

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 125

Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

50. évfolyam

2007. május 15.

Tartalom

I Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező

RENDELETEK

- ★ A Tanács 530/2007/EK rendelete (2007. május 8.) az Európai Unió stabilizációs és társulási folyamatában részt vevő vagy ahhoz kapcsolódó országokra és területekre kivételes kereskedelmi intézkedések bevezetéséről szóló 2007/2000/EK tanácsi rendelet módosításáról 1

A Bizottság 531/2007/EK rendelete (2007. május 14.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék belépési árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 5

- ★ A Bizottság 532/2007/EK rendelete (2007. május 14.) a tejre és tejtermékekre vonatkozó kiviteli engedélyek és export-visszatérítések tekintetében az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó különleges részletes szabályok megállapításáról szóló 1282/2006/EK rendelet és a mezőgazdasági termékek export-visszatérítési nomenklatúrájának létrehozásáról szóló 3846/87/EGK rendelet módosításáról 7

- ★ A Bizottság 533/2007/EK rendelete (2007. május 14.) a baromfi-hús-ágazatra vonatkozó vámkontingens megnyitásáról és kezeléséről 9

II Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező

HATÁROZATOK

Bizottság

2007/332/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2007. április 23.) a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke értelmében a Szardíniáról kiinduló és oda irányuló egyes útvonalak tekintetében közszolgáltatási kötelezettségek előírásáról (az értesítés a C(2007) 1712. számú dokumentummal történt) 16

(folytatás a túloldalon)

- ★ A Bizottság határozata (2007. május 8.) a benalaxil-M, a fluoxastrobín, a protiokonazol, a spirodiklofen, a spiromezifen és a szulfuril-fluorid új hatóanyagokra vonatkozó ideiglenes engedélyek tagállamok által történő meghosszabbításának engedélyezéséről (az értesítés a C(2007) 1929. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 27

III Az EU-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok

AZ EU-SZERZŐDÉS V. CÍME ALAPJÁN ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

- ★ A Tanács 2007/334/KKBP együttes fellépése (2007. május 14.) a jogállamiság területére és esetlegesen más területekre irányuló koszovói EU válságkezelési műveletre tekintettel egy uniós tervezőcsoport (EUP-T-Koszovó) létrehozásáról szóló 2006/304/KKBP együttes fellépés módosításáról és meghosszabbításáról 29

Helyesbítések

- ★ Helyesbítés a Třinecké železářny, a.s. cseh acélgyártó vállalat javára nyújtott C 45/04 (ex NN 62/04) sz. állami támogatásról szóló, 2006. szeptember 8-i 2007/319/EK bizottsági határozathoz (HL L 119., 2007. május 9.) 31

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

A TANÁCS 530/2007/EK RENDELETE

(2007. május 8.)

az Európai Unió stabilizációs és társulási folyamatában részt vevő vagy ahhoz kapcsolódó országokra és területekre kivételes kereskedelmi intézkedések bevezetéséről szóló 2007/2000/EK tanácsi rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

lemre és a kereskedelemmel kapcsolatos ügyekre vonatkozó ideiglenes megállapodást ⁽²⁾ írtak alá és kötötték meg, amely 2006. december 1-jén lépett hatályba.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 133. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A 2007/2000/EK rendelet ⁽¹⁾ korlátlan vámmentes hozzáférést biztosított az EU piacaihoz a stabilizációs és társulási folyamat kedvezményezett országaiból és területeiről származó szinte valamennyi termék számára.

(2) Az egyrészről az Európai Közösségek és tagállamaik, másrészről az Albán Köztársaság közötti stabilizációs és társulási megállapodást 2006. június 12-én Luxembourgban írták alá. A hatálybalépéshez szükséges eljárások befejeződéséig egyrészről az Európai Közösség, másrészről az Albán Köztársaság közötti, a kereskede-

(3) A stabilizációs és társulási megállapodások, valamint az ideiglenes megállapodások szerződéses kereskedelmi rendszert hoznak létre a Közösség és a kedvezményezett országok között. Közösségi oldalon a kétoldalú kereskedelmi engedmények megegyeznek a 2007/2000/EK rendelet által előírt egyoldalú autonóm kereskedelmi intézkedésekben megállapított engedményekkel.

(4) Ezért e fejlemények figyelembevétele céljából indokolt a 2007/2000/EK rendeletet módosítani. Különösen indokolt az ugyanazon termékek vonatkozásában már a szerződéses rendszer értelmében vámengedményben részesülő Albán Köztársaságot elhagyni a vámengedmények kedvezményezettjeinek a listájáról. Ezenkívül szükséges a globális vámkontingensek mértékének felülvizsgálata az olyan meghatározott termékekre vonatkozóan, amelyekre a vámkontingenseket a szerződéses rendszerek alapján biztosítják.

(5) Az Albán Köztársaság, a Horvát Köztársaság és Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság csak annyiban marad a 2007/2000/EK rendelet kedvezményezettje, amennyiben a rendelet a szerződéses rendszerek szerint fennálló engedményeknél előnyösebb engedményeket határoz meg,

⁽¹⁾ HL L 240., 2000.9.23., 1. o. A legutóbb az 1946/2005/EK rendelettel (HL L 312., 2005.11.29., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 239., 2006.9.1., 2. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2007/2000/EK rendelet ezennel a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Preferenciális szabályok

(1) A 3. és 4. cikkben meghatározott külön rendelkezésekre figyelemmel a Bosznia és Hercegovinából, Montenegróból, valamint Szerbia vagy Koszovó vámterületéről származó termékek – a Kombinált Nomenklatúra 0102, 0201, 0202, 1604, 1701, 1702 és 2204 vámtarifaszáma alatti árucsoport kivételével – mennyiségi korlátozások vagy azokkal azonos hatású intézkedések, illetőleg vámok és azokkal azonos hatású díjak nélkül behozhatók a Közösségbe.

(2) Az Albániából, a Horvát Köztársaságból vagy a Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaságból származó termékek, amennyiben úgy határozták meg, továbbra is élvezik e rendelet rendelkezéseinek, vagy bármely olyan, az e rendeletben meghatározott intézkedésnek az előnyeit, amely az Európai Közösség és ezen országok közötti kétoldalú megállapodások keretein belül meghatározott kereskedelmi kedvezményeknél előnyösebb.

(3) A Bosznia és Hercegovinából, Montenegróból, vagy Szerbia vagy Koszovó vámterületéről származó, a Kombinált Nomenklatúra 1701 és 1702 vámtarifaszáma alá tartozó cukortermékek behozatalának részesülnie kell a 4. cikkben előírt engedményekből.”

2. A 4. cikk (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A Bosznia és Hercegovinából, Montenegróból, valamint Szerbia vagy Koszovó vámterületéről származó, a Kombinált Nomenklatúra 1701 és 1702 vámtarifaszáma alá tartozó cukortermékek behozatalára a következő éves vámmentes kontingensek vonatkoznak:

a) 12 000 tonna (nettó tömeg) a Bosznia és Hercegovinából származó cukortermékekre;

b) 180 000 tonna (nettó tömeg) a Montenegróból, valamint Szerbia vagy Koszovó vámterületéről származó cukortermékekre.”

3. Az I. melléklet helyébe az e rendelet mellékletében szereplő szöveg lép.

2. cikk

Az áruk, amelyek 2007. május 16. árutovábbítási eljárás alatt állnak, vagy a Közösségben átmeneti megőrzésben, vámraktárban vagy vámszabad területen vannak, és amelyeknek az Albániából vagy a Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaságból való származásáról megfelelő módon, az említett időpont előtt, a Közösségi Vámkodekx létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet⁽¹⁾ IV. címe 2. fejezete 2. szakaszával összhangban igazolást állítottak ki, 2007. szeptember 16. élvezik a 2007/2000/EK rendeletben biztosított előnyöket.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 8-án.

a Tanács részéről

az elnök

P. STEINBRÜCK

⁽¹⁾ HL L 253., 1993.10.11., 1. o. A legutóbb a 214/2007/EK rendelettel (HL L 62., 2007.3.1., 6. o.) módosított rendelet.

MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

A 4. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT VÁMKONTINGENSEKRŐL

A Kombinált Nomenklátúra értelmezési szabályainak sérelme nélkül, a termékek megnevezése csupán jelzésértékűnek tekintendő, e melléklet összefüggésében a preferenciális rendszert a KN-kódok érvényességi területe határozza meg. Ahol ex KN-kódok szerepelnek, a preferenciális rendszert a KN-kód és az ahhoz tartozó árumegnevezés együttes alkalmazása határozza meg.

Sorszám	KN-kód	Árumegnevezés	Éves kontingens- mértéke ⁽¹⁾	Kedvezményezettek	Vámtétel
09.1571	0301 91 10 0301 91 90 0302 11 10 0302 11 20 0302 11 80 0303 21 10 0303 21 20 0303 21 80 0304 19 15 0304 19 17 ex 0304 19 19 ex 0304 19 91 0304 29 15 0304 29 17 ex 0304 29 19 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 0305 49 45 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Pisztráng (<i>Salmo, trutta, Oncorhynchus mykiss, Oncorhynchus clarki, Oncorhynchus aguabonita, Oncorhynchus gilae, Oncorhynchus apache</i> és <i>Oncorhynchus chrysogaster</i>): élő; frissen vagy hűtve; fagyasztva; szárítva, sózva vagy sós lében tartósítva, füstölve; halfilé és más halhús; emberi fogyasztásra alkalmas liszt, dara és labdacs (pellet)	70 tonna	Bosznia és Hercegovina, Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	Vámmentes
09.1573	0301 93 00 0302 69 11 0303 79 11 ex 0304 19 19 ex 0304 19 91 ex 0304 29 19 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Ponty: élő; frissen vagy hűtve; fagyasztva; szárítva, sózva vagy sós lében tartósítva, füstölve; halfilé és más halhús; emberi fogyasztásra alkalmas liszt, dara és labdacs (pellet)	120 tonna	Bosznia és Hercegovina, Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	Vámmentes
09.1575	ex 0301 99 80 0302 69 61 0303 79 71 ex 0304 19 39 ex 0304 19 99 ex 0304 29 99 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Tengeri durbincsfélék (<i>Dentex dentex</i> és <i>Pagellus</i> spp.): élő; frissen vagy hűtve; fagyasztva; szárítva, sózva vagy sós lében tartósítva, füstölve; halfilé és más halhús; emberi fogyasztásra alkalmas liszt, dara és labdacs (pellet)	95 tonna	Bosznia és Hercegovina, Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	Vámmentes

Sorszám	KN-kód	Árumegnevezés	Éves kontingens-mértéke ⁽¹⁾	Kedvezményezettek	Vámtétel
09.1577	ex 0301 99 80 0302 69 94 ex 0303 77 00 ex 0304 19 39 ex 0304 19 99 ex 0304 29 99 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Tengeri sügér (<i>Dicentrarchus labrax</i>): élő; frissen vagy hűtve; fagyaszttva; szárítva; sózva vagy sós lében tartósítva, füstölve; halfilé és más halhús; emberi fogyasztásra alkalmas liszt, dara és labdac (pellet)	80 tonna	Bosznia és Hercegovina, Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	Vámmentes
09.1579	1604 13 11 1604 13 19 ex 1604 20 50	Szardínia elkészítve vagy tartósítva	70 tonna	Bosznia és Hercegovina, Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	6 %
09.1561	1604 16 00 1604 20 40	Szardella elkészítve vagy tartósítva	260 tonna	Bosznia és Hercegovina, Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	12,5 %
09.1515	2204 21 79 ex 2204 21 80 2204 21 84 ex 2204 21 85 2204 29 65 ex 2204 29 75 2204 29 83 ex 2204 29 84	Bor friss szőlőből, amelynek tényleges alkoholtartalma legfeljebb 15 térfogatszázalék, a habzóbor kivételével	145 000 hl ⁽²⁾	Albánia ⁽³⁾ , Bosznia és Hercegovina, Horvátország ⁽⁴⁾ , Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság ⁽⁵⁾ , Montenegró; Szerbia vagy Koszovó vámterülete	Vámmentes

⁽¹⁾ Átfogó mennyiség vámkontingensenként a kedvezményezettektől származó behozatalhoz.

⁽²⁾ Csökkenteni kell ezt a globális vámkontingenst, ha a 09.1588 és a 09.1548 tételszám szerint alkalmazott egyes vámkontingensek mennyisége bizonyos Horvátországból származó borok esetében növekszik.

⁽³⁾ Az Albán Köztársaságból származó borra vonatkozóan az ehhez a globális vámkontingenshez való hozzáférés az Albániával megkötött kiegészítő jegyzőkönyvben meghatározott egyedi vámkontingens előzetes kimerítésével lehetséges. Ezeket az egyedi vámkontingenseket a 09.1512 és a 09.1513 tételszám alatt nyitották meg.

⁽⁴⁾ A Horvát Köztársaságból származó borra vonatkozóan az ehhez a globális vámkontingenshez való hozzáférés a Horvátországgal megkötött kiegészítő jegyzőkönyvben meghatározott egyedi vámkontingens előzetes kimerítésével lehetséges. Ezeket az egyedi vámkontingenseket a 09.1588 és a 09.1589 tételszám alatt nyitották meg.

⁽⁵⁾ A Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaságból származó borra vonatkozóan az ehhez a globális vámkontingenshez való hozzáférés a Macedónia Volt Jugoszláv Köztársasággal megkötött kiegészítő jegyzőkönyvben meghatározott egyedi vámkontingens előzetes kimerítésével lehetséges. Ezeket az egyedi vámkontingenseket a 09.1558 és a 09.1559 tételszám alatt nyitották meg."

A BIZOTTSÁG 531/2007/EK RENDELETE**(2007. május 14.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék belépési árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gyümölcs és zöldség behozatalára vonatkozó intézkedések alkalmazása részletes szabályainak megállapításáról szóló, 1994. december 21-i 3223/94/EK ⁽¹⁾ bizottsági rendeletre és különösen annak 4. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően a 3223/94/EK rendelet a mellékletében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azon szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.

- (2) A fenti szempontokat figyelembe véve, a behozatali átalányértékeket az e rendelet mellékletében szereplő szinteken kell meghatározni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 3223/94/EK rendelet 4. cikkében említett behozatali átalányértékeket a mellékletben található táblázat határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2007. május 15-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 14-én.

a Bizottság részéről

Jean-Luc DEMARTY

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 337., 1994.12.24., 66. o. A legutóbb a 386/2005/EK rendelettel (HL L 62., 2005.3.9., 3. o.) módosított rendelet.

MELLÉKLET

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék belépési árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról szóló, 2007. május 14-i bizottsági rendelethez

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
0702 00 00	MA	38,7
	TN	110,8
	TR	92,6
	ZZ	80,7
0707 00 05	JO	171,8
	MK	35,1
	TR	123,0
	ZZ	110,0
0709 90 70	TR	107,8
	ZZ	107,8
0805 10 20	EG	43,1
	IL	62,1
	MA	45,9
	ZZ	50,4
0805 50 10	AR	51,4
	ZZ	51,4
0808 10 80	AR	84,4
	BR	80,4
	CL	80,0
	CN	87,8
	NZ	122,0
	US	127,9
	UY	58,0
	ZA	88,9
	ZZ	91,2

⁽¹⁾ Az országok nómenklatúráját a 1833/2006/EK bizottsági rendelet határozza meg (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.). A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

A BIZOTTSÁG 532/2007/EK RENDELETE

(2007. május 14.)

a tejszármarak és tejtermékekre vonatkozó kiviteli engedélyek és export-visszatérítések tekintetében az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó különleges részletes szabályok megállapításáról szóló 1282/2006/EK rendelet és a mezőgazdasági termékek export-visszatérítési nomenklatúrájának létrehozásáról szóló 3846/87/EGK rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tej- és tejtermékpiac közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1255/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 31. cikke (14) bekezdésére,

mivel:

- (1) A többoldalú kereskedelmi tárgyalások uruguayi fordulójára kötött mezőgazdasági megállapodásban ⁽²⁾ meghatározott, export-visszatérítés mellett exportálható maximális mennyiségek túllépésének elkerülése érdekében az 1282/2006/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ úgy rendelkezik, hogy a hozzáadott cukrot tartalmazó tejtermékek szacharóz-összetevője után nem jár visszatérítés, ha a tejtermék-tartalomra vonatkozó visszatérítés alapösszege nulla vagy nincs meghatározva. Noha a rendelkezés bevezetése idején ezen maximális mennyiségek túllépésének valószínű volt a veszélye, ez a veszély ma már nem áll fenn.
- (2) A tej és tejtermékek export-visszatérítésének megállapításáról szóló, 2007. január 25-i 61/2007/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ eltörölte a teljes tejpork és a sűrített tej után járó visszatérítéseket, és ezáltal szükségessé vált az 1282/2006/EK bizottsági rendelet 16. cikke (3) bekezdése második albekezdésének alkalmazása. A tej- és a szacharóz-összetevők után járó visszatérítések együttes eltörlése a hozzáadott cukrot tartalmazó tejtermékek piaci részesedésének jelentős visszaeséséhez vezethet. Ennélfogva indokolt a hozzáadott cukrot tartalmazó tejtermékek szacharóz-összetevője után járó export-visszatérítéseket újra bevezetni.
- (3) Az 1282/2006/EK rendelet 24. cikke (1) bekezdésének második albekezdése úgy rendelkezik, hogy a rendelet 23. cikkében említett kontingensek keretében az Amerikai Egyesült Államokba irányuló sajtexportok

esetében a kiviteli engedélyek 16. rovatában a Kombinált Nomenklatúra nyolcjegyű termék kódjának szerepelnie kell. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kiviteli engedélyek kiadása után az egyesült államokbeli importőrök gyakran egy azonos termékcsoportba tartozó másik sajt-féle szállítását kérik. E rugalmasság biztosítása érdekében indokolt az 1282/2006/EK rendelet 24. cikkének (1) bekezdését módosítani.

- (4) A tej és tejtermékek export-visszatérítésének megállapításáról szóló, 2006. március 30-i 522/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁵⁾ úgy rendelkezik, hogy 2006. március 31-től az összes export-visszatérítést EUR/100 kg-ban kell megállapítani. Az 1282/2006/EK rendelet 16. cikkének és a 3846/87/EGK bizottsági rendelet ⁽⁶⁾ I. melléklete 9. szakaszának szövegezését ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) A 3846/87/EGK és az 1282/2006/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (6) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Tej- és Tejtermékpiaci Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1282/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 16. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az 1. bekezdés a) pontjában említett összetevőt a visszatérítés meghatározott mennyisége és az egész termékre vonatkozó tejtermék-tartalom százalékában megadott mennyiségének a szorzataként kell meghatározni.”;

- b) a (3) bekezdés második albekezdését el kell hagyni.

⁽¹⁾ HL L 160., 1999.6.26., 48. o. A legutóbb az 1913/2005/EK rendelettel (HL L 307., 2005.11.25., 2. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 336., 1994.12.23., 22. o.

⁽³⁾ HL L 234., 2006.8.29., 4. o. Az 1919/2006/EK rendelettel (HL L 380., 2006.12.28., 1. o.) módosított rendelet.

⁽⁴⁾ HL L 19., 2007.1.26., 8. o.

⁽⁵⁾ HL L 93., 2006.3.31., 45. o.

⁽⁶⁾ HL L 366., 1987.12.24., 1. o. A legutóbb az 1854/2006/EK rendelettel (HL L 361., 2006.12.19., 1. o.) módosított rendelet.

2. A 24. cikk (1) bekezdésének második albekezdése a következő mondattal egészül ki:

„Az engedélyek azonban a 0406 KN-kód alá tartozó bármilyen más termékre is érvényesek.”

2. cikk

A 3846/87/EGK rendelet I. melléklete 9. szakaszában a 4. és 14. lábjegyzet a) pontjának első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„a feltüntetett 100 kg-onkénti mennyiség szorozva a 100 kg termékre vonatkozó tejtermék-tartalom százalékban megadott mennyiségével.”

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Az 1. cikk 2. pontját a 2007. és az azt követő kontingensévekre kiadott kiviteli engedélyekre kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 14-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG 533/2007/EK RENDELETE**(2007. május 14.)****a baromfihús-ágazatra vonatkozó vámkontingens megnyitásáról és kezeléséről**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a baromfihús piacának közös szervezéséről szóló, 1975. október 29-i 2777/75/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A Kereskedelmi Világszervezet keretében a Közösség vállalta, hogy vámkontingenseket nyit a baromfihús-ágazat egyes termékeire. Következésképpen meg kell határozni e vámkontingensek alkalmazásának részletes szabályait.
- (2) Amennyiben e rendelet másképp nem rendelkezik, a mezőgazdasági termékekre vonatkozó behozatali és kiviteli engedélyek és előzetes rögzítési igazolások rendszerének alkalmazására kialakított részletes közös szabályok megállapításáról szóló, 2000. június 9-i 1291/2000/EK bizottsági rendeletet ⁽²⁾, valamint az importengedélyek rendszere alá tartozó mezőgazdasági termékek behozatali vámkontingenseinek kezelésére vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2006. augusztus 31-i 1301/2006/EK bizottsági rendeletet ⁽³⁾ kell alkalmazni.
- (3) A baromfihús-ágazatbeli vámkontingensek megnyitásáról és kezeléséről szóló, 1996. június 28-i 1251/96/EK bizottsági rendeletet ⁽⁴⁾ számos alkalommal jelentős mértékben módosították, és további módosítások váltak szükségessé. Az 1251/96/EK rendeletet következőképpen hatályon kívül kell helyezni, és helyébe új rendelet kell lépnetni.
- (4) A behozatal rendszerességének biztosítása érdekében a július 1-jétől a következő év június 30-ig tartó kontingensidőszakot több alidőszakra kell bontani. Az 1301/2006/EK rendelet minden esetben a vámkontingens-időszak utolsó napját jelöli meg az engedélyek érvényességének határidejéül.

- (5) A vámkontingensek alkalmazásának a behozatali engedélyeken kell alapulnia. E célból meg kell határozni a kérelmek benyújtására, valamint a kérelmen és az engedélyen feltüntetett információkra vonatkozó részletes szabályokat.
- (6) A baromfihús-ágazat rendszerében rejlő spekulációs lehetőség kivédésére a piaci szereplőknek a vámkontingenshez való hozzáférésére vonatkozóan egyértelmű feltételeket kell megállapítani.
- (7) A vámkontingensek megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében a behozatali engedélyekre vonatkozó biztosíték összegét 100 kilogrammonként 20 euróban kell megállapítani.
- (8) A piaci szereplők érdekében a Bizottságnak meg kell határoznia a nem kérelmezett mennyiségeket, és ezeket az 1301/2006/EK rendelet 7. cikke (4) bekezdésének értelmében a következő alidőszak mennyiségeihez kell hozzáadni.
- (9) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Baromfihús- és Tojáspiari Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

- (1) Az I. mellékletben említett vámkontingenseket az I. mellékletben felsorolt KN-kódok alá sorolt baromfi-ágazati termékek behozatala tekintetében meg kell nyitni.

A vámkontingenseket éves alapon, a július 1-jétől a következő év június 30-ig tartó időszakra kell megnyitni.

⁽¹⁾ HL L 282., 1975.11.1., 77. o. A legutóbb a 679/2006/EK rendelettel (HL L 119., 2006.5.4., 1. o.) módosított rendelet.
⁽²⁾ HL L 152., 2000.6.24., 1. o. A legutóbb a 341/2007/EK rendelettel (HL L 90., 2007.3.30., 12. o.) módosított rendelet.
⁽³⁾ HL L 238., 2006.9.1., 13. o. A legutóbb a 289/2007/EK rendelettel (HL L 78., 2007.3.17., 17. o.) módosított rendelet.
⁽⁴⁾ HL L 161., 1996.6.29., 136. o. A legutóbb az 1179/2006/EK rendelettel (HL L 212., 2006.8.2., 7. o.) módosított rendelet.

(2) Az (1) bekezdésben említett kontingens hatálya alá tartozó termékek mennyiségét, az alkalmazandó vámokat, a tétele számokat, valamint a csoportszámokat az I. melléklet tartalmazza.

2. cikk

Amennyiben e rendelet másként nem rendelkezik, az 1291/2000/EK és az 1301/2006/EK rendelet rendelkezéseit kell alkalmazni.

3. cikk

Az éves kontingensidőszakra rögzített mennyiség négy alidőszak között oszlik meg, az alábbiak szerint:

- a) a július 1-jétől szeptember 30-ig terjedő időszakra 25 %;
- b) az október 1-jétől december 31-ig terjedő időszakra 25 %;
- c) a január 1-jétől március 31-ig terjedő időszakra 25 %;
- d) az április 1-jétől június 30-ig terjedő időszakra 25 %.

4. cikk

(1) Az 1301/2006/EK rendelet 5. cikkének alkalmazásában a behozatali engedély kérelmezőjének egy adott kontingensidőszakra vonatkozó első kérelme benyújtásának időpontjában bizonyítania kell, hogy a fent említett 5. cikkben meghatározott mindkét időszakban a 2777/75/EGK rendelet hatálya alá tartozó termékekből legalább 50 tonnányit importált vagy exportált.

(2) Az engedélykérelem csak egy csoportszámot tartalmazhat az e rendelet I. mellékletében említettek közül. Vonatkozhat azonban több, különböző KN-kód alá tartozó termékre. Ebben az esetben valamennyi KN-kódot fel kell tüntetni az engedélykérelem és az engedély 16. rovatában, valamint megnevezésüket a 15. rovatban.

A kérelemnek legalább 10 tonnára kell vonatkoznia, és legfeljebb az érintett kontingensen belül az érintett alidőszakban szétsztható mennyiség 10 %-ára.

(3) Az engedélykérelemnek és az engedélynek a következő bejegyzéseket kell tartalmaznia:

- a) a 8. rovatban a származási országot;
- b) a 20. rovatban a II. melléklet A. részében szereplő bejegyzések egyikét.

Az engedély 24. rovatának tartalmaznia kell a II. melléklet B. részében felsorolt bejegyzések egyikét.

5. cikk

(1) Az engedélykérelmet csak a 3. cikkben meghatározott egyes alidőszakokat megelőző hónap első hét napján lehet benyújtani.

(2) A behozatali engedély iránti kérelem benyújtásakor 20 EUR/100 kilogramm összegű biztosítékot kell letétbe helyezni.

(3) Az 1301/2006/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a kérelmezők ugyanazon tételszám alá tartozó termékekre vonatkozóan több behozatali engedély iránti kérelmet is benyújthatnak, amennyiben ezek a termékek különböző országokból származnak. A származási országoként külön-külön elkészített kérelmeket egyidejűleg kell benyújtani valamely tagállam illetékes hatóságához. Ezeket a kérelmeket az e rendelet 4. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében említett legnagyobb mennyiség szempontjából egyetlen kérelemnek kell tekinteni.

(4) A tagállamok legkésőbb a kérelmek benyújtására kijelölt időszak végét követő ötödik napon értesítik a Bizottságot az egyes csoportok esetében kérelmezett összmennyiségekről, kilogrammban kifejezve.

(5) Az engedélyeket a hetedik munkanaptól kezdve és legkésőbb a (4) bekezdésben előírt értesítési időszak végét követő tizenegyedik munkanapon bocsátják ki.

(6) A Bizottság adott esetben meghatározza azokat a mennyiségeket, amelyekre nem nyújtottak be kérelmeket és amelyekkel a következő kontingens-alidőszakra megállapított mennyiség automatikusan kiegészül.

6. cikk

(1) Az 1301/2006/EK rendelet 11. cikke (1) bekezdésének második albekezdésétől eltérve a tagállamok minden egyes kontingens-alidőszak első hónapjának vége előtt értesítik a Bizottságot az említett rendelet 11. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján kibocsátott engedélyek által érintett összmenyiségről, kilogrammban kifejezve.

(2) A tagállamok minden éves kontingensidőszak után, az időszakot követő negyedik hónap vége előtt közlik a Bizottsággal az e rendelet alapján a vonatkozó időszakban ténylegesen szabad forgalomba bocsátott mennyiségeket, kilogrammban kifejezve.

(3) Az 1301/2006/EK rendelet 11. cikke (1) bekezdésének második albekezdésétől eltérve a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot a fel nem használt vagy részben felhasznált behozatali engedélyek által érintett mennyiségekről, először az utolsó alidőszakra vonatkozó kérelemmel egy időben, ezt követően pedig az egyes éves időszakokat követő negyedik hónap vége előtt.

7. cikk

(1) Az 1291/2000/EK rendelet 23. cikkétől eltérően a behozatali engedélyek azon alidőszak első napjától számított százötven napig érvényesek, amelyre az engedélyt kibocsátották.

(2) Az 1291/2000/EK rendelet 9. cikke (1) bekezdésének sérelme nélkül az engedélyekből származó jogok csak akkor ruházhatók át, ha az átruházás kedvezményezettje megfelel az

1301/2006/EK rendelet 5. cikkében és e rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott jogosultsági feltételeknek.

8. cikk

Az 1251/96/EK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletre vonatkozó hivatkozásokat az e rendeletre tett hivatkozásokként kell érteni, és a III. mellékletben szereplő megfelelési táblázat szerint kell értelmezni.

9. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2007. június 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 14-én.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

Csoportszám	Tételszám	KN-kód	Vám (EUR/tonna)	Éves mennyiség (tonna)
P 1	09.4067	0207 11 10	131	6 249
		0207 11 30	149	
		0207 11 90	162	
		0207 12 10	149	
		0207 12 90	162	
P 2	09.4068	0207 13 10	512	8 070
		0207 13 20	179	
		0207 13 30	134	
		0207 13 40	93	
		0207 13 50	301	
		0207 13 60	231	
		0207 13 70	504	
		0207 14 20	179	
		0207 14 30	134	
		0207 14 40	93	
		0207 14 60	231	
P 3	09.4069	0207 14 10	795	2 305
P 4	09.4070	0207 24 10	170	1 201
		0207 24 90	186	
		0207 25 10	170	
		0207 25 90	186	
		0207 26 10	425	
		0207 26 20	205	
		0207 26 30	134	
		0207 26 40	93	
		0207 26 50	339	
		0207 26 60	127	
		0207 26 70	230	
		0207 26 80	415	
		0207 27 30	134	
		0207 27 40	93	
		0207 27 50	339	
		0207 27 60	127	
		0207 27 70	230	

II. MELLÉKLET

A. A 4. cikk (3) bekezdésének első albekezdése b) pontjában említett bejegyzések:

bolgárul:	Регламент (ЕО) № 533/2007.
spanyolul:	Reglamento (CE) nº 533/2007.
csehül:	Nařízení (ES) č. 533/2007.
dánul:	Forordning (EF) nr. 533/2007.
németül:	Verordnung (EG) Nr. 533/2007.
észtül:	Määrus (EÜ) nr 533/2007.
görögül:	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 533/2007.
angolul:	Regulation (EC) No 533/2007.
franciául:	Règlement (CE) nº 533/2007.
olaszul:	Regolamento (CE) n. 533/2007.
lettül:	Regula (EK) Nr. 533/2007.
litvánul:	Reglamentas (EB) Nr. 533/2007.
magyarul:	533/2007/EK rendelet.
máltaiul:	Ir-Regolament (KE) Nru 533/2007.
hollandul:	Verordening (EG) nr. 533/2007.
lengyelül:	Rozporządzenie (WE) nr 533/2007.
portugálul:	Regulamento (CE) n.º 533/2007.
románul:	Regulamentul (CE) nr. 533/2007.
szlovákul:	Nariadenie (ES) č. 533/2007.
szlovénül:	Uredba (ES) št. 533/2007.
finnül:	Asetus (EY) N:o 533/2007.
svédül:	Förordning (EG) nr 533/2007.

B. A 4. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett bejegyzések:

bolgárul:	намаляване на общата митническа тарифа съгласно предвиденото в Регламент (ЕО) № 533/2007.
spanyolul:	reducción del arancel aduanero común prevista en el Reglamento (CE) nº 533/2007.
csehül:	snížení společné celní sazby tak, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 533/2007.
dánul:	toldnedsættelse som fastsat i forordning (EF) nr. 533/2007.
németül:	Ermäßigung des Zollsatzes nach dem GZT gemäß Verordnung (EG) Nr. 533/2007.
észtül:	ühise tollitariifistiku maksumäära alandamine vastavalt määrusele (EÜ) nr 533/2007.
görögül:	Μείωση του δασμού του κοινού δασμολογίου, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 533/2007.
angolul:	reduction of the Common Customs Tariff pursuant to Regulation (EC) No 533/2007.

- franciául:* réduction du tarif douanier commun comme prévu au règlement (CE) n° 533/2007.
- olaszul:* riduzione del dazio della tariffa doganale comune a norma del regolamento (CE) n. 533/2007.
- lettiül:* Regulā (EK) Nr. 533/2007 paredzētais vienotā muitas tarifa samazinājums.
- litvánul:* bendrojo muito tarifo muito sumažinimai, nustatyti Reglamente (EB) Nr. 533/2007.
- magyarul:* a közös vámtarifában szereplő vámtétel csökkentése a 533/2007/EK rendelet szerint.
- máltaul:* tnaqqis tat-tariffa doganali komuni kif jipprovd i r-Regolament (KE) Nru 533/2007.
- hollandul:* Verlaging van het gemeenschappelijke douanetarief overeenkomstig Verordening (EG) nr. 533/2007.
- lengyelül:* Cła WTC obniżone jak przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 533/2007.
- portugálul:* redução da Pauta Aduaneira Comum como previsto no Regulamento (CE) n.º 533/2007.
- románul:* reducerea Tarifului Vamal Comun astfel cum este prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 533/2007.
- szlovákul:* Zníženie spoločnej colnej sadzby, ako sa ustanovuje v nariadení (ES) č. 533/2007.
- szlovénül:* znižanje skupne carinske tarife v skladu z Uredbo (ES) št. 533/2007.
- finnül:* Asetuksessa (EY) N:o 533/2007 säädetty yhteisen tullitariffin alennus.
- svédül:* nedsättning av dEn gemensamma tulltaxan i enlighet med förordning (EG) nr 533/2007.
-

III. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

1251/96/EK rendelet	E rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk	3. cikk
3. cikk	—
4. cikk (1) bekezdésének a) pontja	4. cikk (1) bekezdése
4. cikk (1) bekezdésének b) pontja	4. cikk (2) bekezdése
4. cikk (1) bekezdésének c) pontja	4. cikk (3) bekezdése
4. cikk (1) bekezdésének d) pontja	4. cikk (3) bekezdése
4. cikk (1) bekezdésének e) pontja	4. cikk (3) bekezdése
5. cikk (1) bekezdésének első albekezdése	5. cikk (1) bekezdése
5. cikk (1) bekezdésének második albekezdése	—
5. cikk (2) bekezdése	—
5. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdése	5. cikk (3) bekezdése
5. cikk (3) bekezdése	5. cikk (2) bekezdése
5. cikk (4) bekezdésének első albekezdése	5. cikk (4) bekezdése
5. cikk (4) bekezdésének második albekezdése	—
5. cikk (5) bekezdése	—
5. cikk (6) bekezdése	—
5. cikk (7) bekezdése	—
5. cikk (8) bekezdésének első albekezdése	6. cikk (2) bekezdése
5. cikk (8) bekezdésének második albekezdése	—
6. cikk első albekezdése	7. cikk (1) bekezdése
6. cikk második albekezdése	—
7. cikk	—
8. cikk	9. cikk
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	—
III. melléklet	—
IV. melléklet	—

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. április 23.)

a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke értelmében a Szardíniáról kiinduló és oda irányuló egyes útvonalak tekintetében közszolgáltatási kötelezettségek előírásáról

(az értesítés a C(2007) 1712. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(2007/332/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

I. TÉNYEK

- (1) 2006. január 27-én és 2006. február 28-án az Olasz Köztársaság továbbította a Bizottsághoz az Infrastruktúra és Közlekedési Minisztérium 2005. december 29-i (a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*ban 2006. január 11-én kihirdetett) 35. és 36. rendeletét (a továbbiakban „35. és 36. rendelet”), amelyek közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő a Szardínia három repülőtérét és az olasz anyaország több nemzeti repülőtérét összekötő mintegy 16 útvonal tekintetében; és kérte a Bizottságot, hogy tegyen közzé felhívást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK rendelet (a továbbiakban a „rendelet”) 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban.

- (2) 2006. február 28-i levelében az Olasz Köztársaság kifejtette, hogy:

— a 36. rendeletet a Cagliari–Torino útvonalra vonatkozó járatgyakoriságokról, menterendekről és kapacitásokról szóló, 2006. február 8-i rendelet módosította;

— kéri továbbá olyan felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatában történő közzétételét, amely kimondja, hogy – az előírt közszolgáltatási kötelezettséggel összhangban és pénzügyi ellentételezés kérélmzése nélkül – az előírásoknak megfelelően amennyiben a közszolgáltatási kötelezettség közzétételét követő harminc napon belül egyetlen légi fuvarozó sem hajlandó bevezetni a rendszeres légiközlekedési szolgáltatásokat a 36. rendeletben meghatározott útvonalak mindegyikén, Olaszország a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eljárás keretében jogosult egyetlen légi fuvarozóra korlátozni az ezen útvonalakhoz történő hozzáférést, és e járatok üzemeltetésének jogát nyilvános pályázat alapján odaítélni az említett rendelet rendelkezéseinek betartása mellett.

- (3) 2006. március 24-én a Bizottság közleményt tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a 35. rendelet ⁽²⁾ által előírt közszolgáltatási kötelezettségekről a következő 6 útvonal tekintetében:

— Alghero–Róma és Róma–Alghero
— Alghero–Milánó és Milánó–Alghero
— Cagliari–Róma és Róma–Cagliari

⁽¹⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL C 72., 2006.3.24., 4. o.

- Cagliari–Milánó és Milánó–Cagliari
 - Olbia–Róma és Róma–Olbia
 - Olbia–Milánó és Milánó–Olbia
- (4) 2006. április 21-én a Bizottság közleményt tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a 36. rendelet ⁽¹⁾ által előírt közszolgáltatási kötelezettségekről a következő 10 útvonal tekintetében:
- Alghero–Bologna és Bologna–Alghero
 - Alghero–Torino és Torino–Alghero
 - Cagliari–Bologna és Bologna–Cagliari
 - Cagliari–Firenze és Firenze–Cagliari
 - Cagliari–Torino és Torino–Cagliari
 - Cagliari–Verona és Verona–Cagliari
 - Cagliari–Nápoly és Nápoly–Cagliari
 - Cagliari–Palermo és Palermo–Cagliari
 - Olbia–Bologna és Bologna–Olbia
 - Olbia–Verona és Verona–Olbia
- (5) 2006. április 22-én a Bizottság tájékoztatást tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a 36. rendelet által előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében Olaszország által kihirdetett pályázatról ⁽²⁾. Ez a tájékoztatás kihirdeti, hogy az Olasz Köztársaság a rendelettel érintett, mind a 10 útvonal tekintetében a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eljárás alkalmazását írja elő arra az esetre, ha egyetlen légi fuvarozó sem vállalná az ezen útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségeket.
- (6) A 2006. március 24-én és április 21-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek főbb jellemzői a következők:
- Az egyrészről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó, és másrészről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalpárok mindegyike oszthatatlan egységet alkot, amelyet az érdekelt légi fuvarozóknak összességükben kell elfogadni, bármilyen jellegű vagy eredetű ellentételezés nélkül. Ezzel szemben a Cagliari–Róma és Cagliari–Milánó útvonalakat az érdekelt fuvarozóknak egyenként és teljes egészükben kell elfogadni bármilyen jellegű vagy eredetű ellentételezés nélkül.
 - A 2006. április 21-i felhívásban szereplő tíz útvonal mindegyikét, valamint az azok tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettségeket az érdekelt fuvarozóknak egyenként és teljes egészükben kell elfogadni.
 - Az a fuvarozó, amely elfogadja e kötelezettségeket, 36 egymást követő hónapon keresztül köteles bizto-

sítani a szolgáltatást, és azt nem szakíthatja meg, csak az Ente Nazionale dell'Aviazione Civilehez (Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság – ENAC) és Szardínia autonóm tartományához benyújtott legalább hat hónapos előzetes értesítés mellett.

- Az a fuvarozó (vagy fő fuvarozó), amely elfogadja e kötelezettségeket, üzemeltetési biztosítékot ad, amelynek célja, hogy biztosítsa a szolgáltatás megfelelő teljesítését és folytatását, és amelynek összege meg kell hogy egyezzen a kérdéses útvonalak összességére tervezett légiközlekedési szolgáltatásokból származó teljes bevétel legalább 5 %-ával; a biztosítékot az ENAC értékeli. A biztosítékot az ENAC számára kell folyósítani, amely azt a szolgáltatások folyamatosságának biztosítására használja fel indokolatlan mulasztás esetén; a biztosíték továbbá egyenlő részben elsőre lehívható bankgaranciából és biztosítási garanciából áll.
- Az egyazon útvonal több fuvarozó általi elfogadásából az érintett repülőterek infrastrukturális korlátai és kötöttségei okán eredő túlkapacitás megelőzése érdekében az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevételével a közérdek legmegfelelőbb képviselője érdekében megbízást nyert, hogy közreműködjék az elfogadó légi fuvarozók működési programjainak kialakításában oly módon, hogy azok összességükben arányosak legyenek a kötelezettségek kiszabását meghatározó közlekedési igényekkel. E beavatkozásnak az útvonalaknak és a járatok gyakoriságának a közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadó fuvarozók közötti méltányos felosztására kell irányulnia, a kérdéses útvonalakon (vagy az útvonalak összességén) a két megelőző év során az egyes fuvarozók tekintetében tapasztalható forgalom nagyságának függvényében.
- Az egyes útvonalak tekintetében biztosítandó minimális járatgyakoriságot, menetrendeket és kapacitásokat a 2006. március 24-i és április 21-i közleménynek „A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK RÉSZLETES LEÍRÁSA” című 2. pontja tartalmazza.
- Az alkalmazott légi járművek minimumkapacitását a közleménynek „A VALAMENNYI ÚTVONALON HASZNÁLTATOS REPÜLŐGÉPTÍPUSOK” című 3. pontja tartalmazza.
- A viteldíjstruktúrát az érintett valamennyi útvonal tekintetében a közlemény „VITELDÍJAK” című 4. pontja tartalmazza. Ami különösen a csökkentett viteldíjakat illeti, a két közlemény 4.8. pontja meghatározza, hogy az érintett útvonalakat üzemeltető fuvarozóknak jogszabályi kötelezettségük, hogy csökkentett viteldíjakat alkalmazzanak (amint az a „VITELDÍJAK” című 4. pontban szerepel) legalább a szardíniai születésűek tekintetében, még akkor is, ha ott nem rendelkeznek lakóhellyel.

⁽¹⁾ HL C 93., 2006.4.21., 13. o.

⁽²⁾ HL C 95., 2006.4.22., 9–27. és 30. o.

— A Bizottsághoz 2005. december 29-én továbbított, és a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*-ban 2006. január 11-én kihirdetett 35. rendeletnek megfelelően a közszolgáltatási kötelezettségeket 2006. március 31-étől 2009. március 30-ig kell alkalmazni az érintett útvonalakra. Mindazonáltal 2006. február 28-án az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 2006. február 23-án olyan rendeletet fogadtak el, amely ezen időpontokat 2006. május 2-ára és 2009. május 1-jére teszi át (az olasz Állandó Képviselő levele, hivatkozási szám: 2321). Ezek az időpontok az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2006. március 24-én közzétett időpontok.

— A Bizottsághoz 2005. december 29-én továbbított, a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*-ban 2006. január 11-én kihirdetett és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2006. április 21-én közzétett 36. rendeletnek megfelelően az Olasz Köztársaság bejelenti, hogy az érintett útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek érvényességi idejét a későbbiekben határozza meg. Egyetlen végleges időpont az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételére sem került sor tehát.

— Azoknak a fuvarozóknak, aki el kívánják fogadni a közszolgáltatási kötelezettségeket, hivatalos elfogadásukat a felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételétől számított 30 napon belül be kell nyújtaniuk az illetékes olasz hatósághoz.

- (7) Az e határozatban megállapított közszolgáltatási kötelezettségek előírását megelőzően az Olasz Köztársaság a 2000. augusztus 1-jei és december 21-ei rendelettel közszolgáltatási kötelezettségeket írt elő a Szardínia, Róma és Milánó repülőterei közötti hat útvonal tekintetében. E kötelezettségeket 2000. október 7-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽¹⁾. A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja alapján nyilvános pályázatot írtak ki, hogy kiválasszák azokat a fuvarozókat, amelyek kizárólagos jogosultjai lesznek az érintett útvonalak pénzügyi ellentételezés fejében történő üzemeltetésének ⁽²⁾.
- (8) A közszolgáltatási kötelezettséggel érintett útvonalak üzemeltetésére jogosult fuvarozók a következők:
- az Alitalia a Cagliari/Róma útvonalon
 - az Air one a Cagliari/Milánó, Alghero/Milánó és Alghero/Róma útvonalon
 - a Meridiana az Olbia/Róma és Olbia/Milánó útvonalon.
- (9) Ezen üzemeltetési rendszer helyébe a 2004. november 8-i olasz rendeletben előírt és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2004. december 10-én közzétett ⁽³⁾ közszolgál-

tatási kötelezettségek léptek. A lazioi regionális közigazgatási bíróságnak a 2004. november 8-i rendelet részleges megsemmisítésére irányuló 2005. március 17-i határozata folytán az olasz hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy „felfüggesztették” e kötelezettségeket. E tekintetben 2005. július 1-jén felhívás közzétételére került sor az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁴⁾. 2005. december 6-án az olasz hatóságok értesítették a Bizottságot a 2004. november 8-i rendelet 2004. november 15-i hatállyal történő hatályon kívül helyezéséről.

II. ELJÁRÁS

- (10) 2006. március 9-i (204756. számon iktatott) levelében a Bizottság az Olasz Köztársasághoz fordult, hogy értesítse a 35. és 36. rendeletekben előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos aggályairól. Pontosabb információkat kért azok indokairól és végrehajtásuk szabályairól. Az Olasz Köztársaság először a 2006. március 22-i levélben válaszolt, amelyhez választervezetet is mellékel, majd a 2006. április 4-i levélben.
- (11) 2006. április 27-én a Bizottság az ENAC-hoz fordult, hogy pontosításokat kérjen, és tájékozódjon a közszolgáltatási kötelezettségek jelenlegi működéséről az új közszolgáltatási kötelezettségek hatálybalépése előtt.
- (12) Az ENAC a 2006. május 9-i levélben válaszolt, és megerősítette, hogy a Szardíniáról Róma és Milánó felé irányuló közszolgáltatási kötelezettségek 2006. május 2-áig alkalmazandó rendszere a 2000. évi, még mindig hatályos rendszer, mivel az azok módosítására irányuló 2004. évi rendelet hatályon kívül helyezték. 2006. május 2-ától a 35. rendelet által előírt új rendszert kell alkalmazni. A válasz kifejtette azt is, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljes egészében lefedik Milánó egész repülőterrendszerét, amint azt a 2000. évi közlemény is előírta.
- (13) 2006. augusztus 4-én az Olasz Köztársaság ismételt választ adott a Bizottság március 9-i levelére, megadva néhány kiegészítő adatot, amelyek azonban nem tartalmaztak jelentős új információt.
- (14) 2006. augusztus 1-jén a Bizottság határozatot hozott arról, hogy saját kezdeményezésére megindítja a rendelet ⁽⁵⁾ 4. cikkének (3) bekezdésében előírt vizsgálatot. Erről a határozatról 2006. augusztus 1-jén értesítette az Olasz Köztársaságot (a dokumentum száma: C(2006) 3516). Ugyanezen határozatban a Bizottság kérte az olasz hatóságokat, hogy egyes pontok tekintetében adjon választ, és egy hónapos határidőt szabott a válaszadásra.
- (15) Az olasz hatóságok a 2006. augusztus 31-i levélben válaszoltak. A válasz kiterjedt a feltett kérdések jelentős részére.

⁽¹⁾ HL C 284., 2000.10.7., 16. o.

⁽²⁾ HL C 51., 2001.2.16., 12–22. o.

⁽³⁾ HL C 306., 2004.12.10., 6. o.

⁽⁴⁾ HL C 161., 2005.7.1., 10. o.

⁽⁵⁾ HL L 215., 2006.8.5., 31. o.

(16) Ezzel együtt a Bizottság 2006. október 2-án Olaszország Állandó Képviselőtétéhez fordult, hogy kiegészítő tájékoztatást kérjen.

(17) 2006. október 6-án az Olasz Köztársaság hosszú választ küldött, amelynek számos eleme válaszolt a Bizottság kiegészítő kérdéseire.

(18) A Bizottság (TREN.F.1 egység) és az olasz hatóságok (Közlekedési Minisztérium, Állandó Képviselőt, Szardínia Kormánya és az ENAC) ülésére 2006. október 17-én került sor Brüsszelben.

(19) Ez a válasz többek között megerősítette, hogy a következő útvonalak üzemeltetése már most is a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően folyik:

- Olbia–Róma: Meridiana
- Olbia–Milánó: Meridiana
- Alghero–Róma: Air One
- Alghero–Milánó: Air One
- Cagliari–Róma: Air One és Meridiana
- Cagliari–Milánó: Air One és Meridiana
- Cagliari–Bologna: Meridiana
- Cagliari–Torino: Meridiana
- Cagliari–Verona: Meridiana
- Olbia–Bologna: Meridiana

Ezzel szemben a fennmaradó 6 útvonal tekintetében egyetlen társaság sem fogadta el a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírt rendszer szerinti működést. Az Olasz Köztársaságnak tehát szándékában áll, hogy a 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának megfelelően nyilvános pályázatot írjon ki. Jelenleg a versenyben maradt társaságok a következők:

- Olbia–Verona: Meridiana
- Alghero–Bologna: Air One
- Alghero–Torino: Air One
- Cagliari–Firenze: Air One és Meridiana
- Cagliari–Nápoly: Air One és Meridiana
- Cagliari–Palermo: Air One és Meridiana ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Lásd az Olasz Köztársaság 2006. október 6-i és november 15-i válaszait, valamint az ENAC 2006. május 23-i sajtóközleményét.

Mindazonáltal az Olasz Köztársaság kifejtette, hogy ezen útvonalakat még nem utalta ki, tekintettel a Bizottságnál folyamatban lévő eljárásra.

III. ELEMZÉS

1. Jogi háttér

(20) A közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályokat a rendelet állapítja meg, amely meghatározza a légiközlekedési ágazatban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazási feltételeit.

(21) A közszolgáltatási kötelezettségeket a rendelet főszabályától eltérő kivételként határozzák meg, amely szerint „e rendeletre is figyelemmel, a tagállamok engedélyezik a közösségi légi fuvarozók számára a Közösségen belüli útvonalakon a forgalmi jogok gyakorlását” ⁽²⁾.

(22) A közszolgáltatási kötelezettségek előírásának feltételeit a 4. cikk tartalmazza. Ezeket szigorúan kell értelmezni a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvének tiszteletben tartásával. E feltételeket az említett cikkben felsorolt kritériumok alapján megfelelő módon indokolni kell.

(23) Közelebbről, a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályok akként rendelkeznek, hogy azokat egy tagállam írhatja elő „olyan repülőterre irányuló menetrendszerű légi járatokra, amely repülőter az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgál ki, vagy a területén lévő regionális repülőterhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon található, ha ezek az útvonalak abban a régióban, ahol a repülőter is található, a gazdasági fejlődés szempontjából nélkülözhetetlenek minősülnek; a szolgáltatási kötelezettséget olyan mértékben írhatja elő, hogy biztosítsa az adott útvonalon nyújtott menetrendszerű légi járat kielégítő jellegét, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légi fuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felel meg” ⁽³⁾.

(24) A menterend szerinti légi járat kielégítő jellegét a tagállamok a különösen a következők függvényében értékelik „a közérdek, egyéb közlekedési eszközök igénybevétele a lehetősége, és a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési eszközök igénybevétele a lehetősége, és az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra” ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet, 3. cikk (1) bekezdése.
⁽³⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet, 4. cikk (1) bekezdése a) pontja.

⁽⁴⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet, 4. cikk (1) bekezdése b) pontja.

- (25) A 4. cikk kétlépcsős mechanizmusról rendelkezik: az elsőben – a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja – az érintett tagállam előírja a közszolgáltatási kötelezettségeket egy vagy több útvonalra, amelyek továbbra is nyitva állnak valamennyi közösségi fuvarozó számára, amennyiben azok teljesítik e kötelezettségeket. Amennyiben egyetlen fuvarozó sem jelentkezik a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonal üzemeltetésére, a tagállam végrehajthatja a második lépést – a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontját –, amely abból áll, hogy a hozzáférést egyetlen fuvarozóra korlátozzák egy legfeljebb hároméves, megújítható időszakra. E fuvarozót közösségi nyilvános pályázat útján választják ki. A kijelölt fuvarozó ezt követően pénzügyi ellentételezésben részesülhet az útvonalnak a közszolgáltatási kötelezettségekkel összhangban álló üzemeltetéséért.
- (26) A 4. cikk (3) bekezdésének értelmében a Bizottság a tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére lefolytatott vizsgálatot követően határozhat arról, hogy a közzétett közszolgáltatási kötelezettségeket továbbra is alkalmazni kell-e. A Bizottság köteles határozatát a Tanáccsal és a tagállamokkal közölni.

2. Az útvonalak támogathatósága

- (27) Az Olasz Köztársaság a közszolgáltatási kötelezettségek előírását Szardínia fejlesztésének szükségességével indokolta, mivel annak le kell dolgoznia a sziget voltából adódó hátrányokat.
- (28) Ezenfelül a szárd autonóm kormány kötelezettséget vállalt arra, hogy előmozdítja lakói mobilitását. A Szardínia és az olasz anyaország közötti útvonalak ugyanis egyenlőtlenül alakulnak az évszakok változásával, jóllehet a mobilitás elvének egész évben lehetővé kellene tennie a folyamatos, kielégítő lehetőségek biztosítását a szárd lakosok számára. Ezenfelül az Olasz Köztársaság kiemelte a kilométerben és időben is jelentős távolságokat a különböző szárd repülőterek között; a régiónak infrastrukturális hiányosságokkal kell szembenéznie. Olaszország egyébként ezzel indokolja annak szükségességét, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek kiterjedjenek mindhárom szárd repülőterre.
- (29) A Bizottság úgy véli, hogy Szardínia peremterületnek tekinthető sziget volta és a tényleges alternatív közlekedési eszközök hiánya miatt.
- (30) Másfelől Szardínia más olasz régiókhoz viszonyított fejlődésbeli elmaradottsága nagymértékben igazolt: Szardínia elszigeteltsége, valamint csekély népessége, amely a jelentős kivándorlással tovább csökken, magyarázatot ad

a sziget gazdasági elmaradottságára, ami azt a mezzogiornói régiókhoz teszi hasonlónak.

- (31) A Bizottságnak a birtokában lévő tényekre épülő elemzése alapján nem kérdőjelezhető meg az olasz hatóságok által előterjesztett, érintett útvonalak alapvető jelentősége.

3. A közszolgáltatási kötelezettségek kielégítő jellege

3.1. Általános megfontolások

- (32) A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint a tagállamok nem írhatnak elő közszolgáltatási kötelezettséget, csak „olyan mértékben (...), hogy biztosítsák az adott útvonalon nyújtott menetrendszerű légi járat kielégítő jellegét, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légi fuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felel meg”.
- (33) A szolgáltatások kielégítő jellegét a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kritériumok figyelembevételével kell értékelni:

— a közérdek,

— egyéb közlekedési eszközök igénybevételének a lehetősége, különösen a szigeti régiók esetében, és a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési eszközök igénybevételének lehetősége,

— a felhasználóknak ajánlható viteldíjak és feltételek,

— az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.

- (34) Ezenkívül a közszolgáltatási kötelezettségeknek meg kell felelniük az arányosság és a megkülönböztetésmentesség alapelveinek (lásd például a Bizottságnak az Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares [Analir] és társai kontra Administración General del Estado C-205/99. sz. ügyben 2001. február 20-án hozott ítéletét, EBHT 2001., I-01271. o.).

- (35) Jelen esetben a Bizottságnak az a véleménye az olasz hatóságok által bemutatott tények alapján, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírása a járatgyakoriságok és kapacitások, valamint a viteldíjak tekintetében szükségesnek bizonyulhat az érintett útvonalakon a szolgáltatásnyújtás kielégítő jellegének biztosításához.

- (36) Mindazonáltal a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 35. és 36. rendelet által előírt egyes feltételek indokolatlanul megszorítóak vagy aránytalanok.

3.2. A közszolgáltatási kötelezettségek elfogadásának 30 napon belüli bejelentésével kapcsolatos kötelezettség

(37) A 35. és 36. rendeletben előírt közszolgáltatási kötelezettségek 8. pontja meghatározza, hogy „azoknak a fuvarozóknak, akik el kívánják fogadni az e mellékletben foglalt közszolgáltatási kötelezettségeket, hivatalos elfogadásukat be kell jelenteniük az ENAC-nál attól a naptól számított 30 napon belül, amelyen az említett kötelezettségek előírásáról szóló bizottsági közlemény megjelenik az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.” Valójában e kötelezettség azon fuvarozóra megállapított kizárási feltételnek tűnik, aki az elfogadását egy „túl késői” napon jelentette be. Így, az a fuvarozó, aki nem küld értesítést a közszolgáltatási kötelezettségek feltételei összességének elfogadásáról e határidőn belül, azt kockáztatja, hogy a teljes időszakra kizárják azokból.

(38) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ennek a feltételnek nincs jogalapja a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint, és indokolatlanul megszorító. A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem hatalmazza fel a tagállamokat arra, hogy korlátozzák azon fuvarozók számát, akik hozzáférhetnek az útvonalakhoz, csak arra, hogy általában olyan közszolgáltatási kötelezettségeket írjanak elő, amelyeket valamennyi olyan fuvarozóra alkalmazni kell, amely ezeken az útvonalakon működik, vagy ez a szándékában áll. A fuvarozók számának ilyen jellegű korlátozása csak a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontja értelmében lehetséges.

(39) Ebből kifolyólag mindazok a fuvarozók számára, akiknek szándékukban áll a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, lehetővé kell tenni, hogy az útvonalakon működjenek, akármikor is kívánják megkezdeni szolgáltatásukat. Amennyiben egyetlen fuvarozó sem kezdte meg egy meghatározott időpontban egy adott útvonalon a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetését a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel összhangban, a tagállam rendelkezhet az ezen útvonalhoz való hozzáférés korlátozásáról a 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának megfelelően. Amennyiben azonban egy vagy több fuvarozó megkezdte a működését az előírt határidőn belül, a tagállam nem zárhat ki más olyan fuvarozókat ezen útvonalról, amelyek a határidő lejártát követően bármikor értesítést küldtek működési szándékukról. Az új fuvarozók belépése következtében mindazonáltal szükségessé válhat az egyes fuvarozókat terhelő közszolgáltatási kötelezettségek kiigazítása. (Lásd alább a 3.4. pontban)

3.3. Kötelezettség az útvonal három éven át folytatott üzemeltetésére

(40) A 35. és 36. rendeletben előírt közszolgáltatási kötelezettségek 5. pontja meghatározza, hogy „a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának megfelelően az a fuvarozó, amely elfogadja a kötelezettségeket, 36

egymást követő hónapon keresztül köteles biztosítani a szolgáltatást, és azt nem szakíthatja meg csak az ENAC-hoz, illetve Szardínia autonóm tartományához benyújtott legalább hat hónapos előzetes értesítés mellett.”

(41) A minimális üzemeltetési időtartam megkövetelése jelen esetben megfelel a 4. cikk (1) bekezdése c) pontjának, amely előírja, hogy „azokban az esetekben, amikor egyéb közlekedési eszközök nem tudják biztosítani a kielégítő és folyamatos szolgáltatást, az érintett tagállam a közszolgáltatási kötelezettségek keretében előírhatja, hogy az útvonalat üzemeltetni szándékozó légi fuvarozó köteles garantálni a vonal működtetését egy külön meghatározandó bizonyos időtartamra, a közszolgáltatási kötelezettség egyéb előírásainak megfelelően”. A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy Szardínia sziget volta és a kontinentstől való távolsága miatt egyéb közlekedési eszközök nem biztosítanak kielégítő alternatív szolgáltatást.

(42) A Bizottság mindazonáltal úgy ítéli meg, hogy a 35. és 36. rendeletben előírt legalább hároméves időtartam túlzott mértékű és aránytalan.

(43) A Bizottság megérti a szolgáltatás folyamatosságának és annak szükségességét, hogy a vállalkozók kötelezettséget vállaljanak egy meghatározott időszakon keresztül történő működtetésre. Mindemellett – amint azt fentebb is kifejtette – nem a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásáért felelős hatóságok feladata, hogy e kötelezettségek hatálya alól mentesítsenek potenciális fuvarozókat: a közszolgáltatási kötelezettségek kizárólagos koncesszió és ellentételezés nélkül semmi esetre sem eredményezhetik a piac végleges vagy hosszú távra szóló lezárását.

(44) Jogszerű lehet, hogy az évszakonként erőteljes szabályszerűtlenséggel jellemzett útvonalak üzemeltetését az év egyes időszakaiban előírják. Ezen útvonalakon ugyanis fennáll annak a veszélye, hogy a fuvarozók hajlamosak lesznek arra, hogy ajánlatukat azokra a hetekre korlátozzák vagy összpontosítsák, amelyek folyamán elégséges a gyakoriság a szolgáltatás jövedelmezőségének biztosításához, és arra, hogy a szolgáltatás üzemeltetését az év más időszakaiban szüneteltessék. A Bizottság mindemellett úgy véli, hogy ilyen körülmények között az arányosság elvének tiszteletben tartása ahhoz kell vezessen, hogy az az időtartam, amelynek során az üzemeltetést folyamatosan biztosítani kell a közszolgáltatási kötelezettségek 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírt rendszerben, nem haladhatja meg az egy évet.

(45) Ezenkívül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az időtartam nem menti fel a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásáért felelős hatóságot az alól, hogy annak kielégítő jellegét rendszeresen felülvizsgálja. Amint az fent is említésre került, e felülvizsgálatot mindenképpen el kell végezni, ha új fuvarozó kezd meg a szolgáltatást az érintett útvonalon, vagy áll annak megkezdése előtt.

3.4. Az útvonalak és járatsűrűség ENAC általi felosztása

- (46) A 35. és 36. rendelet 1.6. pontja előírja, hogy „az egyazon útvonal több fuvarozó általi elfogadásából az érintett repülőterek infrastrukturális korlátai és kötöttségei okán eredő túlkapacitás megelőzése érdekében az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevételével a közérdek legmegfelelőbb képviselője érdekében megbízást nyert, hogy közreműködjen az elfogadó légi fuvarozók működési programjainak kialakításában oly módon, hogy azok összességükben arányosak legyenek a kötelezettségek kiszabását meghatározó közlekedési igényekkel. E beavatkozásnak az útvonalaknak és a járatok gyakoriságának az elfogadó fuvarozók közötti méltányos megosztásához kell vezetnie, a kérdéses útvonalakon (vagy az útvonalak összességén) a két megelőző év során az egyes fuvarozók tekintetében tapasztalható forgalom nagyságának függvényében.”
- (47) E hatáskörök értelmében az ENAC elbíráhatja és előnyben részesítheti az ugyanazon az útvonalon működő több társaság közötti megállapodást. Szardínia esetében az ENAC felügyelt egy, az érdekelt fuvarozók közötti kerekasztalt egyes útvonalak tekintetében, és velük együtt meghatározta a forgalom felosztását.
- (48) Az Olasz Köztársaság védi ezt a beavatkozási hatáskört, amely szerinte úgy biztosítja a szolgáltatás folyamatoságát, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket nem teszi ki az azok ellentételezés nélküli vállalásában kevésbé érdekelt más fuvarozók be- és kilépésével kapcsolatos eshetőségnek. Idézi többek között a lazioi regionális közigazgatási bíróság 2005. március 17-i ítéletét, amely úgy vélte, hogy „teljes mértékben jogszerű, hogy a (2004. évi) rendelet olyan forgatókönyvet határozzon meg, amely szerint a közszolgáltatási kötelezettségekkel érintett minden útvonal tekintetében több, nem csoportot alkotó, egymással versenyben álló fuvarozó áll rendelkezésre. Egy ilyen lehetőséget mindazonáltal egyértelműen meg kell határozni, és ahhoz olyan objektív minimumkövetelményt kell hozzárendelni, amely a résidőnek a közszolgáltatási kötelezettségeket esetleg elfogadó fuvarozók számával összefüggésben (egy, kettő, kettőnél több) történő előzetes kiosztásra vonatkozik annak érdekében, hogy a káros kínálati túlkapacitást elkerüljék, és főként hogy a résidőkiosztás ne vezessen a gyakorlat önkényes bevezetéséhez és ténylegesen annak kizárólagosságához, amit a rendelet szabályai kifejezetten elvetnek” ⁽¹⁾.
- (49) A 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek figyelembe kell venniük azon fuvarozók összességét, amelyek az érintett útvonalon működnek, vagy ez szándékukban áll. Ezt a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja is megerősíti, amely meghatározza, hogy „a menetrendszerű légi járatok kielégítő jellegét a tagállamok többek között az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozónak az adott útvonalra gyakorolt együttes hatását figyelembe véve értékeli”.
- (50) A Bizottság úgy véli, hogy ezt az elvet nem csak a közszolgáltatási kötelezettségek előírásának pillanatában, hanem azok teljes tartama alatt is követni kell. Így minden olyan alkalommal, amikor új fuvarozó kezdi meg működését az adott útvonalon, vagy áll annak megkezdése előtt, a közszolgáltatási kötelezettségekben az egyes fuvarozók számára előírt kapacitás és járatgyakoriság szintjét ki kell igazítani, oly módon, hogy az egyes útvonalakon kínált összes kapacitás és járatgyakoriság ne haladja meg a kielégítő szolgáltatás teljesítéséhez szigorúan szükséges mértéket.
- (51) A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségekre tekintettel ugyanis a fuvarozók nem kötelesek kötelezettséget vállalni a járatgyakoriság és a kapacitás mennyiségének egyénileg történő biztosításra: együttesen is biztosíthatják ezt a minimumszolgáltatást.
- (52) A Bizottság elismeri, hogy szükségesnek bizonyulhat a közszolgáltatási kötelezettségekért felelős hatóság számára, hogy biztosítsa, hogy a járatgyakoriságok és kapacitások együttese lehetővé tegye a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését. Mindazonáltal e hatóság semmi esetre sem korlátozhatja az érintett fuvarozók azzal kapcsolatos lehetőségét, hogy amennyiben úgy kívánják, szolgáltatást nyújtsanak a minimumkötelezettségnek minősülő közszolgáltatási kötelezettségek által megkövetelt kapacitáson és járatgyakoriságon túlmenően. Ebből következően, amennyiben az ENAC által elfogadott szabályok arra irányulnak, hogy meggátoljanak egy fuvarozót abban, hogy többletszolgáltatást nyújtson, e szabályok indokolatlanul megszorítóak és ellentétesek a rendelettel.
- (53) E tekintetben a Bizottság üdvözli, hogy az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levelében megerősítette, hogy kormányzata éves alapon időszakosan újraértékeli a helyzetet, és elemzi azon fuvarozók esetleges kérelmét, akik készek arra, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek keretében az útvonalakon működjenek ⁽²⁾. Tudomásul veszi, hogy az Olasz Köztársaság megerősítette, hogy „semmi nem gátolja a tagállamot abban, hogy (akár a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazásának idején) ellenőrizze a közszolgáltatási kötelezettségek kielégítő jellegét és szükségességét, és helyt adjon azok módosításának vagy visszavonásának, hacsak azok hasznosságát vagy megengedhető jellegét később nem ismerik el” ⁽³⁾.

⁽¹⁾ A lazioi regionális közigazgatási bíróság 2005. március 17-én hozott 2436. sz. ítélete.

⁽²⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levele, 2. o.

⁽³⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levele, 11. o.

3.5. Az egyrészről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó, másrészről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalak csoportosítása

- (54) Az Olasz Köztársaság az egyrészről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó, másrészről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalak csoportosítását azok egymást kiegészítő voltával és az üzemeltetésük tekintetében egymástól való kölcsönös függésükkel indokolja. Az olasz hatóságok szerint ugyanis ezen útvonalakat az év kétharmadában a mindenképpen lecsökkent forgalom jellemzi a forgalom igen nagymértékű időszakosságából következően. Tekintve, hogy ezen útvonalakat érintően nem rendelkeznek pénzügyi ellentételezésről, a kormányzat felelőssége annak biztosítása a fuvarozók számára, hogy üzemeltetésük tartós lesz annak ellenére, hogy gazdasági szempontból nem vonzó. Ez így „az operatív kölcsönös függőség előnyös hatásainak” kihasználását jelenti, amelyek lehetővé teszik a „téli időszakban a gépeknek a kereslet szűkös voltából adódó rotációját”, míg a „kapcsolt útvonalak előírása hozzájárul az ezen útvonalak üzemeltetésére kész fuvarozók figyelmének felkeltéséhez”. Másfelől, az Olasz Köztársaság szerint a nyári időszakban megkövetelt kínálatnak pontosabban meg lehetne felelni útvonalcsoportok együttes üzemeltetésével. Az Olasz Köztársaság azzal érvel végül, hogy a rendelet maga írja elő annak lehetőségét, hogy a kereslet ingadozásait egyességek például ugyanazon héten belül. Ez a csoportosítás tehát lehetővé tenné a költségek visszafogását és a kapacitások optimalizálását, a lehető legnagyobb mértékben megfelelve a keresleti igényeknek. Ez a csoportosítás így nem minősül piaci korlátozásnak, hanem – ellenkezőleg – alkalmas arra, hogy még több fuvarozót vonzzon.

- (55) A Bizottság úgy véli, hogy az útvonalak csoportosítása nem egyeztethető össze a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjával. A közszolgáltatási kötelezettségek támogathatóságának és kielégítő jellegének az e rendelkezésekben előírt kritériumai ugyanis kifejezetten „útvonalat” említene minden alkalommal, anélkül hogy bármikor is útvonalak csoportjáról rendelkeznének. Ebből következik tehát, hogy e kritériumok mindegyikét az egyes, egyenként vett útvonalak tekintetében elkülönítetten kell értékelni.

- (56) Ezenkívül ez az értelmezés megfelel az arányosság elvével kapcsolatos követelményeknek. Az útvonalak ilyen csoportosítása ugyanis lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy olyan útvonalakon írjanak elő közszolgáltatási kötelezettségeket, ahol azok nem szükségesek a kielégítő szolgáltatásnyújtás biztosításához. Az útvonalak csoportosításának lehetősége így egyedül a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában kerül szóba, amely szerint az üzemeltetés jogát nyilvános pályázat alapján ítélik oda, „akár egy útvonalra, akár egy útvonalcsoportra”. Ez a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában tett egyértelmű említés ellenben kizárja, hogy ezt a csoportosítást alkalmazni lehessen a 4. cikk (1) bekezdésének a), b) és c)

pontjának keretében. Ez pontosan abból adódik, hogy a piac nem engedte, hogy egy légi fuvarozó megkezdje a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetését, vagy az előtt álljon egy adott útvonal tekintetében az ezen útvonallal kapcsolatban előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően, amely útvonalhoz a hozzáférést a tagállam egyetlen fuvarozóra korlátozhatja egy legfeljebb három éves időszakban, és nyilvános pályázatot írhat ki, amely kiterjedhet útvonalak csoportjára is. Összefoglalva, több útvonal csoportosítását a piac egyértelmű zavarára adott válasznak lehet tekinteni, és olyan közvetett ellentételezési formának, amely a közvetlen ellentételezésekhez hasonlóan csak a 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának keretében megengedett. A közszolgáltatási kötelezettségek 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti rendszerében a csoportosítás semmi esetre sem irányulhat két elkülönített útvonal jövedelmezővé tételére annak érdekében, hogy egy vagy több fuvarozó általi üzemeltetést részesítsen előnyben.

- (57) Másfelől, az olasz hatóságok által előterjesztett magyarázatok nem támaszkodnak semmilyen számszerűsített műszaki vagy gazdasági adatra, amely lehetővé tenné azok megerősítését.

A hatóságok magyarázataival szemben a következő tények hozhatók fel:

- az előírt kapacitásoknak és járatgyakoriságoknak útvonalról útvonalra figyelembe kell venniük a szükségleteket, és nem úgy, hogy azokat egyedül ezen útvonalak csoportosításával teljesítsék hatékonyabban,
- az e kapcsolásokkal összefüggő járatgyakoriságban kifejezett kötelezettségek olyannyira fontosak, hogy ténylegesen nagyszámú potenciális fuvarozót tántorítanak el, amelyek ugyan meg kívánnának felelni a közszolgáltatási kötelezettségeknek, és ellátnák Szardíniát, de az e két város valamelyikében található állandó telephely hiányában ténylegesen kizárt számukra a szolgáltatás biztosításának lehetősége. Ebből következően a csoportosítás inkább a piac lezárását eredményezi,
- e tekintetben nyilvánvaló, hogy az így csoportosított közszolgáltatási kötelezettségek csak a már helyben üzemelő, kis számú fuvarozó számára tették lehetővé a kedvező választást. Így a közszolgáltatási kötelezettségek bevezetése távol tartotta azokat a társaságokat, akik a Rómából és Milánóból induló útvonalakon működtek, vagy ez szándékukban állt, pontosabban a két érintett repülőtér mindegyike irányában, azaz Olbia és Alghero felé. Így – még ha ez szándékukban is állt – nem nyújthatták be pályázatukat a működésükhöz túl költséges üzemeltetés tekintetében. Az ilyen típusú csoportosítások tehát jellegüknek fogva távol tartottak minden egyéb lehetséges fuvarozót.

E megszorító hatások még jelentősebbek az érintett piacok nagyságára tekintettel (az utasok összlétszáma 2005-ben – az Olasz Köztársaság adatai)

— Olbia–Róma és Olbia–Milánó: 731 349 (390 186 nyáron és 341 163 télen).

— Alghero–Róma és Alghero–Milánó: 502 820 utas (184 273 nyáron és 318 547 télen).

E feltételek mellett valószínűtlen, hogy Olaszország két legnagyobb városa és a szardíniai Olbia és Alghero repülőterei közötti útvonalak oly kevésbé lennének vonzóak, hogy azokat csoportosítani kellene annak érdekében, hogy vonzóvá váljanak.

- (58) Ebből következően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az egyes útvonalak csoportosítása összeegyeztethetetlen a rendelettel, és indokolatlanul megszorító.

3.6. Kedvezményes viteldíjak a szardíniai születésű, de ott lakóhellyel nem rendelkező személyek számára

- (59) A 35. és 36. rendelet megköveteli, hogy a fuvarozók kedvezményes viteldíjakat alkalmazzanak azokra a szardíniai születésű személyekre, akik ott nem rendelkeznek lakóhellyel. Az Olasz Köztársaság becslései szerint e rendelkezések alkalmazása legfeljebb 220 000 személyt érint, és a valóságban ez a szám közelebb áll a 110 000-hez, ha figyelembe vesszük, hogy e személyek 50 %-a egy utat tesz évente.

- (60) A gyakorlatban egy ilyen intézkedés többségében előnyben részesíti az olasz állampolgárságú európai polgárokat más állampolgárságú polgárokhoz viszonyítva. Ennélfogva első látásra állampolgársági alapon történő megkülönböztetésnek tekinthető, és ebből következően a Szerződéssel ellentétesnek. Egy ilyen intézkedés a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének keretében csak akkor lenne megengedhető, ha a bánásmódbeli különbség objektív, az érintett személyek állampolgárságától független, és a nemzeti jog által jogszerűen követett célkitűzéssel arányos megfontolásokon alapulna.

- (61) Az Olasz Köztársaság márpedig azt a magyarázatot adta, hogy az intézkedés lényegében ahhoz szükséges, hogy lehetővé tegye a szárd kivándorlók számára, hogy továbbra is kötődjenek a származásuk szerinti kulturális

közösséghez ⁽¹⁾. Mindazonáltal az intézkedés nyilvánvalóan aránytalan – még ha egy ilyen célkitűzés jogszerű közérdekű célkitűzésnek is minősülhetne a rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja értelmében. Elsősorban, az intézkedés minden olyan személyre alkalmazható, aki Szardínián született, de nem ott rendelkezik lakóhellyel, anélkül hogy szükséges lenne annak a kapcsolatnak a bizonyítása, amely még fennállhat például családi értelemben az érintett személy és a származása szerinti régió között. Másodsorban, az intézkedés az egyes kivándorlók pénzügyi forrásaira tekintet nélkül alkalmazható. Harmadsorban, a Szardínián lakóhellyel rendelkezőkkel ellentétben, akiknek viszonylag gyakran kell az anyaországba utazniuk, hogy ott alapvető szolgáltatásokat vegyenek igénybe (oktatás, egészségügy), vagy hogy Szardínia fejlődése szempontjából szükséges gazdasági tevékenységet folytassanak, a kivándorlók csak alkalmanként utaznak Szardíniára (az olasz hatóságok szerint a potenciálisan érintett személyek legfeljebb 50 %-a az évi egy utazás tekintetében). Ebből következően ezen eseti utazások összköltsége relatíve kevesebb a Szardínián lakóhellyel rendelkezőknél felmerülő költségekhez viszonyítva, és azokat az esetek többségében a kivándorlók könnyen fedezni is tudnák anélkül, hogy szükség lenne a 35. és 36. rendeletben előírt csökkentésre. Végül – amennyiben egyes kivándorlók nem rendelkeznek a szükséges forrásokkal, hogy megfizessék a Szardíniára tartó évi egy járat árát – sokkal megfelelőbb és kevésbé megszorító intézkedés lenne a támogatás nyújtása az érintett kivándorlók számára.

- (62) E feltételek mellett a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e rendelkezés aránytalan, és összeegyeztethetetlen a rendelettel.

3.7. A repülőterrendszer egészére történő alkalmazás

- (63) A 35. és 36. rendelet előírja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása Róma és Milánó környékén kiterjed a megfelelő repülőterrendszerek egészére, amint az a rendelet II. mellékletében is szerepel, azaz:

— Fiumicino és Ciampino repülőtereire Róma tekintetében

— Linate, Malpensa és Bergame repülőtereire Milánó tekintetében.

- (64) Emlékeztetőül, a 2000. évi közszolgáltatási kötelezettségek „Róma (Fiumicino) és Milánó” repülőtereit érintették. Milánó repülőterrendszerének a rendelet 8. cikke és II. melléklete értelmében történő létrehozásakor Olaszország hivatalból kiterjesztette a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazását az érintett repülőterrendszer egészére.

⁽¹⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. október 6-i levele, 72–74. o.

- (65) Az Olasz Köztársaság választását csak technikai okokkal indokolta, amelyek arra indították, hogy az egyes repülőterrendszerek egészét automatikusan szerepeltessék. Mindemellett megerősítette, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek elsődleges érdekeltisége Róma-Fiumicino és Milánó-Linate repülőtere, amelyeket a közszolgáltatási kötelezettségek kedvezményezettjei előnyben részesítenek az érintett agglomeráció városközpontjához viszonyított közelségük miatt, ami indokolja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek úgy rendelkeznek, hogy „a rendelkezésre álló résidőket figyelembe véve, a Szardínia, Róma és Milánó repülőterei között előírt útvonalak legalább 50 %-át Fiumicinóról és Linatéról kiindulva, illetve oda irányulóan kell biztosítani” ⁽¹⁾.
- (66) Az Olasz Köztársaság elismerte, hogy „objektíve bizonyítást nyert, hogy Róma tekintetében Fiumicino, Milánó tekintetében Linate repülőtere jelenti a legkényelmesebb, a legjobban ellátott és a legvonzóbb célállomást a felhasználók számára, mivel e repülőterek találhatóak a legközelebb a két város központjához, és azokkal jobb összeköttetésben állnak”. Olaszország így azt is kifejtette, hogy „ahhoz, hogy jobb szolgáltatást biztosítsanak, és a felhasználók igényeinek a legnagyobb mértékben megfeleljenek, célszerűnek tűnt annak elérése, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadó fuvarozók ne rendelkezzenek azzal a szabadsággal, hogy teljes mértékben feladják e repülőtereket más (az utasok számára kevésbé kényelmes és jelentős) repülőterek javára, amelyek ugyanazon repülőterrendszer részei.” ⁽²⁾.
- (67) Másfelől kitűnt, hogy a téli időszakban üzemeltetett járatok csak Fiumicino és Linate repülőterein működnek.
- (68) Jelen esetben a Bizottság kétségbe vonja egy ilyen intézkedés szükségességét, mivel aránytalannak ítéli azon elérni kívánt célokhoz viszonyítva, amelyek lényege, hogy biztosítsák az anyaország felé irányuló mobilitást és a területi kohéziót. Ezen intézkedés közvetlen hatásként ugyanis távol tartja az esetleges fuvarozókat anélkül, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek alapját érintené, és hozzájárul a piacnak az új fuvarozók előtti végleges lezárásához a versennyel – különösen a nyári időszakban – leginkább érintett útvonalakon.
- (69) Az Olasz Köztársaság mindazonáltal elismerte, hogy Malpensa központi repülőtere jelentős szerepet játszik a nemzetközi útvonalak tekintetében, míg Ciampino és Bergamo repülőterei a diszkonttársaságok belső központi repülőtereiként lehetővé teszik a gazdasági és társadalmi kohézióval kapcsolatos közösségi elvnek való megfelelést, és egy olyan sziget, mint Szardínia számára az Európa régióinak összességével fennálló területi kohézió célkitűzésének megvalósítását. Ebből következően az Olasz Köztársaság kötelezettséget vállalt arra, hogy úgy módosítja a 35. rendeletet, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket ne alkalmazzák Malpensa, Bergamo és Ciampino repülőtereire ⁽³⁾.
- (70) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kötelezettségvállalás hatékonyan válaszol az esetlegesen felmerülő kételyekre, és hogy a rendelet ilyen módosítása lehetővé teszi a közszolgáltatási kötelezettségek által előírt indokolatlan megszorítások hatásainak jelentős mértékű csökkentését, Szardínia mobilitási szükségleteinek kielégítése mellett, anélkül hogy aránytalan korlátozásokat vezetne be az érintett piacon.
- (71) Az Olasz Köztársaság e kötelezettségvállalásának ismeretében a Bizottságnak nem áll szándékában a Milánó és Róma repülőterrendszerének egészére történő alkalmazás aránytalan jellegének további elemzése, ám fenntartja annak lehetőségét, hogy adott esetben visszatérjen e kérdéshez a jelenlegi és jövőbeni közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében.

IV. KÖVETKEZTETÉSEK

- (72) Az Olasz Köztársaság által bemutatott tények alapján a Bizottság nem kérdőjelezi meg a közszolgáltatási kötelezettségek Szardínia és az olasz anyaország közötti útvonalakra történő alkalmazásának lényegét, amely útvonalak mind a járatgyakoriság és a kapacitások, mind a viteldíjak tekintetében szükségesnek bizonyulnak a kielégítő szolgáltatásnyújtás biztosításához az érintett útvonalakon.
- (73) Mindemellett a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Olasz Köztársaság 35. és 36. rendelete által előírt egyes feltételek indokolatlanul megszorítóak vagy aránytalanok.
- (74) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségek magukban foglalják, hogy mindazon fuvarozók számára, akiknek szándékukban áll a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, biztosítani kell a lehetőséget, hogy az adott útvonalon működjenek, bármikor is kívánják megkezdeni a szolgáltatásnyújtást. Ebből következően, olyan határidő alkalmazása a pályázat benyújtására, amely révén eleve kizárják mindazon fuvarozókat, akik e határidőn túl nyújtják be pályázatukat, indokolatlanul megszorító és összeegyeztethetetlen a rendelettel.
- (75) Amennyiben jogszerűnek tűnhet a szolgáltatások folyamatosságának tartamáról rendelkezni, a Bizottság úgy véli, hogy az arányosság elvéből következően ez az időtartam az ésszerűség határain belül és a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerében a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja alapján nem haladhatja meg az egy évet.
- (76) A Bizottság úgy véli, hogy az ENAC-ra a fuvarozók tevékenységének összehangolása tekintetében a túlkapacitás elkerülése céljából ruházott hatáskör indokolatlanul megszorító és összeegyeztethetetlen a rendelettel.

⁽¹⁾ A 2006. március 24-i közlemény 1.2. pontja.

⁽²⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. október 6-i levele, 78. o.

⁽³⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levele, 3. o.

- (77) A Bizottság megállapítja, hogy az egyrésről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó, másrésről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó útvonalak csoportosítása indokolatlanul megszorító és összeegyeztethetetlen a rendelettel.
- (78) A Bizottság úgy véli, hogy a csökkentett viteldíjak alkalmazása a szardíniai születésű, de ott lakóhellyel nem rendelkező személyek tekintetében aránytalan és összeegyeztethetetlen a rendelettel.
- (79) A Bizottság kétségbe vonja a közszolgáltatási kötelezettségeknek a Róma és Milánó repülőtérrendszerei egészére történő alkalmazásának szükségességét, és aránytalanak tartja azon elérni kívánt célokhoz viszonyítva, amelyek lényege, hogy biztosítsák az anyaország felé irányuló mobilitást és a területi kohéziót. Mindazonáltal az Olasz Köztársaság által tett azon kötelezettségvállalás ismeretében, hogy a 35. rendeletet úgy módosítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket ne alkalmazzák Malpensa, Bergamo és Ciampino repülőtereire, a Bizottság nem folytatja tovább elemzését, ám fenntartja annak lehetőségét, hogy adott esetben visszatérjen e szemponthoz a jelenlegi és jövőbeni közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Infrastruktúra és Közlekedési Minisztérium 2005. december 29-i (a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*-ban 2006. január 11-én kihirdetett) 35. és 36. rendelete által a Szardínia három repülőterét és az olasz anyaország több nemzeti repülőterét összekötő összesen 16 útvonalra előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket 2006. március 24-én (35. rendelet), illetve 2006. április 21-én (36. rendelet) tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban az Olasz Köztársaság továbbra is alkalmazhatja a következő feltételek betartása mellett:

- a) Valamennyi olyan légi fuvarozó számára, amelynek szándékában áll a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, lehetővé kell tenni, hogy az érintett útvonalon működjön, bármikor is jelentse be a szolgáltatásnyújtás megkezdésére

irányuló szándékát, történjen e bejelentés akár a rendeleték által előírt 30 napos határidőn belül, akár azon túl.

- b) A légi fuvarozók számára a közszolgáltatási kötelezettségek keretében nem lehet előírni a szolgáltatások folyamatosságának olyan időtartamát, amely meghaladja az egy évet.
- c) Az olasz hatóságoknak át kell értékelniük a közszolgáltatási kötelezettségek egy útvonal tekintetében történő előírása fenntartásának szükségességét, valamint az egyes fuvarozók számára előírt kötelezettségek szintjét, mihamarabb egy új fuvarozó kezdi meg működését, vagy jelenti be működési szándékát ezen az útvonalon, de mindenképpen legalább évente egyszer.
- d) Az olasz hatóságok nem gátolhatják meg, hogy a légi fuvarozók a minimumkövetelményeken túlmenően nyújtsanak szolgáltatást az érintett útvonalakon, ami a közszolgáltatási kötelezettségekben előírt járatgyakoriságot és kapacitást illeti.
- e) A légi fuvarozók számára nem lehet kötelezővé tenni, hogy kedvezményes viteldíjakat alkalmazzanak a Szardínián született, de ott lakóhellyel nem rendelkező személyekre.
- f) Az olasz hatóságok a két város közötti útvonalon történő szolgáltatásnyújtással kapcsolatos jogot nem köthetik ahhoz a kötelezettséghez, hogy a két város közötti más útvonalon is működni kell.

- (2) Az Olasz Köztársaság legkésőbb 2007. augusztus 1-jéig értesíti a Bizottságot az e határozat végrehajtására hozott intézkedésekről.

2. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 23-án.

a Bizottság részéről
Jacques BARROT
alelnök

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. május 8.)

a benalaxil-M, a fluoxastrobin, a protiokonazol, a spiroidiklofen, a spiromezifen és a szulfuril-fluorid új hatóanyagokra vonatkozó ideiglenes engedélyek tagállamok által történő meghosszabbításának engedélyezéséről

(az értesítés a C(2007) 1929. számú dokumentummal történt)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2007/333/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a növényvédő szerek forgalomba hozataláról szóló, 1991. július 15-i 91/414/EGK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (1) bekezdésének negyedik albekezdésére,

mivel:

(1) A 91/414/EGK irányelv 6. cikkének (2) bekezdésével összhangban Portugáliához 2002. februárjában kérelem érkezett az Isagro vállalatától a benalaxil-M hatóanyagnak a 91/414/EGK irányelv I. mellékletébe történő felvételére vonatkozóan. A 2003/35/EK bizottsági határozat ⁽²⁾ megerősítette, hogy a benyújtott dosszié hiánytalan, és elvben megfelel az irányelv II. és III. mellékletében foglalt adat- és információszolgáltatási követelményeknek.

(2) Az Egyesült Királysághoz 2002. márciusában kérelem érkezett a Bayer CropScience vállalatától a fluoxastrobinra vonatkozóan. A 2003/35/EK határozat megerősítette, hogy a benyújtott dosszié hiánytalan, és elvben megfelel az irányelv II. és III. mellékletében foglalt adat- és információszolgáltatási követelményeknek.

(3) Az Egyesült Királysághoz 2002. márciusában kérelem érkezett a Bayer CropScience vállalatától a protiokonazolra vonatkozóan. A 2003/35/EK határozat megerősítette, hogy a benyújtott dosszié hiánytalan, és elvben megfelel az irányelv II. és III. mellékletében foglalt adat- és információszolgáltatási követelményeknek.

(4) Hollandiához 2001. augusztusában kérelem érkezett a Bayer AG vállalatától a spiroidiklofenre vonatkozóan. A

2002/593/EK bizottsági határozat ⁽³⁾ megerősítette, hogy a benyújtott dosszié hiánytalan, és elvben megfelel az irányelv II. és III. mellékletében foglalt adat- és információszolgáltatási követelményeknek.

(5) Az Egyesült Királysághoz 2002. áprilisában kérelem érkezett a Bayer AG vállalatától a spiromezifentre vonatkozóan. A 2003/105/EK bizottsági határozat ⁽⁴⁾ megerősítette, hogy a benyújtott dosszié hiánytalan, és elvben megfelel az irányelv II. és III. mellékletében foglalt adat- és információszolgáltatási követelményeknek.

(6) Az Egyesült Királysághoz 2002. júliusában kérelem érkezett a Dow AgroSciences Ltd. vállalatától a szulfuril-fluoridra vonatkozóan. A 2003/305/EK bizottsági határozat ⁽⁵⁾, amely a szulfuril-fluorid nevét az angol változatban használta, megerősítette, hogy a benyújtott dosszié hiánytalan, és elvben megfelel az irányelv II. és III. mellékletében foglalt adat- és információszolgáltatási követelményeknek.

(7) A benyújtott dossziék hiánytalanságának megerősítése azért volt szükséges, hogy elvégezhető legyen részletesebb vizsgálatuk, és a tagállamoknak lehetőségük legyen a szóban forgó hatóanyagokat tartalmazó növényvédő szerekre legfeljebb három évre ideiglenes engedélyeket kiadni, miközben eleget tesznek a 91/414/EGK irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételeknek, különösen az irányelvben meghatározott követelmények tekintetében a hatóanyagok és a növényvédő szerek részletes vizsgálatára vonatkozó feltételnek.

(8) A 91/414/EGK irányelv 6. cikke (2) és (4) bekezdésének előírásaival összhangban megtörtént ezen aktív hatóanyagok emberi egészségre és környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálata a kérelmező által javasolt felhasználási módok tekintetében. A referens tagállamok értékelő jelentésük tervezetét 2003. december 4-én (a benalaxil-M), 2003. október 14-én (fluoxastrobin), 2004. október 20-án (protiokonazol), 2004. május 18-án (spiroidiklofen), 2004. április 16-án (spiromezifen) és 2004. november 9-én (szulfuril-fluorid) nyújtották be a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL L 230., 1991.8.19., 1. o. A legutóbb a 2007/25/EK bizottsági irányelvvel (HL L 106., 2007.4.24., 34. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 11., 2003.1.16., 52. o.

⁽³⁾ HL L 192., 2002.7.20., 60. o.

⁽⁴⁾ HL L 43., 2003.2.18., 45. o.

⁽⁵⁾ HL L 112., 2003.5.6., 10. o.

- (9) Miután a referens tagállamok benyújtották az értékelő-
lentés-tervezeteket, szükségesnek bizonyult, hogy a kérel-
mezőktől további információt kérjenek, majd a kapott
információt a referens tagállamokkal megvizsgáltassák
és értékeltesék. Ezért a dossziék áttekintése még folya-
matban van, és nem lehetséges a vizsgálatokat a
91/414/EGK irányelvben meghatározott határidőn belül
befejezni.
- (10) Mivel az értékelés során mindeddig nem merült fel
közvetlen aggodalomra okot adó körülmény, a tagál-
lamok számára lehetővé kell tenni, hogy a kérdéses
hatóanyagokat tartalmazó növényvédő szerekre kiadott
ideiglenes engedélyeket a 91/414/EGK irányelv 8.
cikkének rendelkezéseivel összhangban 24 hónappal
meghosszabbítsák annak érdekében, hogy folytatód-
hasson a dokumentációk áttekintése. Várhatóan 24
hónapon belül lezárul az értékelési és döntéshozatali
folyamat, amely eldönti, hogy a benalaxil-M-et, a fluo-
xastrobint, a protiokonazolt, a spirodiklofent, a spirome-
zifent és a szulfuril-fluoridot felveszik-e az I. mellékletbe.
- (11) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban
vannak az Élelmiszerlánc- és Állat-egészségügyi Állandó
Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A tagállamok ennek a határozatnak az elfogadásától számított
24 hónapot nem túllépve meghosszabbíthatják a benalaxil-M-et,
a fluoxastrobint, a protiokonazolt, a spirodiklofent, a spirome-
zifent és a szulfuril-fluoridot tartalmazó növényvédő szerekre
vonatkozó előzetes engedélyeket.

2. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 8-án.

a Bizottság részéről
Markos KYPRIANOU
a Bizottság tagja

III

(Az EU-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok)

AZ EU-SZERZŐDÉS V. CÍME ALAPJÁN ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A TANÁCS 2007/334/KKBP EGYÜTTES FELLÉPÉSE

(2007. május 14.)

a jogállamiság területére és esetlegesen más területekre irányuló koszovói EU válságkezelési műveletre tekintettel egy uniós tervezőcsoport (EUP-T-Koszovó) létrehozásáról szóló 2006/304/KKBP együttes fellépés módosításáról és meghosszabbításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

(5) A 2006/304/KKBP együttes fellépést ennek megfelelően meg kell hosszabbítani és módosítani kell,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 14. cikkére,

ELFOGADTA EZT AZ EGYÜTTES FELLÉPÉST:

mivel:

1. cikk

(1) A Tanács 2006. április 10-én elfogadta a jogállamiság területére és esetlegesen más területekre irányuló koszovói EU válságkezelési műveletre tekintettel egy uniós tervezőcsoport (EUP-T-Koszovó) létrehozásáról szóló 2006/304/KKBP együttes fellépést ⁽¹⁾.

A 2006/304/KKBP együttes fellépés ezennel a következőképpen módosul.

(2) A Tanács 2006. december 11-én elfogadta a 2006/304/KKBP együttes fellépés módosításáról és 2007. május 31-ig történő meghosszabbításáról szóló 2006/918/KKBP együttes fellépést.

1. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

(3) A Politikai és Biztonsági Bizottság 2007. március 27-én azt javasolta, hogy az EUP-T-Koszovó megbízatását elvben 2007. szeptember 1-jéig kellene meghosszabbítani, de ez a dátum az ENSZ-ben folyamatban lévő megbeszélések eredményétől függ.

a) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

(4) Annak érdekében, hogy azon a napon, amikor az Egyesült Nemzetek Biztonsági Tanácsa határozatának elfogadását követően az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Missziója (UNMIK) meghatározott feladatait átruházzák az EU válságkezelési műveletre, biztosított legyen az UNMIK és a koszovói EU válságkezelési művelet közötti zökkenőmentes átmenet, az átmeneti időszakban az EUP-T-Koszovót kell a koszovói EU válságkezelési művelet felépítésének eszközeként használni. Ebben az összefüggésben biztosítani kell az EUP-T-Koszovó vezetője és az EU válságkezelési művelet vezetője közötti szoros együttműködést ebben az időszakban.

„(3) A főtitkár/főképviselő iránymutatást nyújt az EUP-T-Koszovó vezetőjének. A koszovói EU válságkezelési művelet létrehozását követően és a művelet operatív szakaszának megindítása előtt a főtitkár/főképviselő a koszovói EU válságkezelési művelet vezetőjén keresztül nyújt iránymutatást az EUP-T-Koszovó vezetőjének, amint a koszovói EU válságkezelési művelet vezetőjét kinevezték.”;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az EUP-T-Koszovó vezetője irányítja az EUP-T-Koszovó tevékenységét, és ellátja annak napi irányítását. A koszovói EU válságkezelési művelet létrehozását követően és a művelet operatív szakaszának megindítása előtt az EUP-T-Koszovó vezetője a koszovói EU válságkezelési művelet vezetőjének irányítása alatt jár el, amint ez utóbbit kinevezték.”;

⁽¹⁾ HL L 112., 2006.4.26., 19. o. A 2006/918/KKBP együttes fellépéssel (HL L 349., 2006.12.12., 57. o.) módosított együttes fellépés.

c) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Az EUPT-Koszovó vezetője a főtitkár/főképviseelőnek tesz jelentést. A koszovói EU válságkezelési művelet létrehozását követően és a művelet operatív szakaszának megindítása előtt az EUPT-Koszovó vezetője a főtitkár/főképviseelőnek tesz jelentést, a jelentéstételre kinevezését követően a koszovói EU válságkezelési művelet vezetőjén keresztül kerül sor.”;

d) a következő bekezdést kell beilleszteni:

„(6) Amint a Politikai és Biztonsági Bizottság az EU válságkezelési művelet vezetőjének kinevezésében elvben megállapodott, a megfelelő kapcsolattartást és koordinációt az EUPT-Koszovó vezetőjének kell biztosítania.”

2. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Harmadik államok részvétele

Az EU és annak egyedi intézményi kerete döntéshozatali autonómiájának sérelme nélkül, a harmadik államok felkérését kaphatnak arra, hogy járuljanak hozzá az EUPT-Koszovóhoz, amint a koszovói EU válságkezelési művelet létrejött, feltéve hogy viselik a személyi állomány általuk kirendelt tagjaival kapcsolatos költségeket, beleértve a fizetést, az orvosi ellátást, a juttatásokat, a nagy kockázat elleni biztosítást és a misszió területére történő beutazás és az onnan történő kiutazás költségeit, valamint adott esetben hozzájárulnak az EUPT-Koszovó működési költségeihez.

A Tanács felhatalmazza a PBB-t a felajánlott hozzájárulások elfogadásáról szóló megfelelő döntések meghozatalára.”

3. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

Felülvizsgálat

A Tanács 2007. július 15-ig értékeli, hogy az EUPT-Koszovót folytatni kell-e 2007. szeptember 1-jét követően, figyelembe véve az esetleges koszovói EU válságkezelési műveletre való zökkenőmentes áttérés szükségességét.”

4. A 15. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Ez az együttes fellépés 2007. szeptember 1-jén hatályát veszti.”

2. cikk

A 2006/918/KKBP együttes fellépés 1. cikkének (4) bekezdésében meghatározott pénzügyi referenciaösszeget az EUPT-Koszovó 2007. június 1. és 2007. szeptember 1. közötti megbíztatásával kapcsolatos kiadások fedezése érdekében 43 955 000 EUR összeggel kell növelni.

3. cikk

Ez az együttes fellépés az elfogadásának napján lép hatályba.

4. cikk

Ezt az együttes fellépést az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 14-én.

a Tanács részéről

az elnök

F.-W. STEINMEIER

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés a Třinecké železářny, a.s. cseh acélgyártó vállalat javára nyújtott C 45/04 (ex NN 62/04) sz. állami támogatásról szóló, 2006. szeptember 8-i 2007/319/EK bizottsági határozathoz

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 119., 2007. május 9.)

A címlapon és a 37. oldalon a címben:

a következő szövegrész: „(2006. szeptember 8.)”

helyesen: „(2006. november 8.)”

A 44. oldalon:

a következő szövegrész: „Kelt Brüsszelben, 2006. szeptember 8-án.”

helyesen: „Kelt Brüsszelben, 2006. november 8-án.”
