

A Bizottság közleménye a tengeri gyorsforgalmi utak létesítéséhez nyújtott közösségi finanszírozást kiegészítő állami támogatásra vonatkozó iránymutatásról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 317/08)

BEVEZETÉS

1. A „tengeri gyorsforgalmi utak” fogalmát (amelyekre a TEN-T projektekről szóló részben tengeri autópályaként hivatkozunk) a 2001-es „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyv ⁽¹⁾ vezette be, rövid távolságú tengeri szállításon alapuló jó minőségű szállítási szolgáltatásként. A tengeri gyorsforgalmi utak legalább két tagállamot átfogó infrastruktúrából, létesítményekből és szolgáltatásokból állnak. Céljuk, hogy a teherszállítás jelentős részét a közutakról a tengerre tereljék át. Sikeres megvalósításuk hozzá fog járulni az európai közlekedéspolitika két fő céljának eléréséhez, nevezetesen a közutak zsúfoltságának csökkentéséhez és a teherszállítás által a környezetre gyakorolt hatáshoz, nevezetesen a közutak zsúfoltságának csökkentéséhez. A fehér könyv félidei felülvizsgálata ⁽²⁾ rámutat a közutak zsúfoltságának növekvő problémájára, amely körülbelül a GDP 1 %-ába kerül a Közösségnek, és a közlekedés által kibocsátott üvegházhatást okozó gázok jelentette fenyegetésre a kiotói célok fényében, és ismételten megerősíti a tengeri gyorsforgalmi utak fontosságát.

KIEGÉSZÍTŐ ÁLLAMI TÁMOGATÁS A MARCO POLO II. „TENGERI GYORSFORGALMI UTAK” PROJEKTEK SZÁMÁRA

2. A tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások ⁽³⁾ 10. fejezete bizonyos feltételek mellett megengedi indulási támogatás nyújtását új vagy továbbfejlesztett rövid távú tengeri szállítási szolgáltatásokhoz, legfeljebb hároméves időtartamra és a működési költségek 30 %-ának és a beruházási költségek 10 %-ának megfelelő intenzitással.
3. A második „Marco Polo” program (a továbbiakban: Marco Polo II.), amelyet az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második Marco Polo program létrehozásáról (Marco Polo II.) és az 1382/2003/EK rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2006. október 24-i 1692/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ hozott létre, a tengeri gyorsforgalmi utakat – mint azon öt intézkedés egyikét, amelyek a forgalom kiküszöbölése vagy a közutakról történő elterelése céljából részesülnek támogatásban – közvetlenül és kifejezetten támogató két közösségi finanszírozási eszköz egyike. A Marco Polo II. főként a tengeri gyorsforgalmi utak szolgáltatás-részéhez nyújt támogatást. E támogatást az ágazati érdekelteknek címzett éves ajánlattételi felhívások alapján ítélik oda. Az elosztható pénzügyi támogatás mértékét korlátozzák a Marco Polo program keretében rendelkezésre álló támogatások. A tengeri gyorsforgalmi utak a regionális politikán keresztül is támogathatók.
4. Az 1692/2006/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a Marco Polo II. program keretében a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos intézkedések bizonyos feltételek mellett közösségi pénzügyi támogatásban részesíthetők, az I. melléklet B. oszlopa 1.a) és 2.a) pontjának megfelelően a szállítási szolgáltatás létesítésével és üzemeltetésével járó összes költség legfeljebb 35 %-ának megfelelő intenzitás mellett és legfeljebb 60 hónapos időszakra.
5. Az 1692/2006/EK rendelet 7. cikke kimondja: *A program akcióinak közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezekre az akciókra nemzeti, regionális vagy helyi szinten állami támogatást nyújtsanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és az I. mellékletben meghatározott kumulatív határokon belül marad.*
6. Az 1692/2006/EK rendelet 7. cikke értelmében tehát a tagállami hatóságok kiegészíthetik a közösségi finanszírozást oly módon, hogy saját pénzügyi forrásaikból támogatást nyújtanak a rendeletben meghatározott szempontok alapján és az ott rögzített eljárások szerint kiválasztott projekteknek, a rendeletben megállapított felső határok tiszteletben tartásával. Az 1692/2006/EK rendelet 7. cikkének célja, hogy lehetővé tegye egy adott projektben érdekelt vállalkozások számára, hogy előre meghatározott összegű

⁽¹⁾ COM(2001) 370.

⁽²⁾ COM(2006) 314 végleges: A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata.

⁽³⁾ A Bizottság C(2004) 43 közleménye (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.).

⁽⁴⁾ HLL 328., 2006.11.24., 1. o.

közfinanszírozásra számíthatnak, tekintet nélkül annak forrására. Valójában előfordulhat, hogy az 1692/2006/EK rendelettel e célra előirányzott közösségi pénzügyi források nem elegendőek arra, hogy valamennyi kiválasztott projekt a lehetséges legnagyobb mértékű támogatásban részesüljön. Ha egy adott évben nagy számú érvényes projektet terjesztenek elő, egyes projektek korlátozott mértékű közösségi finanszírozásban részesülhetnek. Míg a nagy számú kiválasztott projekt létének ténye a Marco Polo II. sikerének jeleként értékelhető, ezt a sikert veszélyeztetné, ha a részt vevő vállalkozásoknak az adott szolgáltatások beindításához szükséges közfinanszírozás hiánya miatt vissza kellene vonniuk benyújtott pályázataikat vagy ha ez a jövőben visszatartaná őket pályázatok benyújtásától. Ezenkívül a lehetséges ajánlattevők számára is alapvető jelentőséggel bír a közfinanszírozás előre meghatározott összegének rögzítése, amelyre számíthatnak.

7. E körülmények között a Bizottság megállapította, hogy az érdekeltek és a tagállami hatóságok körében kétségek merültek fel a tekintetben, miszerint a tagállami hatóságok nyújthatnak-e kiegészítő állami támogatást a Marco Polo II. projektek számára azon mértéket meghaladóan, amely a tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások 10. fejezete alapján a rövid távú tengeri szállítás tekintetében megengedett. Valójában a tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokban meghatározott támogathatósági feltételek kis mértékben különböznek a Marco Polo II. keretében érvényes támogathatósági feltételektől. Az iránymutatások a működési költségek legfeljebb 30 %-át kitevő intenzitásról és legfeljebb hároméves időtartamról rendelkeznek, míg a Marco Polo II. keretében az összes kiadások legfeljebb 35 %-a támogatható, öt éven keresztül. Az ilyen különbségek valószínűleg zavaróan hatottak a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciókban részt venni kívánó lehetséges ajánlattevőkre.
8. A fenti okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a rendelet alapján kiválasztott projektekre vonatkozó állami támogatás, illetve közösségi finanszírozás leghosszabb időtartama és legmagasabb intenzitása azonos kell, hogy legyen. Ezért a Bizottság a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, közösségi finanszírozás hiányában vagy a közösségi finanszírozás által nem fedezett mértékben engedélyezni fogja a Marco Polo II. „tengeri gyorsforgalmi utak” projektek beindításához nyújtott, a működési költségek legfeljebb 35 %-át kitevő támogatási intenzitását, legfeljebb ötéves időtartamra szóló állami támogatásokat⁽¹⁾. Ugyanez vonatkozik majd a Marco Polo II. keretében kiválasztott projektekre, amelyekhez végül az Európai Regionális Fejlesztési Alapon (ERFA)⁽²⁾ vagy a Kohéziós Alapon⁽³⁾ keresztül biztosítják a finanszírozást.
9. A működési költségekhez nyújtott indulási támogatás nem haladhatja meg a fent említett időtartamot és intenzitást, tekintet nélkül a finanszírozás forrására. A támogatás közszolgáltatási ellentételezéssel nem kumulálható. A Bizottság továbbá felhívja a figyelmet arra, hogy ugyanazon támogatható költség két közösségi finanszírozási eszköz keretében nem részesülhet támogatásban.
10. A tagállamoknak be kell majd jelenteniük a Bizottságnak a jelen közlemény alapján az 1692/2006/EK rendelet keretében kiválasztott projektek számára nyújtani kívánt állami támogatásokat.

KIEGÉSZÍTŐ ÁLLAMI TÁMOGATÁS A TEN-T „TENGERI AUTÓPÁLYÁK” PROJEKTEK SZÁMÁRA

11. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat⁽⁴⁾ 12a. cikke „tengeri autópályák” létesítéséről rendelkezik, amelyek hálózata *arra szolgál, hogy a tengeri logisztikai útvonalakon úgy összpontosítsa az áru fuvarozást, hogy az javítsa a meglévő tengeri kapcsolatokat, illetve új, életképes, rendszeres és gyakran használt tengeri kapcsolatokat hozzon létre a tagállamok közötti áruszállításban, és ezzel csökkentse a közutak túlterheltségét, és/vagy javítsa a peremterületeken vagy szigeteken fekvő régiók és államok elérhetőségét.* A tengeri autópályák transzeurópai hálózata legalább kettő, két eltérő tagállamban lévő kikötő berendezéseiből és infrastruktúrájából áll.
12. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatások az infrastruktúra-fejlesztéshez nyújtott közösségi támogatással foglalkoznak, a tengeri autópályákat is ideértve. Az 1692/96/EK határozat 12a. cikke (5) bekezdésének második franciabekezdése azonban a Szerződés

⁽¹⁾ Meg kell jegyezni, hogy a Marco Polo II. rendelet I. mellékletének 2.b) pontjában szereplő (a közútról ténylegesen áterrelt fuvar súlyán alapuló finanszírozási korlátokról szóló) kikötés a közösségi finanszírozásra vonatkozik, a jelen közlemény tárgyát képező kiegészítő állami támogatásra azonban nem.

⁽²⁾ A 2006. július 5-i 1080/2006/EK rendelet (HL L 210., 2006.7.31., 1. o.).

⁽³⁾ A 2006. július 11-i 1084/2006/EK rendelet (HL L 210., 2006.7.31., 79. o.).

⁽⁴⁾ HL L 228., 1996.9.9., 1. o.

87. és 88. cikkének sérelme nélkül egyes projektekhez indulási támogatás nyújtásának lehetőségéről rendelkezik. Ez a támogatás akkor nyújtható, ha *úgy ítélik meg, hogy a projekt pénzügyi életképességéhez szükséges*. Ez a gyakorlatban akkor fordulhat elő, ha a kikötőkből és üzemeltetőkből álló ajánlattevő konzorcium a tengeri autópályákkal összefüggő szolgáltatások beindításának időszakában kezdeti veszteségeket szenved.
13. A transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatások alapján indulási támogatás csak a „kellően indokolt beruházási költségek” fedezésére nyújtható, így beruházási támogatásnak tekintendő. Kiterjedhet a szolgáltatásnyújtásra rendelt hajók értékcsökkenésének leírására is ⁽¹⁾. A transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatások alapján az indulási támogatás csak két évre nyújtható, 30 %-os maximális intenzitással.
 14. A TEN-T projektek keretében a tagállamok biztosíthatnak pénzügyi forrásokat olyan mértékben, amennyiben közösségi finanszírozás nem áll rendelkezésre. A tengeri szállítási szolgáltatásokhoz nyújtott indulási támogatás esetében azonban az 1692/96/EK határozat 12a. cikke (5) bekezdésének második franciabekezdése a Szerződés állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseire hivatkozik. A tagállamok tehát nyújthatnak kiegészítő támogatást, amennyiben közösségi finanszírozás nem áll rendelkezésre, azonban ennek során be kell tartaniuk az állami támogatásra vonatkozó szabályokat. Mivel a rövid távú tengeri szállításhoz nyújtott támogatások tekintetében a tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások 10. fejezete iránymutatással szolgált az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazását illetően, ezért ez alkalmazandó a kiegészítő állami támogatásra. A tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások alapján azonban a beruházásokhoz legfeljebb 10 %-os intenzitású támogatás nyújtható, legfeljebb három éven keresztül. Következésképpen, ha egy tengeri autópályára vonatkozó projektet TEN-T projektként kiválasztanak, de nem részesül a maximális – azaz két éven keresztül 30 %-os intenzitású – közösségi beruházási támogatásban, előfordulhat, hogy a közfinanszírozás nem éri el a legnagyobb megengedett összeget, ha az állami támogatás nem haladhatja meg a tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokban rögzített 10 %-ot három éven keresztül. Ezenkívül a két rendszer keretében megengedett leghosszabb időtartamot illetően fennálló eltérések (két év az 1692/96/EK határozat alapján és három év a tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások alapján) bizonytalanságot és zavart okozhatnak. Az egyértelműség érdekében, valamint a tengeri autópályákra vonatkozó TEN-T projektben részt vevő vállalkozások számára előre meghatározott mértékű közfinanszírozás biztosítása érdekében a tagállamok által nyújtott kiegészítő állami támogatás leghosszabb időtartamának és legmagasabb intenzitásának meg kell egyeznie a közösségi finanszírozás leghosszabb időtartamával és legmagasabb intenzitásával.
 15. A fenti okokból a Bizottság a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, az indulási támogatáshoz nyújtott közösségi finanszírozás hiányában vagy a közösségi finanszírozás által nem fedezett mértékben engedélyezni fogja az 1692/96/EK határozat 12a. cikke szerinti, a transeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 2007. június 20-i 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽²⁾ rögzített eljárásnak megfelelően kiválasztott projektekhez nyújtott, legfeljebb 30 %-os intenzitású, legfeljebb két éves időtartamra szóló állami beruházási támogatásokat. Ugyanez vonatkozik azokra az esetekre, amikor a tagállamok úgy döntenek, hogy az Európai Regionális Fejlesztési Alapon vagy a Kohéziós Alapon keresztül finanszírozzák a projektet.
 16. A beruházási költségekhez nyújtott indulási támogatás nem haladhatja meg az e pontban említett időtartamot és intenzitást, tekintet nélkül a finanszírozás forrására. A támogatás közszolgáltatási ellentételezéssel nem kumulálható. A Bizottság itt is felhívja a figyelmet arra, hogy ugyanazon támogatható költség két közösségi finanszírozási eszköz keretében nem részesülhet támogatásban
 17. A tagállamoknak be kell majd jelenteniük a Bizottságnak a jelen közlemény alapján a 680/2007/EK rendelet keretében kiválasztott projektek számára nyújtani kívánt állami támogatásokat.

ALKALMAZÁS

18. A Bizottság az e közleményben foglalt iránymutatásokat a közlemény Hivatalos Lapban történő közzétételét követő naptól alkalmazza.

⁽¹⁾ A TEN-T-re vonatkozó 2005. évi ajánlattételi felhívással együtt kiadott 2005. február 28-i Vademecum 4.3. pontja (a tökéletesítéshez kapcsolódó indulási támogatás).

⁽²⁾ HLL 162., 2007.6.22., 1. o.