43.

⁽¹⁰⁶⁾ Indeks Herfindahla-Hirschmanna na Sardynii waha się w granicach od 3 000 do 3 500. W strefie południowej jednakże wartość tego indeksu jest wyższa.

⁽¹⁰⁷⁾ Na Sardynii E.ON może ustalać cenę w odniesieniu do 67 % godzin, zaś ENEL w odniesieniu do 29 % godzin. Jeśli weźmie się pod uwagę również strefy przyległe, ENEL ustala ceny w makrostrefie *Macrosud-Sardegna* w odniesieniu do 63 % godzin. Z kolei w regionie *MacroSud* przedsiębiorstwo ENEL ustala ceny w odniesieniu do 100 % godzin.

⁽¹⁰⁸⁾ Przykładowo, w 2007 r. średnia cena hurtowa we Włoszech (za obciążenie podstawowe na rynku dnia następnego) na włoskiej giełdzie energii elektrycznej IPEX wyniosła 70,99 EUR za MW/h w porównaniu z ceną 37,97 EUR na niemieckiej giełdzie EEX oraz 40,78 EUR na francuskiej giełdzie Powernext.

⁽¹⁰⁹⁾ Sprawozdanie AEEG za 2008 r., oparte o dane z GME (Gestore del Mercato Elettrico).

⁽¹¹⁰⁾ Zob. przypis 38.

⁽¹⁰³⁾ Źródło: „Indagine conoscitiva sullo stato della liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas naturale”, maj 2005 r.

⁽¹⁰⁴⁾ Sardynię łączy obecnie z kontynentalnymi Włochami gazociąg międzysystemowy o przepustowości 270 MWh (SACOI).

(233) O ile prawdą jest, że MŚP w mniejszym stopniu odczuwają wpływ wysokich cen energii elektrycznej niż duże energochłonne branże, nie można automatycznie utożsamiać interesu pojedynczej branży z interesem regionu. Innymi słowy pomoc operacyjna w regionie objętym pomocą nie może zostać zatwierdzona z powodu trudności, których doświadcza jedna branża, a wręcz przeciwnie – należy wykazać jej trwały wkład w rozwój regionalny. Komisja uważa, że regionalne ograniczenie wynikające ze stanu rynku energii elektrycznej na Sardynii nie zostało dostatecznie uzasadnione przez Włochy.

(234) Gdyby jednak nawet przyjąć założenie, że istnieje regionalne ograniczenie, to nadal musiałyby zostać spełnione kryteria określone w wytycznych. Pomoc musi trwale przyczynić się do rozwoju regionalnego i być proporcjonalna do ograniczeń, które ma eliminować.

(235) W rozpatrywanym przypadku twierdzenie, że taka pomoc operacyjna przyczyniłaby się trwale do rozwoju regionalnego, jest nie do przyjęcia. Nawet gdyby uznano, że utrzymanie huty aluminium Alcoa (lub pozostałych beneficjentów preferencyjnych taryf) stanowi wkład w zatrudnienie i w utrzymanie bazy produkcyjnej na wyspie, skutki te nie byłyby trwałe. Samo przedsiębiorstwo Alcoa twierdzi, że wycofanie taryfy oznaczałoby natychmiastowe zamknięcie huty w Portovesme. Władze włoskie przedstawiają taryfę jako środek tymczasowy, który ma funkcjonować tylko do zakończenia w 2010 r. realizowanych obecnie projektów infrastrukturalnych w zakresie wytwarzania energii elektrycznej i połączeń wzajemnych (rurociąg GALSI i kabel podmorski SAPEI). Chodzi o to, czy takie zmiany strukturalne są w stanie doprowadzić ceny energii elektrycznej do poziomów odpowiadających potrzebom producentów aluminium. Komisja uważa, że dzięki nowej infrastrukturze Sardynia będzie w stanie produkować i sprzedawać energię elektryczną w przybliżeniu po tej samej cenie co Włochy kontynentalne, eliminując tym samym regionalne różnicowanie. Komisja nie rozumie jednak, w jaki sposób takie projekty mogłyby doprowadzić do obniżenia cen energii elektrycznej do poziomu 30 EUR/MWh, który jest niezbędny według przedsiębiorstwa Alcoa, aby działalność huty była rentowna.

(236) Komisja zauważa również, że istnienie dotacji państwowej mającej na celu zmniejszenie kosztów energii elektrycznej ponoszonych przez dużych użytkowników, nie zachęca dostawców energii elektrycznej do obniżania cen w celu utrzymania swoich największych klientów, ani nie zapobiega pogarszaniu się ich struktury kosztów. Zamiast tego dotacja zazwyczaj stanowi silniejszy bodziec dla dostawców do wykorzystania swojej siły rynkowej. Dlatego, nawet gdyby prawdą było, biorąc pod uwagę nadwyżkę zdolności produkcyjnych, że przedsiębiorstwo Alcoa normalnie byłoby w stanie uzyskać konkurencyjną cenę, gdyby nie siła rynkowa dostawców energii elektrycznej (którzy mają

interes w utrzymaniu wysokich cen, zob. odpowiednio motywy 121 i 99), Komisja uważa, że preferencyjna taryfa nie jest właściwym instrumentem dla osłabienia takiej siły rynkowej.

(237) Przy okazji należy zwrócić uwagę, że decyzja w sprawie *Alumix* była oparta na przeciwstawnym założeniu, tj. że więksi klienci, tacy jak przedsiębiorstwo Alcoa, mieli siłę rynkową polegającą na znacznej sile przetargowej wobec ENEL i że tym samym ENEL, gdyby było prywatnym przedsiębiorstwem, musiałyby stosować niższe ceny sprzedaży.

6.5.1.3. Proporcjonalność

(238) Dotacja przyznana Alcoa jest dużo wyższa niż jakkolwiek różnica między cenami energii elektrycznej we Włoszech kontynentalnych a cenami na Sardynii dla tej samej kategorii klientów. Taryfa nie jest więc proporcjonalna do ograniczeń regionalnych, którym rzekomo ma zapobiegać.

6.5.1.4. Stopniowe wycofywanie pomocy

(239) Regionalna pomoc operacyjna musi mieć charakter malejący (zob. pkt 4.17 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej). W ramach mechanizmu indeksacji wprowadzonego art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, zgodnie z wykładnią AEEG (zob. powyżej motywy 49 i 50), taryfa jest zwiększana rocznie o odsetek odzwierciedlający trendy w cenach energii elektrycznej w UE, ale ten wzrost nie może przekroczyć 4 %. Taka taryfa jest taryfą malejącą tylko wówczas, gdy maleją średnie ceny netto UE (ponieważ taryfa Alcoa nie może maleć, a tylko rosnać). We wszystkich innych przypadkach taryfa jest rosnąca i wiąże się z coraz większą korzyścią dla przedsiębiorstwa Alcoa⁽¹¹¹⁾. W efekcie, w związku z szybko rosnącymi cenami w UE pomoc dla Alcoa, od chwili wprowadzenia odnośnej taryfy, faktycznie stale rośnie.

6.5.1.5. Wnioski dotyczące zgodności środka z zasadami pomocy regionalnej dla Sardynii

(240) W związku z powyższym Komisja uważa, że rozszerzenia wspomnianej taryfy nie można uznać za zgodne z zasadami pomocy regionalnej w świetle wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej z 1998 r. Ponieważ Sardynia nie była już regionem kwalifikującym się do pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. a) przez cały okres 2007–2013, nie ma potrzeby analizować zgodności pomocy w świetle wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

⁽¹¹¹⁾ Nawet przyjmując, że średnie ceny w UE wzrosną o mniej niż 4 %, bezwzględna przewaga taryfy dla Alcoa nadal by rosła. Przykładowo, gdyby cena Alcoa wynosiła 30 EUR, a średnia cena energii elektrycznej w Europie 60 EUR (korzyść: 30 EUR), wzrost o 3 % oznaczałby cenę Alcoa 30,9 EUR wobec średniej europejskiej ceny 61,8 EUR (nowa korzyść: 30,9 EUR).

6.5.2. Inne względy dotyczące zgodności (Wenecja Euganejska i Sardynia)

- (241) Włochy i przedsiębiorstwo Alcoa utrzymywały, że taryfa Alcoa ma na celu zaradzenie niedoskonałościom na rynkach energii elektrycznej, na których nie pojawiły się jeszcze ceny konkurencyjne. Twierdzi się, że wysokie ceny energii elektrycznej zagrażają konkurencyjności energochłonnych branż, w tym produkcji aluminium hutniczego. Utrzymuje się, że pomoc zapobiegnie przeniesieniu przedsiębiorstwa poza obszar Europy. Twierdzi się, że pomoc ma efekt zachęty, ponieważ w przeciwnym razie, przy braku pomocy, przedsiębiorstwo zamknęłoby swoje huty na Sardynii i w Wenecji Euganejskiej.
- (242) Takie twierdzenia można skomentować w następujący sposób. Niedoskonałego funkcjonowania rynków energii elektrycznej nie można uznać za niedoskonałość rynku *sensu stricto*: pojęcie to odnosi się do niezdolności konkurencyjnego rynku do samodzielnego uzyskania społecznie optymalnego wyniku, natomiast w tym przypadku problemem jest niedostateczna konkurencyjność odnośnych rynków. Rozwiązaniem może być tylko większa – a nie mniejsza – konkurencja, a więc stworzenie autentycznie zintegrowanego rynku energii elektrycznej. Taryfy energii elektrycznej ustanowione przez państwo mają zazwyczaj odwrotny skutek, tj. tworzą wykluczenia i bariery wejścia dla nowych podmiotów, utrudniając w ten sposób integrację rynku. Komisja uważa zatem, że pomoc operacyjna w formie sztucznie niskich taryf energii elektrycznej nie jest właściwym instrumentem do zaradzania niedoskonałościom rynków energii elektrycznej.
- (243) Należy również zauważyć, że często cytowane wnioski specjalistycznych forów, takich jak grupa wysokiego szczebla do spraw konkurencyjności, energii i środowiska (zob. wyżej motywy 78 i 124) nie sugerują, iż należy przyznać specjalną pomoc państwa w celu rozwiązania kwestii konkurencyjności pojawiających się w związku z wysokimi cenami energii elektrycznej, lecz podkreślają potrzebę pełnej zgodności z mającymi zastosowanie zasadami pomocy państwa⁽¹¹²⁾.
- (244) Komisja wyraziła wątpliwości w odniesieniu do podobnych argumentów, łączących środki pomocy z celem polegającym na zapobieganiu relokacji branży poza UE w sprawie Terni⁽¹¹³⁾ i z podobnych względów nie widzi

konieczności bardziej szczegółowej analizy tej kwestii w niniejszej decyzji.

- (245) W obecnej sytuacji niskich cen aluminium na światowych rynkach (spowodowanych spadkiem światowego popytu, wywołanym z kolei przez kryzys ekonomiczny) włoskie huty Alcoa mogą nie być rentowne lub mogą odnotować straty przy braku taryfy. Nie można wykluczyć ich zamknięcia, nawet jeśli inne czynniki mogą wpływać na taką decyzję, w tym, na przykład, społeczne i środowiskowe koszty ich zamknięcia lub koszty i okres organizacji nowych zdolności produkcyjnych potencjalnie koniecznych dla uniknięcia utraty udziału w rynku.

6.5.3. Propozycja wirtualnej elektrowni (Sardynia)

- (246) W piśmie z dnia 19 stycznia 2007 r. (zwanym dalej „pismem z 2007 r.”) służby Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji przeanalizowały koncepcję środków przejściowych w celu stopniowego wycofania taryfy na Sardynii. Wydawało się, że sytuacja panująca na rynku Sardynii, częściowo ze względu na jego izolację, ograniczoną zdolność przesyłową połączenia międzysystemowego z Włochami kontynentalnymi i niekorzystne warunki konkurencji, daje podstawy, na zasadzie wyjątku, do zatwierdzenia pomocy operacyjnej w formie preferencyjnej taryfy na przejściowy okres około dwóch lat⁽¹¹⁴⁾, w trakcie którego będzie ona wycofywana, w zamian za przyjęcie środków zwiększających konkurencję na rynku Sardynii poprzez ustanowienie wirtualnej elektrowni, zwanej VPP⁽¹¹⁵⁾. Pismo w sposób wyraźny wykluczało hutę znajdującą się w Wenecji Euganejskiej⁽¹¹⁶⁾.
- (247) Pismo z 2007 r. zakładało, że odpowiednia VPP powinna umożliwić zaspokojenie około 25 % zapotrzebowania na energię elektryczną na Sardynii za pośrednictwem wirtualnych zdolności wytwórczych innych dostawców przez okres co najmniej pięciu lat. Pismo sugerowało następnie, że Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji powinna niezwłocznie nawiązać współpracę z władzami włoskimi w celu określenia praktycznych aspektów VPP.

⁽¹¹²⁾ Przykładowo, w trzecim sprawozdaniu z lutego 2007 r. grupa wysokiego szczebla stwierdziła: „W tym kontekście stosowanie bodźców, w tym dotacji i pomocy państwa o celu ogólnym, może być uzasadnione jako instrument polityczny. Mogą one wspierać odpowiedzialne postawy w społeczeństwie i środowisku, spójność regionalną, zrównoważony rozwój i różnorodność kulturową. Należy jednak stosować je tylko wtedy, gdy mamy do czynienia z wyraźną niedoskonałością rynku, kiedy dotacje okazują się właściwym instrumentem do realizacji wyraźnie określonego celu leżącego we wspólnym interesie i nie zakłócają konkurencji ani nie szkodzą środowisku [...]. Podjęcie działań jest uzasadnione, gdy takie dotacje szkodzą innym celom politycznym, jak walka ze zmianami klimatu, strategia lizbońska na rzecz zatrudnienia i wzrostu, właściwe funkcjonowanie rynków energii lub dostęp do surowców, nie spełniając przy tym ich pierwotnego celu”. (http://ec.europa.eu/enterprise/environment/hlg/doc_07:third_report_27_02_2007.pdf).

⁽¹¹³⁾ Decyzja Komisji z dnia 20 listopada 2007 r. w sprawie pomocy państwa nr C 36/A/06 przyznanej przez Włochy na rzecz ThyssenKrupp, Cementir oraz Nuova Terni Industrie Chimiche, pkt 144 i 145.

⁽¹¹⁴⁾ Pismo brzmi następująco: „Chcielibyśmy podkreślić, że dla wszystkich powinno być jasne, iż stopniowe wycofywanie musi być ściśle ograniczone do czasu wymaganego do uruchomienia VPP (który szacujemy na około dwa lata) i że będzie ono podlegać zasadzie »pierwszy i ostatni raz«”.

⁽¹¹⁵⁾ VPP zapewni uwolnienie wirtualnej zdolności wytwórczej przez dominujące podmioty w ramach procedur udzielania zamówień. VPP są zazwyczaj wykorzystywane do wspierania konkurencji na rynku hurtowym, ponieważ eliminują motywację do wykorzystania siły rynkowej przez podmiot dominujący w celu utrzymania cen na wysokim poziomie na rynku kasowym i terminowym. Cena płacona VPP przez nabywcę składa się z kursu wykonania, który zazwyczaj odzwierciedla koszty zmienne danej zdolności wytwórczej, oraz premii, która jest ustalana zgodnie z warunkami udzielania zamówień.

⁽¹¹⁶⁾ Posługując się następującą argumentacją: „Nie wydaje się, aby inne przedsiębiorstwa zlokalizowane w części kontynentalnej Włoch działały w takich samych wyjątkowych warunkach rynkowych, jak warunki panujące na Sardynii. Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji jest zdania, że nie ma powodu, by odstąpić od zasad dotyczących pomocy państwa”.

(248) Ze znacznym opóźnieniem, w dniu 9 lipca 2009 r., Włochy przyjęły przepisy ustawodawcze niezbędne do przyznania AEEG uprawnienia do ustanowienia takiego mechanizmu. W dniu 17 sierpnia 2009 r. AEEG przyjął decyzję ARG/elt 115/09 ustanawiającą przepisy wdrażające VPP. Praktyczne aspekty VPP są zgodne z kryteriami określonymi w piśmie z 2007 r. Taryfa ma zostać zniesiona trzy miesiące po uruchomieniu VPP i najpóźniej do dnia 31 grudnia 2009 r.

6.5.3.1. Opis włoskiej VPP

(249) Zgodnie ze szczegółowymi zasadami ustanowionymi przez AEEG, zarówno ENEL, jak i E.ON mają udostępnić wirtualne zdolności wytwórcze podmiotom, które nie są powiązane z żadnym z tych przedsiębiorstw. Zdolności, które mają zostać udostępnione (225 MW przez ENEL i 150 MW przez E.ON), zostały określone w stosunku do odpowiedniej jednostronnej siły rynkowej każdego z tych dwóch dominujących podmiotów. VPP ma pokryć co najmniej 25 % zapotrzebowania na energię elektryczną na Sardynii i będzie istnieć przez pięć lat, do zakończenia obecnie realizowanych projektów infrastrukturalnych mających na celu poprawę międzysystemowych połączeń sieci energetycznej pomiędzy Sardynią a Włochami kontynentalnymi.

(250) Udział w procedurach udzielania zamówień ma być otwarty dla podmiotów rynkowych działających zajmujących się sprzedażą użytkownikom końcowym. Okresy zapadalności oferowanych produktów będą wynosiły jeden rok lub pięć lat. Zamówienia będą udzielane na okres biegnący od 1 stycznia 2010 r.

(251) Ze względu na fizyczne ograniczenia sieci energetycznej na Sardynii włoska VPP została zaplanowana jako instrument finansowy⁽¹¹⁷⁾. W ramach tego rodzaju VPP nabywcy nie są zobowiązani do fizycznego dostarczenia przyznanej w ten sposób energii elektrycznej użytkownikom końcowym. Korzystają z automatycznej płatności zawsze, gdy cena płacona na rynku dnia następnego przekracza pewien próg. Dla istniejącego lub nowego podmiotu wchodzącego na rynek, który chce rozszerzyć swoją bazę klientów, zaleta posiadania zdolności wytwórczej VPP polega na tym, że VPP może być wykorzystana jako instrument zabezpieczający w stosunku do (innych) realizowanych fizycznie transakcji.

(252) Korzystny wpływ tego rodzaju VPP na konkurencję polega na tym, że podmioty dominujące nie mają motywacji, by wykorzystać swoją siłę rynkową do utrzymania

cen na rynku dnia następnego na wysokim poziomie, ponieważ korzyść wynikająca z takiej strategii zostanie przeniesiona na nabywców VPP.

6.5.3.2. Zgodność taryfy w oparciu o VPP

(253) Choć oczekuje się, że VPP będzie miała korzystny wpływ na konkurencję na rynku energii elektrycznej Sardynii i mimo propozycji złożonej w styczniu 2007 r., Komisja doszła do wniosku, że ze względów szczegółowo omówionych poniżej, w niniejszym przypadku VPP nie może stanowić wystarczającej podstawy do tego, by pomoc stała się zgodna ze wspólnym rynkiem w okresie przejściowym po ustanowieniu VPP, a tym bardziej w okresie przed jej ustanowieniem.

(254) Komisja nie zaprzecza, że w wyjątkowych okolicznościach środek zaradczy w postaci „liberalizacji rynku” (lub właściwie, w niniejszym przypadku – środek strukturalny mający na celu zwiększenie konkurencji na rynku, który nadal charakteryzuje się wysokim stopniem koncentracji, choć prawnie jest otwarty na konkurencję) może stanowić podstawę zgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem. W tym konkretnym przypadku Komisja wzięła pod uwagę charakter problemu, jaki stanowi konkurencja na rynku energii elektrycznej na Sardynii⁽¹¹⁸⁾, związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy tym problemem a pomocą oraz skuteczność VPP jako instrumentu naprawczego.

(255) Po pierwsze, w odniesieniu do charakteru problemu konkurencji na Sardynii, należy zauważyć, co następuje. Wysokie ceny na Sardynii są konsekwencją zbiegu następujących czynników: niedostatecznych połączeń międzysystemowych, struktury kosztów lokalnego portfela działalności wytwórczej oraz siły rynkowej dwóch głównych producentów. Fakt, że międzysystemowe połączenia energetyczne są na wyspie niewystarczające, nie wiąże się z problemem liberalizacji, lecz wynika z położenia geograficznego wyspy. W skład wielu państw UE wchodzi wyspy i niemal wszystkie państwa członkowskie posiadają wyspy, na których międzysystemowe połączenia energetyczne są niewystarczające lub nie istnieją. Struktura kosztów portfela działalności wytwórczej nie jest bezpośrednio związana ze sposobem funkcjonowania rynku energii elektrycznej, czy z wykorzystaniem siły rynkowej przez dominujące podmioty. Przeciwnie, wynika z dostępności zasobów energii pierwotnej oraz innych fizycznych i geograficznych ograniczeń, które warunkują decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw wytwarzających energię elektryczną. Ponadto wysoce skoncentrowana struktura rynku jest prawdopodobnie raczej zasadą niż wyjątkiem na wyspach. Jedynym zatem problemem z konkurencją, którego istnienie można wykazać, jest duopol, ponieważ potencjalnie zachęca on podmioty dominujące do ustalania wysokich cen. Jest to jednak tylko jeden z czynników przyczyniających się do wysokiego poziomu cen na Sardynii.

⁽¹¹⁷⁾ VPP przyjmuje formę zamówienia, które automatycznie gwarantuje jego nabywcy prawo do otrzymania różnicy, gdy jest ona dodatnia, pomiędzy ceną płaconą producentom na Sardynii na rynku dnia następnego a kursem wykonania. Nabywca płaci sprzedawcy premię ustaloną w procedurze udzielania zamówień i otrzymuje od sprzedawcy różnicę, gdy jest ona dodatnia, pomiędzy ceną na rynku dnia następnego a kursem wykonania.

⁽¹¹⁸⁾ W tym celu Komisja oparła się na analizie przeprowadzonej przez AEEG w jego sprawozdaniach.

- (256) Po drugie, Komisja przeanalizowała istnienie związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy preferencyjnymi taryfami a warunkami na rynku Sardynii. Taryfy te nigdy nie miały na celu poprawy warunków konkurencji na Sardynii, zważywszy, że sardyńskie taryfy, zgłoszone przez Włochy, odciążały jedynie wąski kręgu konsumentów, którzy *de facto* byli konsumentami o największej sile przetargowej. Same Włochy przyznały, że celem taryfy Alcoa było dostosowanie ceny płaconej przez Alcoa na Sardynii do cen oferowanych producentom aluminium w innych krajach europejskich.
- (257) Przedmiotowa pomoc mogła tylko pogorszyć sytuację wynikającą z duopolu w dostawie energii. Przy systemie płatności wyrównawczych, jaki stanowi odnośny środek, Alcoa nie miało bodźców do wykorzystania własnej siły jako nabywca do zmniejszania swoich kosztów energii elektrycznej, ponieważ interes Alcoa w uzyskiwaniu energii elektrycznej po najniższych kosztach był zaspokajany za pośrednictwem płatności wyrównawczych, a nie przez wykorzystanie przez Alcoa jako głównego konsumenta energii elektrycznej na Sardynii swojej siły przetargowej na rynku detalicznym. Płatności wyrównawcze zmniejszały motywację Alcoa do poszukiwania źródeł zaopatrzenia innych niż oferowane przez operatora zasiedziałego, mogły zatem w pewnym zakresie mieć negatywny wpływ na konkurencję na rynku detalicznym, ze szkodą dla wszystkich konsumentów energii elektrycznej, ponieważ umacniały one finansową pozycję operatora zasiedziałego.
- (258) Po trzecie, oczekiwany korzystny wpływ VPP na rzeczywiste warunki konkurencji na Sardynii nie wydaje się być proporcjonalny do zakresu i intensywności przyznanej pomocy. Skutki środka zaradczego na rynku Sardynii wydają się dość ograniczone. Miałby on wpływ tylko na zachowanie dominujących podmiotów, biorąc pod uwagę, że finansowa VPP w wersji ustanowionej przez Włochy nie może mieć wpływu na połączenia międzysystemowe lub na koszty wytwarzania energii, a także, w przeciwieństwie do umowy „tolling agreement”, nie ma na celu prowadzenia zmian w strukturze rynku pod względem struktury udziału surowców do wytwarzania.
- (259) Po czwarte, pomoc zakłóca konkurencję na rynku aluminium hutniczego, podczas gdy VPP będzie prowadzić do pewnej poprawy pod względem konkurencji na innym rynku, a mianowicie w sektorze energii elektrycznej. Z racji swojego charakteru VPP nie może mieć bezpośredniego wpływu na rynek aluminium.

6.5.4. Wnioski dotyczące zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem (Wenecja Euganejska i Sardynia)

- (260) W świetle powyższych rozważań Komisja uważa, że taryfa zastosowana wobec hut Alcoa w Wenecji Euganejskiej i Sardynii nie może korzystać z któregośkolwiek z odstępstw określonych w art. 87 Traktatu WE. Odstęp-

stwa określone w art. 87 ust. 2 nie mają zastosowania, ponieważ pomoc nie ma charakteru socjalnego, nie ma na celu naprawienia szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi i nie została przyznana w celu zrekompensowania niekorzystnych warunków gospodarczych powstałych w wyniku podziału Niemiec. Odstępstwa określone w art. 87 ust. 3 lit. b) i d) również nie znajdują zastosowania, ponieważ środek nie jest przeznaczony na wspieranie realizacji ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania, nie ma na celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego ani nie jest przeznaczony na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego. Jeśli chodzi o odstępstwo określone w art. 87 ust. 3 lit. a) analiza przeprowadzona powyżej w motywach 220–240 wykazała, że taryfa nie może zostać zatwierdzona jako pomoc przeznaczona na sprzyjanie rozwojowi gospodarczemu regionu, w którym poziom życia jest nienormalnie niski lub w którym istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia. W odniesieniu do art. 87 ust. 3 lit. c) analiza wykazuje, że nie można uznać taryfy, nawet w połączeniu z VPP, za zgodną ze wspólnym rynkiem w oparciu o to odstępstwo (zob. w szczególności motyw 216, 217, 241–245 oraz 253–259).

- (261) Stąd rozszerzenie preferencyjnej taryfy na rzecz Alcoa, wprowadzone art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005 oraz dekretem z 2004 r. (w zakresie, w jakim ten sam środek mógł wynikać z zastosowania wspomnianego dekretu w okresie od stycznia 2006 r. do lipca 2007 r.), należy uznać za niezgodne ze wspólnym rynkiem.

6.6. Odzyskanie pomocy

- (262) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 659/1999 w przypadkach pomocy przyznanej bezprawnie, która jest niezgodna ze wspólnym rynkiem, należy niezwłocznie przywrócić efektywną konkurencję, chyba że odzyskanie pomocy byłoby sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego.

6.6.1. Uzasadnione oczekiwania i inne ogólne zasady prawa wspólnotowego, które mogą uniemożliwić odzyskanie pomocy

6.6.1.1. Uzasadnione oczekiwania

- (263) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeśli pomoc została przyznana bez uprzedniego zgłoszenia, zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE, odbiorca pomocy nie może powoływać się na uzasadnione oczekiwania co do prawidłowości przyznania tej pomocy⁽¹¹⁹⁾. Sumienne przedsiębiorstwo jest jak najbardziej w stanie ustalić, czy przeprowadzono procedurę zgłoszenia i czy pomoc została prawidłowo przyznana.

⁽¹¹⁹⁾ Wyrok Trybunału w sprawie C-24/95 *Alcan Deutschland*, [1997] Rec. I-1591, pkt 25, 30 i 31 oraz wyrok Trybunału w sprawach połączonych C-183/02 P i C-187/02 *Demesa i Territorio histórico de Álava przeciwko Komisji*, [2004] Rec. I-10609, pkt 45.

- (264) Odbiorcy bezprawnie przyznanej pomocy przysługują jednak możliwość powołania się na wyjątkowe okoliczności, w wyniku których miał uzasadnione oczekiwania odnośnie do zgodności otrzymanej pomocy z prawem i dlatego odmawia zwrotu tej pomocy⁽¹²⁰⁾. Z drugiej strony, „jeżeli przezorny i rozważny podmiot gospodarczy jest w stanie przewidzieć ustanowienie środka wspólnotowego, wpływającego na jego interesy, nie może się on w tym przypadku powoływać na tę zasadę”⁽¹²¹⁾.
- (265) Komisja zbadała, czy wyjątkowe okoliczności, na które powołuje się Alcoa, związane z istnieniem decyzji w sprawie *Alumix*, mogły prowadzić do wzbudzenia u przedsiębiorstwa takich uzasadnionych oczekiwań.
- (266) Trybunał konsekwentnie orzekł, że uzasadnione oczekiwania mogą pojawić się tylko wobec precyzyjnych, bezwarunkowych i zgodnych zapewnień, ze strony instytucji wspólnotowych, które mogłyby zrodzić uzasadnione oczekiwania, że środek nie był pomocą lub był przyznany zgodnie z prawem⁽¹²²⁾.
- (267) Przedsiębiorstwo Alcoa twierdzi, że nawet gdyby obecny system nie miał zostać uznany za „istniejącą pomoc”, nadal mogłoby mieć uzasadnione oczekiwania, ponieważ opierało się na decyzji w sprawie *Alumix*, zgodnie z którą nie wystąpiła pomoc, gdy przedsiębiorstwo nabywało Alumix i zdecydowało się na kolejne inwestycje w dwie huty. Alcoa przywołuje również jako precedens decyzję Komisji o zwolnieniu z opodatkowania przedsiębiorstw z branży stalowej zakładających przedsiębiorstwa za granicą⁽¹²³⁾ (zob. motyw 97 powyżej).
- (268) We wspomnianej decyzji Komisji, dotyczącej zwolnienia z opodatkowania przyznanego przez Francję przedsiębiorstwom z branży stalowej, przepisy o istniejącej pomocy nie mogły zostać zastosowane bezpośrednio, jako że pomoc dla sektora stalowego była regulowana Traktatem EWWiS, w którym nie rozróżniano pojęcia istniejącej pomocy. Komisja uznała uzasadnione oczekiwania beneficjentów stosując, przez analogię, odpowiednie przepisy Traktatu WE i nie wydała wobec tego nakazu odzyskania pomocy. Sprawa ta była jednak w swojej istocie podobna do sprawy *belgijskich centrów koordynacyjnych* w tym, że Komisja zmieniła swoją ocenę środka wcześniej uznanego za nieobejmujący pomocy, mimo że ten środek nie był zmieniany przez państwo członkowskie. Okoliczności wskazane w motywie 210 oznaczają, że Komisja musi odrzucić wniosek, zgodnie z którym cytowana decyzja może być uznana za podstawę uznania uzasadnionych oczekiwań ze strony Alcoa.
- (269) W odniesieniu do znaczenia przypisanego przez Alcoa decyzji w sprawie *Alumix* należy wskazać, że ta decyzja mogła wzbudzić w beneficjencie uzasadnione oczekiwanie, że ustalenia taryfowe ocenione w tej decyzji nie stanowiły pomocy wyłącznie do dnia 31 grudnia 2005 r.
- (270) Nie można jednak żywić żadnych uzasadnionych oczekiwań na podstawie decyzji w sprawie *Alumix* w odniesieniu do rozszerzenia taryfy w czasie wynikającego z art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005. Alcoa nie mogła w uzasadniony sposób oczekiwać, że środek z 2005 r., który przedłużył taryfę do 2010 r., zostałby również automatycznie zakwalifikowany jako niestanowiący pomocy. W przypadku środka, który był a) istotnie zmieniony i b) rozszerzony w czasie, ostrożny beneficjent powinien był zweryfikować, czy pomoc była zgodna z prawem.
- (271) Brak uzasadnionych oczekiwań wynikających z decyzji w sprawie *Alumix* jest wyraźnie potwierdzony w pkt 109 wyroku sądu.
- (272) Fakt, że Alcoa zainwestowała w swoje zakłady we Włoszech, nie może prowadzić do powstania uzasadnionych oczekiwań co do zgodności z prawem zmienionych i przedłużonych ustaleń taryfowych, biorąc pod uwagę, że w chwili przyznania pierwotnej taryfy Alcoa jasne było, że została ona przyznana na okres nie dłuższy niż dziesięć lat i że Alcoa planowała swoje inwestycje na tej podstawie, a nie przy założeniu nieograniczonego czasu trwania taryfy.
- (273) W związku z powyższym Komisja doszła do wniosku, że nie występują nadzwyczajne okoliczności, które mogłyby spowodować, że Alcoa będzie żywić uzasadnione oczekiwania co do zgodności z prawem przedmiotowych środków.
- (274) W odniesieniu do zakładu na Sardynii Komisja rozważyła również, czy pismo z 2007 r. oraz jego późniejsze zmiany mogły stanowić podstawę uzasadnionych oczekiwań dla Alcoa.

⁽¹²⁰⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-5/89 *Niemcy przeciwko Komisji*, [1990] Rec. I-3437, pkt 16.

⁽¹²¹⁾ Zob. wyroki w sprawie C-78/77 *Lührs*, [1978] Rec. I-169, pkt 6; w sprawie C-265/85 *Van den Bergh en Jurgens przeciwko Komisji*, [1987] Rec. I-1155, pkt 44; oraz w sprawie T-489/93 *Unifruit Hellas przeciwko Komisji*, [1994] Rec. II-1201, pkt 51.

⁽¹²²⁾ Zob. wyroki w sprawie C-265/85 *Van den Bergh en Jurgens przeciwko Komisji*, *Ibid.*, pkt 44; w sprawie C-152/88 *Sofrimport przeciwko Komisji*, [1990] Rec. I-2477, pkt 26; w sprawie T-290/97 *Mehibas Dorðtselaan przeciwko Komisji*, [2000] Rec. II-15, pkt 59; oraz w sprawie T-223/00 *Kyowa Hakko Kogyo przeciwko Komisji*, [2003] Rec. II-2553, pkt 51.

⁽¹²³⁾ Zob. przypis 51.

(275) W tym względzie należy zwrócić uwagę, że w piśmie z 2007 r. Komisja nie wydała żadnych precyzyjnych i bezwarunkowych zapewnień co do znaczenia VPP dla oceny zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem. W piśmie służby Komisji jedynie wskazały, że „Europejski Komisarz ds. Konkurencji będzie chciał zaproponować Kolegium krótki okres stopniowego wycofania taryf opłat za elektryczność na Sardynii”. Takie sformułowanie implikowało, że pozytywne rozwiązanie sprawy byłoby w każdym razie uwarunkowane zatwierdzeniem projektu decyzji przez całą Komisję. Biorąc pod uwagę jego status (pismo służb Komisji) i zawartość (warunkowe zapewnienie) pismo z 2007 r. nie mogło zatem spowodować powstania uzasadnionych oczekiwań, jakie mogłyby zostać uznane przez Trybunał.

6.6.1.2. Inne ogólne zasady prawa Wspólnoty

(276) Ani Włochy, ani Alcoa nie przedstawiły argumentów w tym względzie. Komisja zbadała jednak, czy inne ogólne zasady prawa wspólnotowego nie uniemożliwiają odzyskania pomocy, całkowitego lub częściowego.

(277) W odniesieniu do zakładu zlokalizowanego w Wenecji Euganejskiej, należy zauważyć, że odzyskanie pomocy nie narusza żadnej ogólnej zasady prawa wspólnotowego; Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem pomocy dla zakładu w Wenecji Euganejskiej w decyzji o wszczęciu postępowania i nic w dalszym ciągu postępowania nie mogło zmienić wrażenia, jakie odniosło Alcoa w chwili otwarcia postępowania.

(278) Jeśli chodzi o zakład zlokalizowany na Sardynii, Komisja przeanalizowała sytuację wynikającą z pisma z 2007 r. i dalszych zmian, jakie w niej zaszły. Jak przedstawiono powyżej w motywie 275, pismo służb Komisji nie zawierało żadnych precyzyjnych bezwarunkowych zapewnień co do znaczenia VPP dla oceny zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem; ograniczono się w nim jedynie do wskazania, że – w razie szybkiego wyrażenia przez Włochy zgody na propozycję, Komisarz ds. Konkurencji zaleci Komisji wyrażenie zgody na krótkoterminowy okres stopniowego wycofania taryfy. Koncepcja VPP pozostała jednak w planach w kolejnych częściach postępowania do chwili podjęcia przez Włochy decyzji o jej realizacji.

(279) Mimo tej propozycji, jak wyjaśniono w motywach 253–259 powyżej, Komisja doszła do wniosku, że VPP nie mogłaby stanowić podstawy decyzji o zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem, ze względów związanych z okolicznościami środka i ogólną naturą VPP, względów niebędących efektem dyskusji z Włochami. Istnieje jednak powód, by zastanowić się, czy przedłużone rozmowy w sprawie VPP mogłyby zmienić domniemanie, że ocena niezgodności ze wspólnym rynkiem

środka pomocy przyznanego niezgodnie z prawem powinna koniecznie prowadzić do pełnego odzyskania tej pomocy.

(280) Bez względu na fakt, że sam w sobie okres postępowania nie był zbyt długi (trzy lata), Komisja przyznaje, że w niniejszej sprawie okres ten został przedłużony przez rozmowy odnoszące się do wprowadzenia VPP.

(281) Choć długość rozmów w sprawie VPP wynikała w dużej mierze z opóźnionej odpowiedzi Włoch na propozycję, Komisja przyznaje, że zbyt długie dyskusje na temat VPP nie wpisywały się w zasadę dobrej administracji i wpłynęły na zachowanie beneficjenta na kolejnym etapie postępowania. Perspektywa pozytywnego rozwiązania sprawy dla zakładu na Sardynii dzięki VPP, która została stworzona przez Komisję i nie została w porę wykluczona, mogła zmienić postrzeganie przez Alcoa ryzyka odzyskania pomocy udzielonej zakładowi na Sardynii po wszczęciu postępowania, a to z kolei mogło wpłynąć na jego strategię biznesową w zakresie inwestycji i lokalizacji działalności. Gdyby pismo z 2007 r. nie zostało wysłane, Alcoa mogłoby zdecydować się na wstrzymanie działalności na Sardynii, a tym samym ograniczyć kwotę podlegającą zwrotowi.

(282) W świetle powyższych okoliczności Komisja uznaje, że właściwe jest nienakazywanie odzyskania pomocy dla zakładu na Sardynii za okres od daty przesłania pisma, tj. dnia 19 grudnia 2007 r., do dnia podjęcia niniejszej decyzji.

6.6.2. Określenie ilościowe kwot do odzyskania

(283) Podsumowując, wszystkie kwoty pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem, otrzymane przez Alcoa zgodnie z art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, począwszy od dnia 1 stycznia 2006 r., muszą zostać odzyskane, wraz z odsetkami, zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽¹²⁴⁾.

(284) Celem odzyskania pomocy jest przywrócenie konkurencyjnej sytuacji beneficjenta, jaka występowała przed przyznaniem pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem. W celu ilościowego wyrażenia kwot do odzyskania konieczne jest ustalenie ceny, jaką przedsiębiorstwo Alcoa płaciłoby za dostawy energii elektrycznej na rynku, gdyby taryfa nie została przedłużona.

⁽¹²⁴⁾ Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1.

(285) Jak pokazano w motywie 157, Alcoa zawarło dwustronną umowę z ENEL na nominalną cenę odpowiadającą w przybliżeniu standardowej taryfie za energię wysokiego napięcia, naliczanej przez ENEL. Zdaniem Komisji to jest cena, jaką Alcoa płaciłoby za dostawy energii elektrycznej w przypadku braku taryfy. Komisja uważa zatem, że kwota, którą należy odzyskać, jest równa różnicy pomiędzy ceną umowną a ceną preferencyjną. Kwota ta pokrywa się ze środkami kompensacyjnymi uzyskanymi przez przedsiębiorstwo w odnośnym okresie⁽¹²⁵⁾. Taka sama metoda obliczeń została zalecona przez Komisję w sprawie *Terni*⁽¹²⁶⁾, która jest bezpośrednio porównywalna z niniejszą sprawą.

(286) Dla uzyskania pełnego obrazu Komisja przeanalizowała – i odrzuciła – argument, że przy braku dotacji państwowej Alcoa wynegocjowałaby lepszą cenę z zakładem i że w związku z tym odzyskanie pomocy powinno opierać się na innym, rzekomo bardziej realistycznej podstawie.

(287) Po pierwsze, Komisja nie popiera, z zasady, tworzenia teoretycznej podstawy, gdy dostępna jest konkretna i właściwa podstawa. W sprawie *Unicredito*⁽¹²⁷⁾ Trybunał odrzucił podobne hipotetyczne podejście i orzekł, że „przywrócenie poprzedniej sytuacji nie oznacza ponownego stworzenia przeszłości na podstawie takich hipotetycznych okoliczności jak często różnorodne wybory, jakich mogły dokonać zainteresowane podmioty”.

(288) W związku z tym po wszczęciu przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie taryf z 2004 r. i 2006 r. i zobowiązaniu przedsiębiorstwa Alcoa do gwarancji spółki macierzystej w celu pokrycia ryzyka zwrotu pomocy, przedsiębiorstwo miało wyraźną motywację, aby negocjować możliwie jak najlepsze warunki dostawy z ENEL. Nic tym samym nie wskazuje na to, aby cena umowna swobodnie wynegocjowana pomiędzy Alcoa a ENEL niewłaściwie odzwierciedlała cenę rynkową, jaką Alcoa musiałoby płacić przy braku pomocy.

7. WNIOSEK

(289) Komisja stwierdza, że Włochy wdrożyły bezprawnie, z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu WE, przepisy art. 1 dekretu przewodniczącego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 2004 r. oraz art. 11 ust. 11 dekretu z mocą ustawy nr 35/05, zmienionego w ustawę nr 80/2005, stanowiącej o rozszerzeniu w czasie preferencyjnej taryfy opłat za elektryczność mającej zastosowanie do Alcoa. Komisja uważa, że środek, który stanowi czystą pomoc operacyjną, nie kwalifikuje się do żadnego odstępstwa od ogólnego zakazu pomocy państwa zgodnie z Traktatem WE, a tym samym jest niezgodny ze wspólnym rynkiem.

⁽¹²⁵⁾ Komisja nie posiada danych wymaganych dla dokładnego wyliczenia tej kwoty.

⁽¹²⁶⁾ Zob. przypis 9. W sprawie *Terni* preferencyjna taryfa, która została również przedłużona art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, została obliczona, sfinansowana i opłacona zasadniczo w ten sam sposób, jak w przypadku Alcoa (aczkolwiek przy innej cenie końcowej dla beneficjentów).

⁽¹²⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-148/04 *Unicredito*, [2005] Zb.Orz. I-11137.

Należy zatem anulować wszystkie kwoty nieuregulowanej pomocy oraz odzyskać wypłaconą już pomoc. Kwota, którą należy odzyskać, odpowiada sumie wszystkich komponentów kompensacyjnych zrealizowanych na rzecz Alcoa przez Fundusz Wyrównawczy. W odniesieniu do zakładu w Wenecji Euganejskiej to odzyskanie pomocy odpowiada okresowi od dnia 1 stycznia 2006 r. do dnia przyjęcia niniejszej decyzji. W przypadku zakładu na Sardynii odzyskanie pomocy obejmuje okres sprzed pisma z 2007 r., tj. od dnia 1 stycznia 2006 r. do dnia 18 czerwca 2007 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, która została przyznana przez Włochy w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu, na rzecz Alcoa *Trasformazioni* od dnia 1 stycznia 2006 r., w oparciu o art. 1 dekretu przewodniczącego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 2004 r. i art. 11 ust. 11 ustawy nr 80/2005, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Kwotę pomocy oblicza się według metody wskazanej w motywie 285 niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. Włochy odzyskują od beneficjenta pomoc, o której mowa w art. 1. W przypadku zakładu w Wenecji Euganejskiej okres, którego dotyczy zwrot pomocy, odpowiada okresowi od dnia 1 stycznia 2006 r. do dnia przyjęcia niniejszej decyzji. W przypadku zakładu na Sardynii okres, którego dotyczy zwrot pomocy, to okres od dnia 1 stycznia 2006 r. do 18 czerwca 2007 r.

2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004⁽¹²⁸⁾ oraz rozporządzenia (WE) nr 271/2008 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.

4. Włochy anulują wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 1, ze skutkiem od dnia przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 3

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 1, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.

2. Włochy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

⁽¹²⁸⁾ Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1.

Artykuł 4

1. W terminie dwóch miesięcy od notyfikacji niniejszej decyzji Włochy przekazują Komisji następujące informacje:

- a) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od beneficjenta;
- b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
- c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrotu pomocy.

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 1, Włochy na bieżąco informują Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Włochy bezzwłocznie przedstawiają informacje o środkach już

podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Włochy dostarczają również szczegółowych informacji o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja jest skierowana do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 listopada 2009 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji

CENY PRENUMERATY w 2010 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Format CD-ROM zostanie w ciągu roku 2010 zastąpiony formatem DVD.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

