

## A Bizottság közleménye

### Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról

(2008/C 184/07)

#### 1. BEVEZETÉS

##### 1.1. Háttér: a vasúti ágazat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2. Ezen iránymutatás célja és alkalmazási köre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 3. JÁRMŰVEK VÁSÁRLÁSÁHOZ ÉS MEGÚJÍTÁSÁHOZ NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK

### 3.1. Célkitűzés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2. Összeegyeztethetőség

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

<sup>(1)</sup> Forrás: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Lásd a 6. fejezetet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. AZ ADÓSSÁGOK ELENEDÉSE

##### 4.1. Célkitűzés

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

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

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

#### 4.2. Az állami támogatás fennállása

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

#### 4.3. Összeegyeztethetőség

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

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

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

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

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

### 5.1. Célkitűzés

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

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

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

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

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

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

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

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

### 5.2. Támogathatóság

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

### 5.3. Visszatérés a hosszú távú életképességhez

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

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

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

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

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

#### 5.4. A verseny túlzott torzulásának elkerülése

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

#### 5.5. Minimálisra csökkentett támogatás

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

#### 5.6. Az egyszeri támogatás elve

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

### 6. A KÖZLEKEDÉS ÖSSZEHANGOLÁSÁRA NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK

#### 6.1. Célkitűzés

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

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

## 6.2. Általános megfontolások

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.3.1. Támogatható költségek

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

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

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

### 6.3.2. A támogatás szükségessége és arányossága

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.3.3. Következtetés

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

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

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

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

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

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

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

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

## 7. A VASÚTI VÁLLALKOZÁSOKNAK NYÚJTOTT ÁLLAMI KEZESSÉGVÁLLALÁSOK

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

## 8. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

### 8.1. A támogatások halmozásának szabályai

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

### 8.2. Időbeli hatály

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

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

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

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

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

### 8.3. Megfelelő intézkedések

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

### 8.4. Érvényességi idő és jelentéstétel

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

---

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