

# BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. december 14.)

az új, rövid távú tengeri közlekedési járatok indítása érdekében Franciaország által végrehajtani kívánt támogatási programokról szóló 2002/610/EK határozat módosításáról

(az értesítés a C(2004) 4519. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/714/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

### 1.2. Az intézkedés megnevezése

- (3) A végleges határozatban előírt intézkedés megnevezése: új, rövid távú tengeri közlekedési járatok indítását szolgáló támogatási program.

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

### 1.3. A módosítások célja

- (4) A javasolt módosítások fő célja a rövid távú tengeri járatok indítását szolgáló támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások által létrejött új jogi keret figyelembevételével, illetve a végleges határozatban előírt feltételek összeegyeztethetővé tétele az állami támogatásokra vonatkozó új közösségi szabályokkal.

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

mivel:

## 1. AZ ELJÁRÁS

### 1.1. Az eljárás áttekintése

- (1) A Bizottság – a hivatalos vizsgálati eljárást követően – 2002. január 30-án elfogadta a 2002/610/EK határozatot<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: végleges határozat), amelyben az alábbi feltételek mellett jóváhagyta a rövid távú tengeri járatok indítását ösztönző támogatási programot. A végleges határozat (26) preambulumbekendése kimondja, hogy Franciaország szigorúan kötelező eljárási feltételeket fogad el a Franciaország és egy másik tagállam kikötője – de nem két franciaországi kikötő – közötti, közösségen belüli tengeri összeköttetést elősegítő támogatási projektek esetében.
- (2) A francia hatóságok 2004. november 18-án felkérték a Bizottságot, hogy a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatások<sup>(2)</sup> (a továbbiakban: közösségi iránymutatások) új, kedvezőbb rendelkezéseinek figyelembevételével érdekében módosítsa a végleges határozatot.

- (5) A végleges határozat (26) preambulumbekendése előírja, hogy „a projektek kiválasztási eljárása során az átláthatóság és a gazdasági szereplőkkel való egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a francia hatóságok kötelezettséget vállaltak a következő eljárások tiszteltben tartására:

a) az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* rendszeres időközönként (például minden naptári év elején) pályázati felhívás megjelentetése, amely meghatározza a támogatási program szabályait, a követendő eljárást és a jelöltek kiválasztásának a kritériumait;

b) a Franciaország és egy másik tagállam kikötője közötti összeköttetést célzó projektek esetében szándéknyilatkozat közzététele az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában*, amely meghatározza a projekt célját és a tervezett támogatás felső határát. A felhívás felkéri az érdekelt feleket, hogy 15 munkanapon belül jelentkezzenek. Ha a felek egyike indokolt kifogással él, a támogatási tervről előzetes engedélyezése érdekében értesíteni kell a Bizottságot.”

<sup>(1)</sup> HL L 196., 2002.7.25., 31. o.

<sup>(2)</sup> HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

- (6) Az e preambulumbekzdés b) pontjában elírt eljárások a francia hatóságok szerint rendkívül hosszadalmasak, és ezért hátrányosnak bizonyulnak az ilyen projektek megfelelő megvalósítása szempontjából.

## 2. A MÓDOSÍTÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

- (7) A francia hatóságok a végleges határozat módosítását kérik annak érdekében, hogy az tükrözze a közösségi iránymutatások 10., a rövid távú tengeri járatok támogatásáról szóló fejezetét.

## 3. A JAVASOLT MÓDOSÍTÁSOK ÉRTÉKELÉSE

### 3.1. Az új közösségi szabályok rendelkezései

- (8) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy az előző, a végleges határozat elfogadása idején érvényes közösségi iránymutatások<sup>(1)</sup> nem írtak elő külön szabályt a rövid távú tengeri járatok indítását szolgáló támogatásokat illetően. Éppen ezért logikus volt, hogy a Bizottság a végleges határozatban *ad hoc* jelleggel külön szabályokat határozott meg a rövid távú tengeri járatok indítását elősegítő egyedi francia támogatási program jóváhagyása érdekében.
- (9) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy időközben új közösségi iránymutatásokat fogadott el, és hogy ezek – a szintén a végleges határozat után elfogadott, az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatásáról szóló, 2003. július 22-i 1382/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>(2)</sup> (Marco Polo program) megfogalmazott célkitűzések mintájára – előírják a rövid távú tengeri járatok indítását elősegítő állami támogatások kereteit.
- (10) Az új közösségi iránymutatások 10. fejezete szerint a rövid távú járatok egyedi támogatása összeegyeztethető a közös piaccal, amennyiben tiszteletben tartja a következő feltételeket:

„— a támogatás időtartama nem haladhatja meg a három évet, és célja a tagállamok területén található kikötők közötti összeköttetést biztosító tengeri szolgáltatás finanszírozása,

— a szolgáltatásnak olyan természetűnek kell lennie, hogy lehetővé tegye a közúton történő (főként áru-) szállítás teljes vagy részleges tengeri útra való áthelyezését anélkül, hogy – a közös érdekekkel ellentétben – tengeri szállítást terelne el,

— a támogatásnak vagy egy új – környezetvédelmi hatásvizsgálattal már rendelkező – útvonal részletes projektének megvalósítására, vagy egy létező útvonal szolgáltatásainak – szükség esetén több hajózási vállalkozó társulásával történő – javítására kell irányulnia, és ugyanaz az útvonal nem képezheti egyenlő több finanszírozott projekt tárgyát, továbbá ez utóbbit nem lehet megújítani, meghosszabbítani és megismételni,

— a támogatás célja az érintett szolgáltatás működési költségeinek legfeljebb 30 %-os fedezése<sup>(3)</sup>, vagy a tervezett szolgáltatáshoz szükséges átrakodó berendezések megvételének finanszírozása az ilyen befektetések 10 %-áig,

— a projekt megvalósításához nyújtott támogatást átlátható kritériumok alapján, a Közösségen belül bejegyzett tengeri hajózási vállalkozók megkülönböztetése nélkül kell odaítélni. A támogatást rendszerint a tagország hatóságai által a hatályban lévő közösségi szabályoknak megfelelő pályázati felhívás útján kiválasztott projektekre kell megadni,

— a projekt tárgyát képező szolgáltatásnak az állami támogatásra való jogosultsági időszak lejártát követően kereskedelmi szempontból életképesnek kell lennie,

— a támogatás nem halmozható közszolgáltatási ellentételezésekkel (kötelezettségek vagy szerződések).”

- (11) A Bizottság külön megjegyzi, hogy az új közösségi iránymutatások nem tesznek különbséget aszerint, hogy a támogatott járat két, különböző tagállam kikötőjét vagy egyazon tagállam két kikötőjét köti össze. A Bizottság úgy véli, hogy a végleges határozat (26) preambulumbekzdésében szereplő két helyzet közötti különbségtétel fenntartásának már nincs objektív létjogosultsága.

<sup>(1)</sup> HL C 205., 1997.7.5., 5. o.

<sup>(2)</sup> HL L 196., 2003.8.2., 1. o. Ez a rendelet létrehozta a Marco Polo programot, amely a Bizottság számára lehetővé teszi, hogy közösségi pénzügyi hozzájárulást nyújtson az olyan rövid távú tengeri járatokat elindító projektek számára, amelyek a közúti teherzállítási forgalom egy részét tengeri útvonalakra terelik át. Különösen az említett rendelet 9. cikke mondja ki, hogy „A programban meghatározott intézkedések közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezekre az intézkedésekre országos, regionális vagy helyi szinten állami támogatást nyújtsanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és az 5. cikk (2) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében és a 7. cikk (3) bekezdésében az egyes intézkedéstípusokra meghatározott határokon belül marad”.

<sup>(3)</sup> Közösségi finanszírozás vagy különböző támogatási programok címén való jogosultság esetében a 30 %-os plafon a támogatás és a pénzügyi segítségnyújtás összességére alkalmazandó. Meg kell jegyezni, hogy a támogatás intenzitása megegyezik a Marco Polo program keretében érvényes forgalomátterelési intézkedésekével: lásd az 1382/2003/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdését.

- (12) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a közösségi iránymutatások nem kifogásolják, hogy egy tagállam a rövid távú tengeri járatokat támogató programot hozzon létre, amennyiben a program keretében nyújtott egyedi támogatások megfelelnek a fent említett feltételeknek.

### 3.2. A végleges határozat módosítás nélküli alkalmazásának következményei

- (13) A végleges határozat módosításának elmaradása azt eredményezné egyrészt, hogy Franciaország az új közösségi iránymutatásokban előírt feltételeknél kedvezőbb feltételek mellett valósíthatna meg egyedi támogatásokat a francia kikötők közötti járatokon, másrészt a végleges határozat (26) preambulumbekzdésében előírt hivatalos eljárásokon keresztül hátrányos helyzetbe hozná Franciaországot a Franciaország és egy másik tagállam kikötői közötti járattev megvalósítása esetében. Ezek a hivatalos eljárások az új közösségi iránymutatások fényében nemcsak elveszítették létjogosultságukat, de még egyenlőtlen helyzetbe is hozzák Franciaországot más országokkal szemben, amelyek az új közösségi iránymutatások alapján a jövőben támogatási programokat vagy *ad hoc* egyedi támogatásokat kívánnának engedélyezni a szomszédjaikkal összeköttetést biztosító rövid távú járatokra.
- (14) A Szerződés 88. cikkének (1) bekezdése alapján a Bizottságnak valójában kötelessége is, hogy a meglévő programok folyamatos vizsgálatában eljárjon. Ezen a címen ellenőriznie kell, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazása egyforma-e minden érvényben lévő tagállami program esetében. A Bizottság különösen akkor javasolja a tagállamoknak a közös piac fokozatos fejlődése vagy működése következtében szükségessé váló, hasznos intézkedések meghozatalát, amikor megszorítóbb közösségi szabályok lépnek hatályba. Ezzel ellentétben a Bizottság egy korábbi feltételeken nyugvó végleges határozat alapján nem tarthat fenn megszorítást egy tagállam programjára vonatkozóan, ha a hasonló programot megvalósító többi tagállamra nem vonatkozna ugyanaz a megszorítás.

### 3.3. A módosítás előnyei

- (15) A végleges határozat módosítása lehetővé tenné az új közösségi iránymutatásoknak a franciaországi, rövid távú tengeri járatok megnyitását szolgáló programokra vonatkozó, a Bizottság által az új közösségi iránymutatásokban a megfelelő intézkedések meghozatalára előírt határidő (2005. június 30.) előtti alkalmazását, és így a

tagállamok megfelelő intézkedésekkel össze tudnák hangolni minden meglévő programjukat az új közösségi szabályokkal.

## 4. VÉGKÖVETKEZTETÉSEK

- (16) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy indokolt a 2002/610/EK határozat módosítása. A javasolt módosítás lehetővé fogja tenni Franciaország számára, hogy egy francia kikötő és egy másik tagállam kikötője közötti tengeri járatokra vonatkozó programját az új közösségi iránymutatások által előírt rendelkezésekhez igazítsa, valamint lehetővé fogja tenni azt is, hogy a francia kikötők közötti tengeri járatokra irányuló támogatási projektekre az új közösségi iránymutatások által előírt feltételek vonatkozzanak. Általánosságban kifejezve a módosítás eredményeképpen Franciaország ugyanolyan feltételek mellett fogja végrehajtani támogatási programját, mint amelyek a fent említett iránymutatások alapján a többi tagállamra is érvényesek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A 2002/610/EK határozat 1. cikke a következő harmadik albekezdéssel egészül ki:

„Franciaország a támogatási program keretében nyújtott egyedi támogatások nyújtását a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatások (\*) 10. fejezetének tiszteletben tartásától teszi függővé.

(\*) HL C 13., 2004.1.17., 3. o.”

#### 2. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2004. december 14-én.

a Bizottság részéről  
Jacques BARROT  
alelnök