

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 227



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

53e jaargang
28 augustus 2010

Inhoud

II *Niet-wetgevingshandelingen*

HANDELINGEN VAN BIJ INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN INGESTELDE ORGANEN

- ★ **Reglement nr. 55 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van mechanische koppelinrichtingen van voertuigcombinaties** 1

IV *Handelingen die vóór 1 december 2009 zijn aangenomen krachtens het EG-Verdrag, het EU-Verdrag en het Euratom-Verdrag*

2010/460/EG:

- ★ **Beschikking van de Commissie van 19 november 2009 betreffende steunmaatregelen C 38/A/04 (ex NN 58/04) en C 36/B/06 (ex NN 38/06) die Italië ten uitvoer heeft gelegd ten faveure van Alcoa Trasformazioni (Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 8112) ⁽¹⁾** 62

Prijs: 4 EUR

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

HANDELINGEN VAN BIJ INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN INGESTELDE ORGANEN

Voor het internationaal publiekrecht hebben alleen de originele VN/ECE-teksten rechtsgevolgen. Voor de status en de datum van inwerkingtreding van dit reglement, zie de recentste versie van het VN/ECE-statusdocument TRANS/WP.29/343/Rev.X op:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Reglement nr. 55 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van mechanische koppelinrichtingen van voertuigcombinaties

Bevat de volledige geldige tekst tot en met:

Supplement 1 op wijzigingenreeks 01 — Datum van inwerkingtreding: 17 maart 2010

INHOUD

REGLEMENT

1. Toepassingsgebied
2. Definities
3. Goedkeuringsaanvraag voor een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan
4. Algemene voorschriften voor mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan
5. Goedkeuringsaanvraag voor een voertuig dat met een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan is uitgerust
6. Algemene voorschriften voor voertuigen die met een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan zijn uitgerust
7. Opschriften
8. Goedkeuring
9. Wijzigingen van de mechanische koppelinrichting, een onderdeel ervan of het voertuig en uitbreiding van de goedkeuring
10. Procedures voor de controle van de conformiteit van de productie
11. Sancties bij non-conformiteit van de productie
12. Definitieve stopzetting van de productie
13. Overgangsbepalingen
14. Naam en adres van de voor de goedkeuringstests verantwoordelijke technische diensten en van de administratieve instanties

BIJLAGEN

- Bijlage 1 — Mededeling betreffende de goedkeuring, de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van een type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan krachtens Reglement nr. 55
- Bijlage 2 — Mededeling betreffende de goedkeuring, de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van de productie van een voertuigtype wat de montage van een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan betreft, krachtens Reglement nr. 55

- Bijlage 3 — Voorbeeld van de opstelling van het goedkeuringsmerk
- Bijlage 4 — Voorbeelden van de opstelling van het opschrift met de karakteristieke waarden
- Bijlage 5 — Voorschriften voor mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan
- Bijlage 6 — Tests van mechanische koppelinrichtingen of onderdelen ervan
- Bijlage 7 — Installatie en bijzondere voorschriften

1. TOEPASSINGSGEBIED

- 1.1. In dit reglement worden de voorschriften vastgesteld waaraan mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan moeten voldoen om internationaal als onderling verenigbaar te worden beschouwd.
- 1.2. Dit reglement is van toepassing op koppelinrichtingen en onderdelen ervan die bestemd zijn voor:
- 1.2.1. motorvoertuigen en aanhangwagens die een voertuigcombinatie vormen ⁽¹⁾;
- 1.2.2. motorvoertuigen en aanhangwagens die gelede voertuigen ⁽¹⁾ vormen en waarbij de verticale belasting van de aanhangwagen op het motorvoertuig niet meer dan 200 kN bedraagt.
- 1.3. Dit reglement is van toepassing op:
- 1.3.1. standaardinrichtingen en onderdelen ervan, zoals gedefinieerd in punt 2.3;
- 1.3.2. niet-standaardinrichtingen en onderdelen ervan, zoals gedefinieerd in punt 2.4;
- 1.3.3. overige niet-standaardinrichtingen en onderdelen ervan, zoals gedefinieerd in punt 2.5.

2. DEFINITIES

Voor de toepassing van dit reglement geldt het volgende:

- 2.1. onder „mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan” wordt verstaan alle onderdelen die zich op het onderstel, de dragende delen van de carrosserie en het chassis van het motorvoertuig en de aanhangwagen bevinden en waarmee deze met elkaar worden verbonden tot een voertuigcombinatie of een geleed voertuig. Tevens behoren hiertoe vaste of afneembare onderdelen voor de bevestiging of het gebruik van de mechanische koppelinrichtingen of onderdelen ervan;
- 2.2. een koppelingsprocedure is automatisch als het achteruitrijden van het trekkende voertuig tegen de aanhangwagen volstaat om, zonder ingrijpen van buitenaf, de koppeling volledig tot stand te brengen en automatisch te vergrendelen, waarbij wordt aangegeven dat de vergrendeling correct heeft plaatsgevonden.

In geval van een haakkoppeling is de koppelingsprocedure automatisch als — nadat het oog van de dissel om de haak is aangebracht — het openen en sluiten van het vergrendelingsmechanisme van de koppeling zonder ingrijpen van buitenaf gebeurt;

- 2.3. standaard mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan komen overeen met de in dit reglement genoemde standaardafmetingen en standaard karakteristieke waarden. Ze zijn binnen hun klasse onderling verwisselbaar, onafhankelijk van de fabrikant;
- 2.4. niet-standaard mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan komen niet in alle opzichten overeen met de in dit reglement genoemde standaardafmetingen en standaard karakteristieke waarden, maar kunnen worden gebruikt in combinatie met standaardkoppelinrichtingen en onderdelen van de desbetreffende klasse;
- 2.5. niet-standaard mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan komen niet overeen met de in dit reglement genoemde standaardafmetingen en standaard karakteristieke waarden en kunnen niet worden gebruikt in combinatie met standaardkoppelinrichtingen en onderdelen ervan. Dit zijn bijvoorbeeld inrichtingen die niet in een van de in punt 2.6 vermelde klassen A tot en met L of in klasse T kunnen worden ingedeeld, zoals inrichtingen voor speciaal, zwaar transport en diverse inrichtingen volgens bestaande nationale normen;

⁽¹⁾ In de zin van artikel 1, onder t) en u), van het Verdrag inzake het wegverkeer (Wenen, 1968).

- 2.6. mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan worden naar type als volgt ingedeeld:
- 2.6.1. klasse A: koppelkogels en trekhaken, bestaande uit een op het trekkende voertuig aangebrachte kogelvormige voorziening met een diameter van 50 mm en een trekhaak, voor het aankoppelen van een aanhangwagen met behulp van een kogelkoppeling — zie bijlage 5, punt 1;
- 2.6.1.1. klasse A50-1 tot en met 50-5: standaardkoppelkogels met een diameter van 50 mm, met flensbevestiging d.m.v. bouten;
- 2.6.1.2. klasse A50-X: niet-standaardkoppelkogels met een diameter van 50 mm en trekhaken;
- 2.6.2. klasse B: aan de dissel van aanhangwagens bevestigde kogelkoppelingen voor verbinding met een aan het trekkende voertuig bevestigde koppelkogel met een diameter van 50 mm — zie bijlage 5, punt 2;
- 2.6.2.1. klasse B50-X: niet-standaardkogelkoppelingen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.3. klasse C: vangmuilkoppelingen, bestaande uit een op het trekkende voertuig aangebrachte vangmuil en een automatische sluit- en vergrendelingspen met een diameter van 50 mm, voor verbinding met een aanhangwagen d.m.v. een trekoog — zie bijlage 5, punt 3;
- 2.6.3.1. klasse C50-1 tot en met 50-7: standaardvangmuilkoppelingen met een pen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.3.2. klasse C50-X: niet-standaardvangmuilkoppelingen met een pen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.4. klasse D: aan de dissel van de aanhangwagen bevestigde trekogen met een parallel gat met een diameter van 50 mm, voor verbinding met automatische vangmuilkoppelingen — zie bijlage 5, punt 4;
- 2.6.4.1. klasse D50-A: standaardtrekogen voor een pen met een diameter van 50 mm, voor lasverbindingen;
- 2.6.4.2. klasse D50-B: standaardtrekogen voor een pen met een diameter van 50 mm, voor schroefdraadverbindingen;
- 2.6.4.3. klasse D50-C en 50-D: standaardtrekogen voor een pen met een diameter van 50 mm, voor boutverbindingen;
- 2.6.4.4. klasse D50-X: niet-standaardtrekogen voor een pen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.5. klasse E: niet-standaarddissels met oploopinrichtingen en soortgelijke onderdelen die aan de voorzijde of aan het chassis van het getrokken voertuig zijn bevestigd en geschikt zijn voor verbinding met een trekkend voertuig d.m.v. een trekoog, een kogelkoppeling of een soortgelijke koppelinrichting — zie bijlage 5, punt 5.
- Dissels kunnen scharnierend bevestigd zijn, zodat ze vrij in het verticale vlak kunnen bewegen en geen verticale belasting ondergaan, of vast bevestigd zijn, zodat ze wel een verticale belasting ondergaan (stijve dissels). Stijve dissels kunnen volledig stijf of verend bevestigd zijn.
- Dissels kunnen uit meer dan een onderdeel bestaan en instelbaar of gebogen zijn.
- Dit reglement is van toepassing op dissels die een afzonderlijke eenheid vormen en geen deel uitmaken van het chassis van het getrokken voertuig;
- 2.6.6. klasse F: niet-standaardtrekbalken, bestaande uit alle onderdelen en inrichtingen, zoals koppelkogels en vangmuilkoppelingen, tussen de koppelinrichtingen en het onderstel (bijvoorbeeld de achterste dwarsbalk), de dragende carrosserie of het chassis van het trekkende voertuig - zie bijlage 5, punt 6;
- 2.6.7. klasse G: opleggerkoppelingen zijn aan het trekkende voertuig bevestigde schotelvormige koppelinrichtingen met een automatische koppelingsvergrendeling, voor verbinding met een oplegger d.m.v. een opleggerkoppelpen met een diameter van 50 mm — zie bijlage 5, punt 7;

- 2.6.7.1. klasse G50: standaardopleggerkoppelingen voor een opleggerkoppelen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.7.2. klasse G50-X: niet-standaardopleggerkoppelingen voor een opleggerkoppelen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.8. klasse H: opleggerkoppelpennen, met een diameter van 50 mm, zijn inrichtingen die aan een oplegger worden bevestigd en die de verbinding met de opleggerkoppeling van het trekkende voertuig tot stand brengen — zie bijlage 5, punt 8;
- 2.6.8.1. klasse H50-X: niet-standaardopleggerkoppelpennen met een diameter van 50 mm;
- 2.6.9. klasse J: niet-standaardmontageplaten, bestaande uit alle onderdelen en inrichtingen voor het bevestigen van opleggerkoppelingen aan het onderstel of chassis van het trekkende voertuig. De montageplaat kan zijn uitgerust met een voorziening om in het horizontale vlak te bewegen; in dat geval vormt ze een schuifframe — zie bijlage 5, punt 9;
- 2.6.10. klasse K: standaardhaakkoppelingen voor gebruik met cilindrische trekogen van klasse L — zie bijlage 5, punt 10;
- 2.6.11. klasse L: standaard cilindrische trekogen voor gebruik met passende haakkoppelingen van klasse K — zie bijlage 5, punt 4;
- 2.6.12. klasse S: koppelinrichtingen en onderdelen ervan die niet in de klassen A tot en met L of in klasse T kunnen worden ingedeeld en die bijvoorbeeld worden gebruikt voor speciaal, zwaar transport of die specifiek zijn voor bepaalde landen en waarop bestaande nationale normen van toepassing zijn;
- 2.6.13. klasse T: niet-standaard, niet-automatische vaste vangmuilkoppelingen die alleen met gereedschap kunnen worden afgekoppeld en die meestal worden gebruikt voor aanhangwagens van autotransportvoertuigen. De bij elkaar passende delen worden als een geheel goedgekeurd;
- 2.7. stuurwippen zijn op opleggers bevestigde inrichtingen en onderdelen ervan die de oplegger samen met de opleggerkoppeling gedwongen sturen;
- 2.8. afstandsbedieningen zijn inrichtingen en onderdelen ervan waarmee koppelinrichtingen vanaf de zijkant van het voertuig of vanuit de bestuurderscabine kunnen worden bediend;
- 2.9. afstandsindicatoren zijn inrichtingen en onderdelen ervan die in de bestuurderscabine aangeven dat de koppeling tot stand is gekomen en de vergrendelingsmechanismen zijn ingeschakeld;
- 2.10. een „type koppelinrichting of onderdeel ervan” is een inrichting of een onderdeel dat niet verschilt op essentiële punten zoals:
 - 2.10.1. het fabrieks- of handelsmerk van de fabrikant of leverancier;
 - 2.10.2. de klasse koppelinrichting, zoals vastgesteld in punt 2.6;
 - 2.10.3. de uitwendige vorm, de hoofdafmetingen of andere fundamentele ontwerpverschillen, met inbegrip van de gebruikte materialen, en
 - 2.10.4. de karakteristieke waarden D, D_c, S, V en U, zoals gedefinieerd in punt 2.11;

- 2.11. de karakteristieke waarden D , D_c , S , V en U worden als volgt gedefinieerd of vastgesteld:
- 2.11.1. de D - of D_c -waarde is de theoretische referentiewaarde voor de horizontale kracht in het trekkende voertuig en de aanhangwagen en wordt genomen als uitgangspunt voor de horizontale belasting bij dynamische tests.

Voor mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan die niet ontworpen zijn om verticale krachten te ondergaan, is de waarde:

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

Voor mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan voor middenaanhangwagens, zoals gedefinieerd in punt 2.13, is de waarde:

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

Voor opleggerkoppelingen van klasse G, opleggerkoppelpennen van klasse H en montageplaten van klasse J, zoals gedefinieerd in punt 2.6, is de waarde:

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

waarbij:

T = de technisch toelaatbare maximummassa, in tonnen, van het trekkende voertuig, inclusief de verticale belasting van de middenaanhangwagen, indien van toepassing.

R = de technisch toelaatbare maximummassa, in tonnen, van een aanhangwagen met een dissel die zich vrij kan bewegen in het verticale vlak, of van een oplegger ⁽¹⁾.

C = de massa, in tonnen, die door de as of assen van de middenaanhangwagens, zoals gedefinieerd in punt 2.13, op de grond worden overgedragen wanneer deze aan het trekkende voertuig is gekoppeld en tot de technisch toelaatbare maximummassa ⁽¹⁾ is belast. Voor middenaanhangwagens van klasse O1 en O2 ⁽²⁾ wordt de technisch toelaatbare maximummassa mee gedeeld door de fabrikant van het trekkende voertuig.

g = de versnelling van de zwaartekracht (afgerond op 9,81 m/s²).

U = zoals gedefinieerd in punt 2.11.2.

S = zoals gedefinieerd in punt 2.11.3;

- 2.11.2. de U -waarde is de verticale belasting, in tonnen, die door een oplegger met de technisch toelaatbare maximummassa ⁽¹⁾ wordt uitgeoefend op de opleggerkoppeling;
- 2.11.3. de S -waarde is de verticale belasting, in kilogrammen, die in statische omstandigheden door een in punt 2.13 gedefinieerde middenaanhangwagen met de technisch toelaatbare maximummassa ⁽¹⁾ wordt uitgeoefend op de koppeling;

⁽¹⁾ De massa's T en R en de technisch toelaatbare maximummassa kunnen groter zijn dan de door de nationale wetgeving voorgeschreven toelaatbare maximummassa.

⁽²⁾ Zie de definities in Reglement nr. 13 dat is gehecht aan de *Overeenkomst van 1958 betreffende het aannemen van eenvormige technische voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen op wielen, uitrustingsstukken en onderdelen die in een voertuig op wielen kunnen worden gemonteerd of gebruikt en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van overeenkomstig deze voorschriften verleende goedkeuringen*. De definitie is ook opgenomen in bijlage 7 bij de Geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3) (document TRANS/ WP. 29/ 78/ Rev. 1/ Amend. 2).

- 2.11.4. de V-waarde is de theoretische referentiewaarde van de amplitude van de verticale kracht die door een middenasaanhangwagen met een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton wordt uitgeoefend op de koppeling. De V-waarde wordt genomen als uitgangspunt voor de verticale kracht bij dynamische tests.

$$V = \frac{a \times C \times X^2}{L^2} \text{ (rekening houdend met onderstaande opmerking)}$$

waarbij:

a = een equivalente verticale versnelling aan de koppeling, afhankelijk van het type veringsysteem van de achteras van het trekkende voertuig.

Voor luchtvering (of veringsystemen met gelijkwaardige veringkenmerken):

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

Voor andere veringsystemen:

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

X = de lengte van het laadoppervlak van de aanhangwagen, in meters (zie figuur 1)

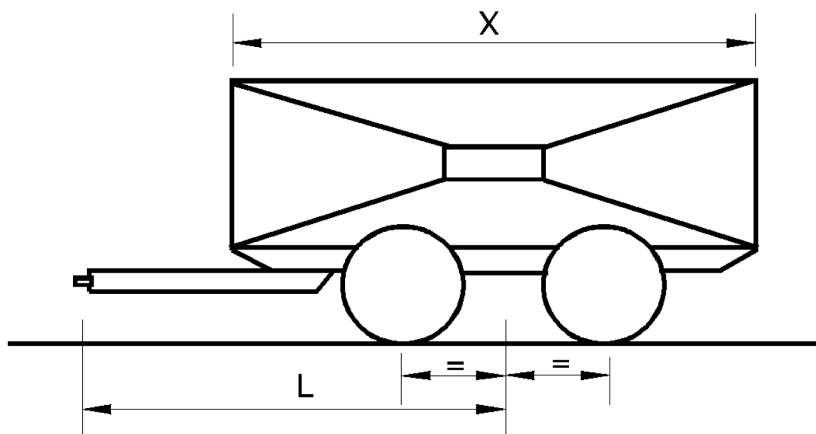
L = de afstand van het middelpunt van het trekoog tot het middelpunt van het assenstel, in meters (zie figuur 1)

Opmerking: bij een waarde kleiner dan 1,0 wordt de waarde 1,0 gebruikt.

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

Figuur 1

Afmetingen van de middenasaanhangwagen



- 2.12. in bijlage 6 gebruikte symbolen en definities:

A^v = toelaatbare maximummassa op de gestuurde as, in tonnen;

C = massa van de middenasaanhangwagen, in tonnen — zie punt 2.11.1;

D = D-waarde in kN — zie punt 2.11.1;

D_c = D_c -waarde in kN voor middenasaanhangwagens — zie punt 2.11.1;

R = massa van het getrokken voertuig, in tonnen — zie punt 2.11.1;

T = massa van het trekkende voertuig, in tonnen — zie punt 2.11.1;

F_a = statische hefkracht, in kN;

F_h = horizontale component van de testkracht langs de lengtes van het voertuig, in kN;

F_s = verticale component van de testkracht, in kN;

S = statische verticale belasting, in kg;

U = verticale opleggerbelasting, in tonnen;

V = V-waarde, in kN - zie punt 2.11.4;

a = de aan de verticale versnelling equivalente factor in het aangrijppunt van een middenaanhangwagen, afhankelijk van de aard van de vering van de achteras(sen) van het trekkende voertuig — zie punt 2.11.4;

e = de longitudinale afstand tussen het aangrijppunt van koppelkogels die uit elkaar kunnen worden genomen en het verticale vlak van de bevestigingspunten (zie de figuren 20c tot 20f), in mm;

f = de verticale afstand tussen het aangrijppunt van koppelkogels die uit elkaar kunnen worden genomen en het horizontale vlak van de bevestigingspunten (zie de figuren 20c tot 20f), in mm;

g = de versnelling van de zwaartekracht, afgerond op $9,81 \text{ m/s}^2$;

L = de theoretische dissellengte van het middelpunt van het trekoog tot het middelpunt van het assenstel, in meters;

X = de lengte van het laadoppervlak van een middenaanhangwagen, in meters.

Indices:

O = maximale testkracht

U = minimale testkracht

a = statische kracht

h = horizontaal

p = pulserend

res = resultante

s = verticaal

w = wisselende kracht

- 2.13. onder „middenaanhangwagen” wordt verstaan een aanhangwagen met een dissel die niet in het verticale vlak ten opzichte van de aanhangwagen kan bewegen en waarvan de as(sen), bij gelijkmatig verdeelde belasting, dicht bij het zwaartepunt van de aanhangwagen is (zijn) geplaatst. De verticale belasting die op de koppeling van het trekkende voertuig wordt overgedragen mag niet meer bedragen dan 10 % van de maximummassa van de aanhangwagen of 1 000 kg (de laagste waarde is van toepassing).

De maximummassa van een middenaanhangwagen is de door de as(sen) van de middenaanhangwagen op de grond overgedragen totale massa, wanneer de aanhangwagen aan het trekkende voertuig is gekoppeld en tot de technisch toelaatbare maximummassa is belast ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ De technisch toelaatbare maximummassa kan groter zijn dan de door de nationale wetgeving voorgeschreven toelaatbare maximummassa.

- 2.14. onder „positieve mechanische sluiting” wordt verstaan dat het ontwerp en de configuratie van een inrichting en de onderdelen ervan zodanig moeten zijn dat de inrichting bij normaal gebruik of tijdens tests niet kan openen of afkoppelen onder invloed van krachten of delen van krachten waaraan ze is blootgesteld;
 - 2.15. onder „voertuigtype” wordt verstaan voertuigen die niet verschillen op essentiële punten zoals de structuur, afmetingen, vorm en materialen van de delen waaraan de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan is bevestigd. Dit geldt zowel voor het trekkende voertuig als voor de aanhangwagen.
3. GOEDKEURINGSAAHVRAAG VOOR EEN MECHANISCHE KOPPELINRICHTING OF EEN ONDERDEEL ERVAN
- 3.1. De goedkeuringsaanvraag wordt ingediend door de houder van het fabrieks- of handelsmerk of door zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger.
 - 3.2. Voor elk type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan gaat de goedkeuringsaanvraag vergezeld van de volgende informatie, bijvoorbeeld door middel van het mededelingenformulier in bijlage 1:
 - 3.2.1. nadere gegevens over alle fabrieks- of handelsmerken van de fabrikant of leverancier die op de koppelinrichting of het onderdeel ervan moeten worden aangebracht;
 - 3.2.2. tekeningen, in drievoud, die voldoende gedetailleerd zijn om de inrichting of het onderdeel ervan te definiëren en waarop gespecificeerd is hoe de inrichting of het onderdeel ervan op het voertuig moet worden gemonteerd; op de tekeningen moeten de plaats en ruimte voor het goedkeuringsnummer en andere in punt 7 vermelde markeringen worden aangegeven;
 - 3.2.3. de waarden van D, Dc, S, V en U, indien van toepassing en zoals gedefinieerd in punt 2.11.

Voor trekhaken van klasse A: de toelaatbare maximummassa van het trekkende voertuig en de aanhangwagen en de maximale statische verticale belasting op de trekkogel, zoals voorgeschreven door de fabrikant van het trekkende voertuig;
 - 3.2.3.1. de karakteristieke waarden moeten minstens gelijk zijn aan de waarden die van toepassing zijn op de toelaatbare maximummassa's van het trekkende voertuig, de aanhangwagen en de combinatie;
 - 3.2.4. een gedetailleerde technische beschrijving van de inrichting of het onderdeel ervan, waarin met name het type en de gebruikte materialen worden gespecificeerd;
 - 3.2.5. beperkingen met betrekking tot de voertuigen waarop de koppelinrichting mag worden gemonteerd — zie bijlage 1, punt 12, en bijlage 5, punt 3.4;
 - 3.2.6. één monster, plus aanvullende monsters indien de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst erom vraagt;
 - 3.2.7. alle monsters moeten helemaal zijn afgewerkt, inclusief de laatste oppervlaktebehandeling. Deze laatste behandeling moet worden weggelaten als het gaat om verven of epoxyoedercoaten;
 - 3.2.8. als een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan ontworpen is voor een specifiek voertuigtype, verstrekt de fabrikant van de inrichting of het onderdeel ook de door de fabrikant van het voertuig gegeven montagevoorschriften. De goedkeuringsinstantie of de technische dienst kan ook een representatief voertuig van het desbetreffende type vragen.
4. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VOOR MECHANISCHE KOPPELINRICHTINGEN EN ONDERDELEN ERVAN
- 4.1. Elk monster moet beantwoorden aan de in de bijlagen 5 en 6 vermelde specificaties inzake afmetingen en sterkte. De in bijlage 6 gespecificeerde tests mogen geen scheuren, breuken of te grote blijvende vervorming veroorzaken die nadelig zijn voor het goed functioneren van de inrichting of het onderdeel.

- 4.2. Alle onderdelen van mechanische koppelinrichtingen waarvan mankementen scheiding van de twee voertuigen tot gevolg kunnen hebben, moeten van staal zijn gemaakt. Andere materialen mogen worden gebruikt mits de fabrikant ten genoegen van de typegoedkeuringsinstantie of technische dienst van de overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast, heeft aangetoond dat deze gelijkwaardig zijn.
- 4.3. De mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan moeten veilig te bedienen zijn en het aan- en afkoppelen moet door één persoon zonder het gebruik van gereedschappen kunnen worden uitgevoerd. Met uitzondering van de koppelingen van klasse T mogen voor het aankoppelen van aanhangwagens met een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton alleen automatische koppelinrichtingen worden gebruikt.
- 4.4. De mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan moeten zodanig zijn ontworpen en vervaardigd dat zij bij normaal gebruik, goed onderhoud en tijdige vervanging van aan slijtage onderhevige onderdelen naar behoren blijven functioneren en de in dit reglement voorgeschreven kenmerken behouden.
- 4.5. Alle mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan moeten zodanig zijn ontworpen dat een goede mechanische verbinding tot stand komt en in de gesloten toestand moeten zij minstens eenmaal vergrendeld zijn door een positieve mechanische sluiting, tenzij anders is aangegeven in bijlage 5. De goede mechanische verbinding kan ook worden gegarandeerd door twee of meer afzonderlijke voorzieningen, maar elke voorziening moet zodanig zijn ontworpen dat ze een positieve mechanische sluiting tot stand brengt en moet apart worden getest om na te gaan of ze aan de voorschriften van bijlage 6 beantwoordt. Positieve mechanische sluiting wordt gedefinieerd in punt 2.14.

Springveren mogen alleen worden gebruikt om de inrichting te sluiten en om te voorkomen dat onderdelen van de inrichting onder invloed van trillingen in een positie komen te staan waarbij de inrichting wordt geopend of afgekoppeld.

Als één springveer ontbreekt of defect is, mag de inrichting niet volledig worden geopend of afgekoppeld.

- 4.6. Alle koppelinrichtingen en onderdelen ervan moeten vergezeld gaan van een montage- en gebruikershandleiding waarin voldoende informatie staat voor een bevoegd persoon om deze koppelinrichting correct op het voertuig te monteren en goed te bedienen — zie ook bijlage 7. De instructies moeten minstens zijn gesteld in de taal van het land waarin de koppelinrichting of het onderdeel op de markt wordt gebracht. In geval van koppelinrichtingen en onderdelen bestemd voor montage door een voertuigfabrikant of carrosseriebouwer zelf hoeft geen montagehandleiding te worden bijgeleverd. In dat geval is het de verantwoordelijkheid van de voertuigfabrikant of carrosseriebouwer om ervoor te zorgen dat de voertuiggebruiker over de nodige informatie inzake het correcte gebruik van de koppelinrichting of het onderdeel kan beschikken.
- 4.7. De hoogte en andere montagekenmerken van koppelinrichtingen en onderdelen van klasse A of eventueel klasse S die bestemd zijn voor montage achteraf op aanhangwagens met een toelaatbare maximummassa van 3,5 ton en die worden vervaardigd door fabrikanten die geen enkele band hebben met de voertuigfabrikant, moeten in elk geval door de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst overeenkomstig bijlage 7, punt 1, worden gecontroleerd.
- 4.8. Voor koppelinrichtingen of onderdelen ervan voor zwaar transport en andere niet-standaardkoppelinrichtingen of onderdelen ervan, ingedeeld in de klassen S en T, zal gebruik worden gemaakt van die voorschriften van de bijlagen 5, 6 en 7 die gelden voor de standaard- of niet-standaardkoppelinrichtingen of onderdelen ervan die het dichtst bij de desbetreffende inrichtingen of onderdelen aansluiten.
5. GOEDKEURINGSAAVRAAG VOOR EEN VOERTUIG DAT MET EEN MECHANISCHE KOPPELINRICHTING OF EEN ONDERDEEL ERVAN IS UITGERUST
 - 5.1. Een voertuigfabrikant die een goedkeuringsaanvraag indient voor een voertuig dat met een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan is uitgerust of die toelaat om met dit voertuig een type aanhangwagen te trekken, moet, op verzoek van een bonafide aanvrager van een eventuele typegoedkeuring voor een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan of op verzoek van de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst van een overeenkomstsluitende partij, de in punt 5.3 vereiste informatie aan de desbetreffende aanvrager, instantie of technische dienst verstrekken teneinde een fabrikant van koppelinrichtingen of onderdelen ervan in staat te stellen een passende mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan voor dat voertuig te ontwerpen en te produceren. Op verzoek van een bonafide aanvrager van een eventuele typegoedkeuring voor een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan, moet alle in punt 5.3 vermelde informatie die in het bezit is van de typegoedkeuringsinstantie, aan die aanvrager worden verstrekt.

- 5.2. De goedkeuringsaanvraag voor een voertuigtype met betrekking tot de montage van een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan moet door de voertuigfabrikant of zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger worden ingediend.
- 5.3. Opdat de typegoedkeuringsinstantie het mededelingenformulier in bijlage 2 kan invullen, moet de goedkeuringsaanvraag vergezeld gaan van de volgende informatie:
 - 5.3.1. een gedetailleerde beschrijving van het voertuigtype en van de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan en, op verzoek van de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst, een exemplaar van het goedkeuringsformulier voor de inrichting of het onderdeel;
 - 5.3.2. de toelaatbare maximummassa van het trekkende en het getrokken voertuig, de verdeling van de toelaatbare maximummassa van het trekkende voertuig over de assen, de toelaatbare maximummassa op elke as, de maximaal toelaatbare verticale belasting op de achterzijde van het trekkende voertuig en gedetailleerde gegevens en/of tekeningen van de bevestigingspunten waarop de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan moet worden gemonteerd en van alle aanvullende verstevigingsplaten, steunen enz. die nodig zijn om de inrichting of het onderdeel veilig op het trekkende voertuig te monteren;
 - 5.3.2.1. de belading waarbij de hoogte van de trekkogel van voertuigen van klasse M1 moet worden gemeten – zie bijlage 7, aanhangsel 1, punt 2;
 - 5.3.3. voldoende gedetailleerde tekeningen van de inrichting of het onderdeel ervan, in drievoud, waarop gespecificeerd is hoe de inrichting of het onderdeel op het voertuig moet worden gemonteerd; op de tekeningen moeten de plaats en ruimte voor het goedkeuringsnummer en andere in punt 7 vermelde opschriften worden aangegeven;
 - 5.3.4. een gedetailleerde technische beschrijving van de inrichting of het onderdeel ervan, waarin met name het type en de gebruikte materialen worden gespecificeerd;
 - 5.3.5. de waarden van D , D_c , S , V en U , indien van toepassing en zoals gedefinieerd in punt 2.11;
 - 5.3.5.1. de karakteristieke waarden moeten minstens gelijk zijn aan de waarden die van toepassing zijn op de toelaatbare maximummassa's van het trekkende voertuig, de aanhangwagens en de combinatie;
 - 5.3.6. een representatief voertuig van het goed te keuren type, uitgerust met een mechanische koppelinrichting, moet worden verstrekt aan de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst, die eveneens extra monsters van de inrichting of het onderdeel kan vragen;
 - 5.3.7. een voertuig dat niet over alle onderdelen van het goed te keuren type beschikt, wordt aanvaard voor zover de aanvrager aantoont dat het ontbreken van deze onderdelen geen invloed heeft op de resultaten van de inspectie met betrekking tot de voorschriften van dit reglement en de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst hiermee genoegen neemt.
6. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VOOR VOERTUIGEN DIE MET EEN MECHANISCHE KOPPELINRICHTING OF EEN ONDERDEEL ERVAN ZIJN UITGERUST
 - 6.1. De mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan waarmee het voertuig is uitgerust, wordt goedgekeurd volgens de voorschriften van de punten 3 en 4 en van de bijlagen 5 en 6 bij dit reglement.
 - 6.2. De montage van de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan moet voldoen aan de voorschriften van bijlage 7.

- 6.3. Voor het gebruik van de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan moet een gebruikershandleiding ter beschikking worden gesteld met speciale instructies voor handelingen die afwijken van de normale handelingen voor het desbetreffende type koppelinrichting of onderdeel ervan, alsook instructies voor het aan- en afkoppelen in diverse gebruiksomstandigheden, bijvoorbeeld bij verschillende hoeken tussen het trekkende en het getrokken voertuig. Elk voertuig moet vergezeld gaan van deze gebruikershandleiding, die minstens moet zijn gesteld in de taal van het land waarin het voertuig in de handel wordt gebracht.

7. OPSCHRIFTEN

- 7.1. Typen mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan die ter goedkeuring worden aangeboden, moeten voorzien zijn van het fabrieks- of handelsmerk van de fabrikant, leverancier of aanvrager.
- 7.2. Er moet voldoende plaats zijn voor het aanbrengen van het goedkeuringsmerk zoals bedoeld in punt 8.5 en afgebeeld in bijlage 3. Deze plaats moet op de in punt 3.2.2 bedoelde tekeningen worden aangegeven.
- 7.3. Naast het in de punten 7.2 en 8.5 vermelde goedkeuringsmerk moet de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ook voorzien zijn van de in punt 2.6 vastgestelde klasse en de in punt 2.11 vastgestelde en in bijlage 4 aangegeven karakteristieke waarden. De plaats van deze opschriften wordt aangegeven op de in punt 3.2.2 vermelde tekeningen.

De karakteristieke waarden moeten niet worden vermeld als die waarden worden gedefinieerd in de indeling van dit reglement, bijvoorbeeld de klassen A50-1 tot A50-5.

- 7.4. Als de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan is goedgekeurd voor alternatieve karakteristieke waarden in dezelfde klasse, mogen maximaal twee alternatieven op de inrichting of het onderdeel worden vermeld.
- 7.5. Alle beperkingen op het gebruik van de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan, bijvoorbeeld als het niet mag worden gebruikt met stuurwippen, moeten op de inrichting of het onderdeel worden vermeld.
- 7.6. Alle opschriften moeten onuitwisbaar en leesbaar zijn als de inrichting of het onderdeel op het voertuig is gemonteerd.

8. GOEDKEURING

- 8.1. Indien alle monsters van een type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan aan de voorschriften van dit reglement voldoen, wordt de goedkeuring verleend, mits naar genoegen is voldaan aan de voorschriften van punt 10.
- 8.2. Aan elk goedgekeurd type wordt een goedkeuringsnummer toegekend. De eerste twee cijfers ervan geven het nummer aan van de wijzigingenreeks met de recentste belangrijke technische wijzigingen van het reglement op de datum van goedkeuring. Dezelfde overeenkomstsluitende partij mag hetzelfde nummer niet toekennen aan een ander type inrichting of onderdeel dat onder dit reglement valt.
- 8.3. Van de goedkeuring, de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van de productie van een type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan waarvoor krachtens dit reglement goedkeuring is verleend, moet door de partijen bij de Overeenkomst van 1958 die dit reglement toepassen, mededeling worden gedaan door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 of 2.
- 8.4. Behalve het in punt 7.1 voorgeschreven merk moet op alle krachtens dit reglement goedgekeurde mechanische koppelinrichtingen of onderdelen ervan op de in punt 7.2 bedoelde plaats het in punt 8.5 beschreven goedkeuringsmerk worden aangebracht.
- 8.5. Het goedkeuringsmerk is een internationaal merk dat bestaat uit:

- 8.5.1. een cirkel met daarin de letter E, gevolgd door het nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend ⁽¹⁾;
- 8.5.2. het in punt 8.2 voorgeschreven goedkeuringsnummer;
- 8.5.3. het goedkeuringsmerk en –nummer worden opgesteld naar het voorbeeld in bijlage 3.
9. WIJZIGINGEN VAN DE MECHANISCHE KOPPELINRICHTING, EEN ONDERDEEL ERVAN OF HET VOERTUIG EN UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING
- 9.1. Elke wijziging van het type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan of van het voertuig, zoals gedefinieerd in punt 2.10, wordt meegedeeld aan de typegoedkeuringsinstantie of technische dienst die de goedkeuring heeft verleend. De typegoedkeuringsinstantie of technische dienst kan dan:
- 9.1.1. oordelen dat de wijzigingen waarschijnlijk geen noemenswaardig nadelig effect zullen hebben en dat de inrichting, het onderdeel of het voertuig nog steeds aan de voorschriften voldoet, of
- 9.1.2. een aanvullend testrapport verlangen.
- 9.2. De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, worden volgens de procedure van punt 8.3 op de hoogte gesteld van de bevestiging of weigering van de goedkeuring, met vermelding van de wijzigingen.
- 9.3. De typegoedkeuringsinstantie of technische dienst die de goedkeuring uitbreidt, kent een volgnummer toe voor een dergelijke uitbreiding en stelt de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, daarvan in kennis volgens de procedure van punt 8.3.
10. PROCEDURES VOOR DE CONTROLE VAN DE CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE
- Voor de controle van de conformiteit van de productie gelden de procedures van aanhangsel 2 van de overeenkomst (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), met inachtneming van de volgende voorschriften:
- 10.1. de houder van de goedkeuring moet ervoor zorgen dat de resultaten van de tests voor het controleren van de conformiteit van de productie worden geregistreerd en dat de bijgevoegde documenten beschikbaar blijven gedurende een periode die in overleg met de goedkeuringsinstantie of technische dienst wordt vastgesteld en die maximaal 10 jaar belooft na de definitieve stopzetting van de productie;
- 10.2. de typegoedkeuringsinstantie of technische dienst die de typegoedkeuring heeft verleend, kan op elk tijdstip de in elke productie-eenheid toegepaste methoden voor het controleren van de conformiteit onderzoeken. Deze inspecties vinden gewoonlijk om de twee jaar plaats.
11. SANCTIES BIJ NON-CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE
- 11.1. De goedkeuring van een type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan krachtens dit reglement kan worden ingetrokken indien niet aan de voorschriften is voldaan of indien een inrichting of onderdeel met het goedkeuringsmerk niet conform is met het goedgekeurde type.

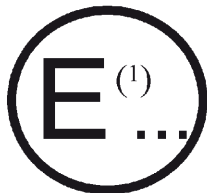
⁽¹⁾ 1 voor Duitsland, 2 voor Frankrijk, 3 voor Italië, 4 voor Nederland, 5 voor Zweden, 6 voor België, 7 voor Hongarije, 8 voor Tsjechië, 9 voor Spanje, 10 voor Servië, 11 voor het Verenigd Koninkrijk, 12 voor Oostenrijk, 13 voor Luxemburg, 14 voor Zwitserland, 15 (niet gebruikt), 16 voor Noorwegen, 17 voor Finland, 18 voor Denemarken, 19 voor Roemenië, 20 voor Polen, 21 voor Portugal, 22 voor de Russische Federatie, 23 voor Griekenland, 24 voor Ierland, 25 voor Kroatië, 26 voor Slovenië, 27 voor Slowakije, 28 voor Belarus, 29 voor Estland, 30 (niet gebruikt), 31 voor Bosnië en Herzegovina, 32 voor Letland, 33 (niet gebruikt), 34 voor Bulgarije, 35-36 (niet gebruikt), 37 voor Turkije, 38-39 (niet gebruikt), 40 voor de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, 41 (niet gebruikt), 42 voor de Europese Gemeenschap (goedkeuring wordt verleend door de lidstaten door middel van hun respectieve ECE-symbool), 43 voor Japan, 44 (niet gebruikt), 45 voor Australië en 46 voor Oekraïne. De daaropvolgende nummers zullen worden toegekend aan andere landen in de chronologische volgorde waarin zij de *Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen op wielen, uitrustingsstukken en onderdelen die in een voertuig op wielen kunnen worden gemonteerd of gebruikt en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van overeenkomstig deze voorschriften verleende goedkeuringen* ratificeren of tot deze overeenkomst toetreden. De aldus toegekende nummers zullen door de secretaris-generaal van de Verenigde Naties aan de overeenkomstsluitende partijen worden meegedeeld.

- 11.2. Indien een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast, een eerder verleende goedkeuring intrekt, stelt zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen daarvan onmiddellijk in kennis door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 of 2.
 12. DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE
Indien de houder van een goedkeuring de productie van een type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan waarvoor krachtens dit reglement goedkeuring is verleend, definitief stopzet, stelt hij de typegoedkeuringsinstantie of technische dienst die de goedkeuring heeft verleend daarvan in kennis. Zodra deze typegoedkeuringsinstantie of technische dienst de kennisgeving heeft ontvangen, stelt zij de andere partijen bij de Overeenkomst van 1958 die dit reglement toepassen daarvan in kennis door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 of 2.
 13. OVERGANGSBEPALINGEN
Zolang het secretariaat-generaal van de Verenigde Naties niet van het tegendeel op de hoogte wordt gebracht, verklaren de overeenkomstsluitende lidstaten van de Europese Gemeenschap die dit reglement toepassen (op het ogenblik van de goedkeuring van wijzigingenreeks 01: Italië, Nederland, België, het Verenigd Koninkrijk, Luxemburg, Finland en Griekenland) dat zij alleen moeten voldoen aan de voorschriften van de overeenkomst waaraan dit reglement is gehecht voor wat koppelinrichtingen en onderdelen ervan betreft die voor voertuigen van een andere categorie dan M1 zijn bestemd.
 14. NAAM EN ADRES VAN DE VOOR DE GOEDKEURINGSTESTS VERANTWOORDELIJKE TECHNISCHE DIENSTEN EN VAN DE ADMINISTRATIEVE INSTANTIES
 - 14.1. De partijen bij de Overeenkomst van 1958 die dit reglement toepassen, delen het secretariaat van de Verenigde Naties de naam en het adres mee van de technische diensten die met de uitvoering van goedkeuringstests zijn belast, en van de administratieve instanties die goedkeuring verlenen en waaraan de in andere landen afgegeven certificaten betreffende de goedkeuring, de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van de productie moeten worden toegezonden.
-

BIJLAGE 1

MEDEDELING

(maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))



afgegeven door: naam van de instantie:

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

betreffende de (2): GOEDKEURING
UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING
WEIGERING VAN DE GOEDKEURING
INTREKKING VAN DE GOEDKEURING
DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

van een type mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan krachtens Reglement nr. 55

Goedkeuring nr. Uitbreiding nr.

1. Handelsnaam of -merk van de inrichting of het onderdeel:

2. Typeaanduiding van de fabrikant:

3. Naam en adres van de fabrikant:

4. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant:

5. Naam of handelsmerk van alternatieve leveranciers die op de inrichting of het onderdeel zijn aangebracht:

6. Naam en adres van het bedrijf of orgaan dat de verantwoordelijkheid voor de conformiteit van de productie op zich neemt:

7. Voor goedkeuring ter beschikking gesteld op:

8. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de goedkeuringstests:

9. Korte beschrijving:

9.1. Type en klasse van de inrichting of het onderdeel:

9.2. Karakteristieke waarden:

9.2.1. Hoofdwaarden:

D kN D_c kN S kg

U ton V kN

Alternatieve waarden:

D kN D_c kN S kg

U ton V kN

9.3. Voor mechanische koppelinrichtingen en onderdelen van klasse A, inclusief trekhaken:

Toelaatbare maximummassa van het voertuig volgens fabrieksopgave: kg

Verdeling van de toelaatbare maximummassa van het voertuig over de assen:

Toelaatbare maximummassa van de aanhangwagens volgens fabrieksopgave: kg

Maximaal toelaatbare statische belasting op de koppelkogel volgens fabrieksopgave: kg

Maximummassa van het voertuig met carrosserie, in bedrijfsklare toestand, inclusief koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, gereedschap en reservewiel (indien meegeleverd), maar exclusief bestuurder: kg

Belasting waarbij de hoogte van de trekkogel van een op voertuigen van klasse M1 gemonteerde koppelinrichting moet worden gemeten – zie bijlage 7, aanhangsel 1, punt 2:

10. Door de voertuigfabrikant gegeven instructies voor de bevestiging van het type koppelinrichting of een onderdeel ervan aan het voertuig en foto's of tekeningen van de bevestigingspunten:
11. Gegevens over de montage van afzonderlijke verstevigingsbeugels of -platen of afstandsonderdelen die nodig zijn om de koppelinrichting of het onderdeel ervan te bevestigen:
12. Aanvullende gegevens indien de koppelinrichting of het onderdeel ervan slechts voor speciale voertuigtypen wordt gebruikt — zie bijlage 5, punt 3.4:
13. Voor haakkoppelingen van klasse K: bijzonderheden over de trekogen die geschikt zijn voor gebruik met dit haaktype.
14. Datum van het testrapport:
15. Nummer van het testrapport:
16. Plaats van het goedkeuringsmerk:
17. Reden(en) voor de uitbreiding van de goedkeuring:
18. Goedkeuring verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken ⁽²⁾:
19. Plaats:
20. Datum:
21. Handtekening:
22. De lijst van documenten die zijn ingediend bij de administratieve instantie die de goedkeuring heeft verleend, is als bijlage bij deze mededeling gevoegd en is op verzoek verkrijgbaar.

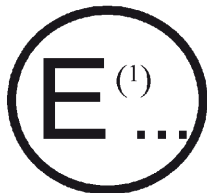
⁽¹⁾ Nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend/ uitgebreid/ geweigerd/ ingetrokken (zie de desbetreffende bepalingen van dit reglement).

⁽²⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE 2

MEDEDELING

(maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))



afgegeven door: naam van de instantie:

.....

betreffende de ⁽²⁾: GOEDKEURING
 UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING
 WEIGERING VAN DE GOEDKEURING
 INTREKKING VAN DE GOEDKEURING
 DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

van een voertuigtype wat de montage van een mechanische koppelinrichting of een onderdeel ervan betreft, krachtens Reglement nr. 55.

Goedkeuring nr. Uitbreiding nr.

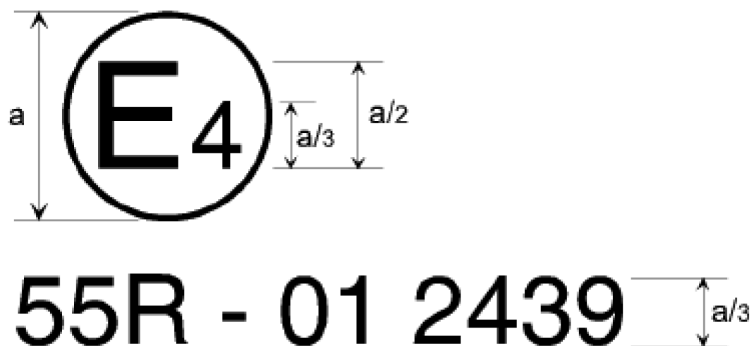
1. Handelsnaam of -merk van het voertuig:
2. Voertuigtype:
3. Naam en adres van de fabrikant:
4. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant:
5. Voertuigcategorie, bijvoorbeeld M1, N1:
6. Toelaatbare maximummassa van het voertuig: kg
 Verdeling van de toelaatbare maximummassa van het voertuig over de assen:
 Toelaatbare maximummassa van de aanhangwagen: kg
 Maximaal toelaatbare statische belasting op de koppelkogel: kg
 Maximummassa van het voertuig met carrosserie, in bedrijfsklare toestand, inclusief koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, gereedschap en reservewiel (indien meegeleverd), maar exclusief bestuurder: kg
7. D kN D_c kN S kg
 U ton V kN
8. Instructies voor de bevestiging van het type koppelinrichting of een onderdeel ervan aan het voertuig en foto's of tekeningen van de bevestigingspunten:
9. Gegevens over de montage van afzonderlijke verstevigingsbeugels of -platen of afstandsonderdelen die nodig zijn om de koppelinrichting of het onderdeel te bevestigen:
10. Handelsnaam of -merk van de mechanische koppelinrichting of het onderdeel en goedkeuringsnummer:
11. Klasse van de koppelinrichting of het onderdeel:
12. Voor goedkeuring ter beschikking gesteld op:
13. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de goedkeuringstests:
14. Datum van het testrapport:
15. Nummer van het testrapport:
16. Plaats van het goedkeuringsmerk:
17. Reden(en) voor de uitbreiding van de goedkeuring:
18. Goedkeuring verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken ⁽²⁾:
19. Plaats:
20. Datum:
21. Handtekening:
22. De lijst van documenten die zijn ingediend bij de administratieve instantie die de goedkeuring heeft verleend, is als bijlage bij deze mededeling gevoegd en is op verzoek verkrijgbaar.

⁽¹⁾ Nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken (zie de desbetreffende bepalingen van het reglement).

⁽²⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE 3

VOORBEELD VAN DE OPSTELLING VAN HET GOEDKEURINGSMERK



a = min. 8 mm

De mechanische koppelinrichting, het onderdeel ervan of het voertuig met bovenstaand goedkeuringsmerk is in Nederland (E4) goedgekeurd onder nummer 2439 en voldoet aan de voorschriften van wijzigingenreeks 01 van dit reglement.

Opmerking: Het goedkeuringsnummer en de aanvullende symbolen worden dicht bij de cirkel en boven of onder de letter E, dan wel rechts of links van die letter geplaatst. De cijfers van het goedkeuringsnummer moeten zich aan dezelfde zijde van de letter E bevinden en moeten in dezelfde richting wijzen. Het gebruik van Romeinse cijfers als goedkeuringsnummers moet worden vermeden om verwarring met andere symbolen te voorkomen.

BIJLAGE 4

Voorbeelden van de opstelling van het opschrift met de karakteristieke waarden

1. Op alle mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan moet de klasse van de inrichting of het onderdeel worden vermeld. Bovendien moeten ook de kenmerken worden vermeld aan de hand van de in punt 2.11 van dit reglement gedefinieerde karakteristieke waarden.
- 1.1. Alle letters en cijfers moeten minimaal even hoog zijn als die van het goedkeuringsnummer, namelijk a/3, waarbij a = 8 mm.
- 1.2. De karakteristieke waarden van elke koppelinrichting of elk onderdeel ervan moeten volgens onderstaande tabel worden vermeld – zie ook punt 7.3 van dit reglement:

Tabel 1

Relevante karakteristieke waarden die op koppelinrichtingen of onderdelen ervan moeten worden vermeld

Beschrijving van de mechanische koppelinrichting of het onderdeel ervan	Te vermelden relevante karakteristieke waarden					
	Klasse	D	D _c	S	U	V
Koppelkogels en trekhaken - zie bijlage 5, punt 1, bij dit reglement	*	*		*		
Kogelkoppelingen	*	*		*		
Vangmuilkoppelingen	*	*	*	*		*
Trekogen	*	*	*	*		*
Dissels	*	*	*	*		*
Trekballen	*	*	*	*		*
Opleggerkoppelingen	*	*			*	
Opleggerkoppelpennen	*	*				
Montageplaten voor opleggerkoppelingen	*	*			*	
Haakkoppelingen	*	*	*	*		*

Voorbeelden: C50-X D130 D_c90 S1000 V35 is een niet-standaardvangmuilkoppeling van klasse C50-X met een maximale D-waarde van 130 kN, een maximaal toelaatbare D_c-waarde van 90 kN, een maximaal toelaatbare statische verticale belasting van 1 000 kg en een maximaal toelaatbare V-waarde van 35 kN.

A50-X D20 S120 is een standaardtrekhaak met koppelkogel van klasse A50-X met een maximale D-waarde van 20 kN en een maximaal toelaatbare statische verticale belasting van 120 kg.

BIJLAGE 5

Voorschriften voor mechanische koppelinrichtingen en onderdelen ervan

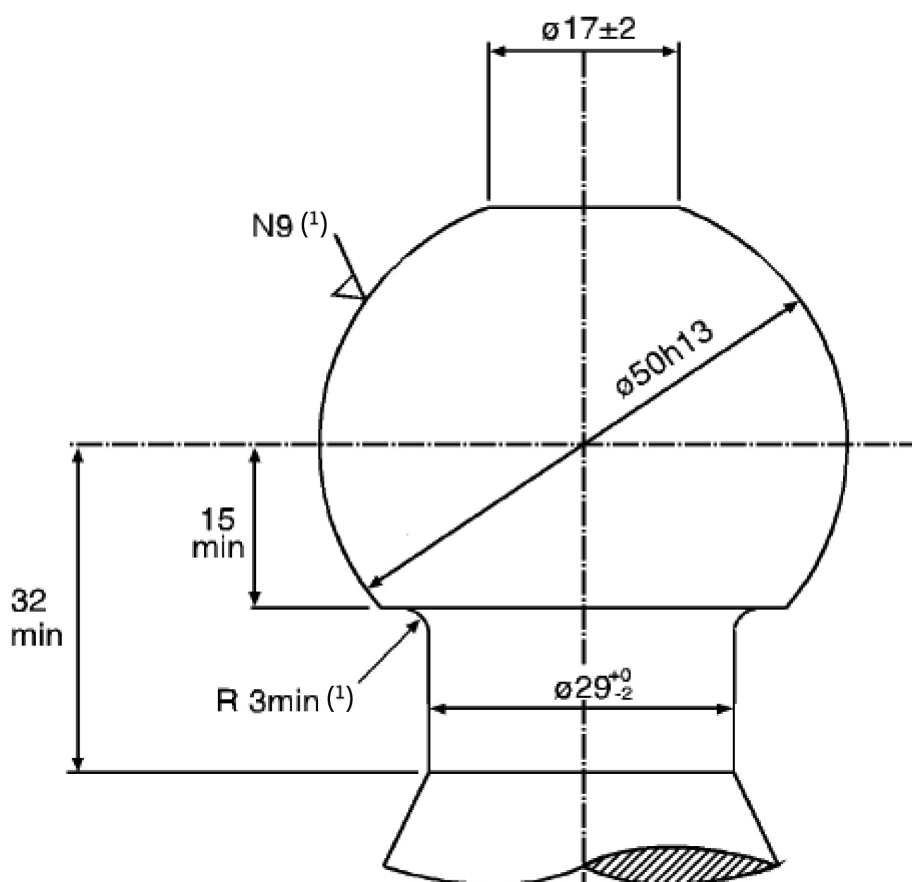
1. KOPPELKOGELS EN TREKHAKEN

De in de punten 1.1 tot en met 1.5 van deze bijlage vermelde voorschriften zijn van toepassing op alle koppelkogels en trekhaken van klasse A. Punt 1.6 bevat aanvullende voorschriften voor standaardkoppelkogels met een diameter van 50 mm en met flensboutverbindingen.

- 1.1. De uitwendige vorm en de afmetingen van koppelkogels van klasse A moeten overeenstemmen met die in figuur 2.

Figuur 2

Koppelkogel van klasse A



Zie ISO/R 468 en ISO 1302, het ruwheidsgetal N9 komt overeen met een R_a -waarde van 6,3 μm .

- 1.2. De vorm en afmetingen van trekhaken moeten voldoen aan de voorschriften van de voertuigfabrikant wat de bevestigingspunten en eventuele aanvullende montagehulpstukken of -onderdelen betreft.
- 1.3. Afneembare koppelkogels
- 1.3.1. In geval van afneembare koppelkogels of onderdelen die niet met bouten zijn bevestigd, bijvoorbeeld klasse A50-X, moeten het bevestigingspunt en de vergrendeling zodanig zijn ontworpen dat een positieve mechanische sluiting tot stand wordt gebracht.
- 1.3.2. In geval van afneembare koppelkogels of onderdelen die apart worden goedgekeurd voor gebruik met uiteenlopende trekhaken en op diverse voertuigen, bijvoorbeeld klasse A50-X, moet de in bijlage 7, figuur 25, voorgeschreven vrije ruimte rond de op de trekhaak gemonteerde koppelkogel in acht worden genomen.

⁽¹⁾ De overgangs afronding tussen de kogel en de hals moet zowel aan de hals als aan het onderste horizontale oppervlak van de koppelkogel raken.

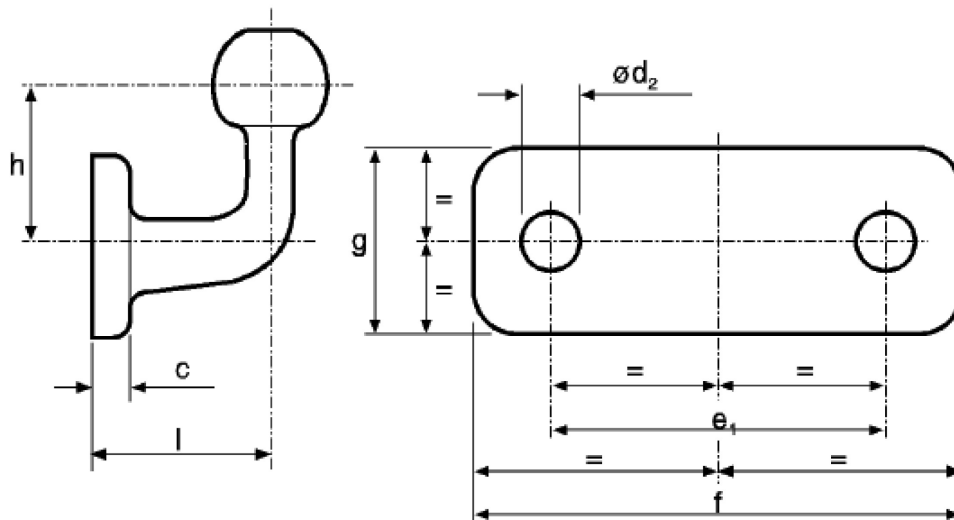
- 1.4. Koppelkogels en trekhaken moeten de in bijlage 6, punt 3.1 of 3.10 naar keuze van de fabrikant, vastgestelde tests kunnen doorstaan. De voorschriften van de punten 3.1.7 en 3.1.8 zijn echter altijd van toepassing.
- 1.5. Om te voldoen aan de voorschriften van punt 5.2.2.9 van VN/ECE-Reglement nr. 13 — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen van de categorieën M, N en O wat het remsysteem betreft — moeten fabrikanten van trekhaken voorzien in bevestigingspunten voor de montage van hulpkoppelingen of inrichtingen die ervoor zorgen dat de aanhangwagen automatisch tot stilstand komt als de hoofdkoppeling wordt verbroken.
- 1.5.1. De bevestigingspunten voor een hulpkoppeling en/of losbreekkabel moeten zodanig zijn geplaatst dat de hulpkoppeling of losbreekkabel de normale bewegingen van de koppeling of de werking van de normale oplooppem-inrichting niet verhinderen.

Als er maar één bevestigingspunt is, moet het zich op maximaal 100 mm bevinden van een verticaal vlak dat door het aangrijppunt van de koppeling loopt. Als dit in de praktijk niet mogelijk is, moeten twee bevestigingspunten worden aangebracht, één aan weerszijden en op gelijke afstand (maximaal 250 mm) van de verticale middellijn. De bevestigingspunten moeten zo ver mogelijk naar achteren en zo hoog mogelijk worden aangebracht.

- 1.6. Speciale voorschriften voor standaardkoppelkogels en trekhaken van het flenstypen van de klassen A50-1 tot en met A50-5:
- 1.6.1. de afmetingen van koppelkogels en trekhaken van het flenstypen van klasse A50-1 moeten overeenkomen met de waarden in figuur 3 en tabel 2;
- 1.6.2. de afmetingen van koppelkogels en trekhaken van het flenstypen van de klassen A50-2, A50-3, A50-4 en A50-5 moeten overeenkomen met de waarden in figuur 4 en tabel 2;
- 1.6.3. de koppelkogels en trekhaken van het flenstypen van de klassen A50-1 tot en met A50-5 moeten geschikt zijn voor de karakteristieke waarden in tabel 3 en daarop worden getest.

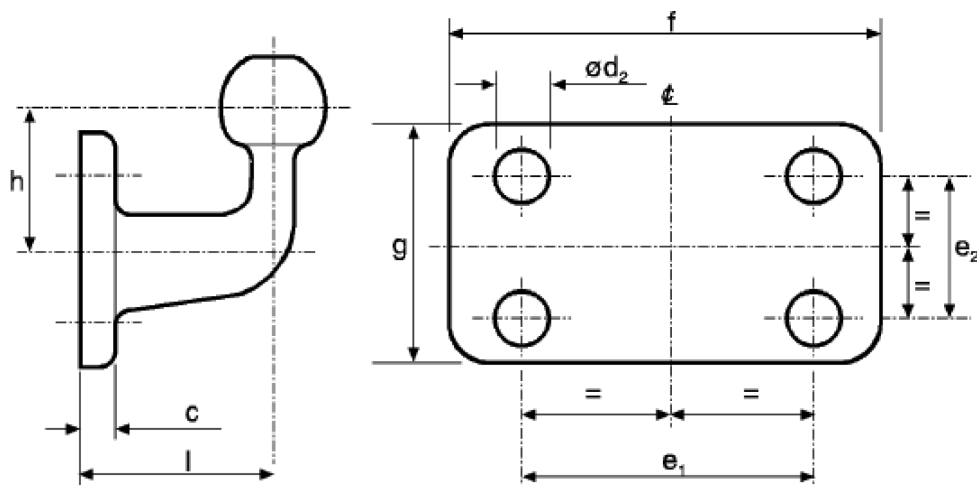
Figuur 3

Afmetingen van standaardkoppelkogels en trekhaken van het flenstypen van klasse A50-1 (zie tabel 2)



Figuur 4

Afmetingen van standaardkoppelkogels en trekhaken van het flenstype van de klassen A50-2 tot en met A50-5 (zie tabel 2)



Tabel 2

Afmetingen van standaardkoppelkogels en trekhaken van het flenstype (mm), zie de figuren 3 en 4.

Klasse	A50-1	A50-2, A50-4	A50-3, A50-5	Opmerking
e_1	90	83	120	$\pm 0,5$
e_2	—	56	55	$\pm 0,5$
d_2	17	10,5	15	H13
f	130	110	155	$\pm 6,0/- 0$
g	50	85	90	$\pm 6,0/- 0$
c	15	15	15	max.
l	55	110	120	$\pm 5,0$
h	70	80	80	$\pm 5,0$

Tabel 3

Karakteristieke waarden van standaardkoppelkogels en trekhaken van het flenstype

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

D = maximale D-waarde (kN)

S = maximale statische verticale belasting (kg)

- 1.7. Fabrikanten van koppelkogels en trekhaken die bestemd zijn voor montage achteraf, die geen banden hebben met de desbetreffende voertuigfabrikant, moeten rekening houden met de in punt 2 van deze bijlage vermelde bewegingsvoorschriften voor de koppeling en moeten voldoen aan de relevante voorschriften van bijlage 7 bij dit reglement.

2. KOGELKOPPELINGEN

- 2.1. Kogelkoppelingen van klasse B50 moeten zodanig zijn ontworpen dat ze veilig kunnen worden gebruikt in combinatie met de in punt 1 beschreven koppelkogels, waarbij de voorgeschreven karakteristieken behouden moeten blijven.

Kogelkoppelingen moeten zodanig zijn ontworpen dat de veiligheid van de koppeling gewaarborgd is, ook rekening houdend met slijtage van de koppelinrichtingen.

- 2.2. Kogelkoppelingen moeten de in bijlage 6, punt 3.2, beschreven tests kunnen doorstaan.
- 2.3. Geen enkele aanvullende inrichting (bijvoorbeeld rem, stabilisator enz.) mag de mechanische verbinding negatief beïnvloeden.
- 2.4. Als de kogelkoppeling niet aan het voertuig is bevestigd, moet ze minstens 90° naar elke kant van de middellijn van de koppelkogel en de bevestiging ervan kunnen draaien, zoals beschreven in punt 1. Tegelijkertijd moet ze verticaal over een hoek van 20° ten opzichte van de horizontaal omhoog en omlaag kunnen bewegen. Tevens moet ze, tegelijkertijd met de horizontale verdraaiing over 90° , 25° om de horizontale as kunnen draaien. Ongeacht de hoek van de horizontale verdraaiing moeten de volgende bewegingen mogelijk zijn:

i) verticale hoek $\pm 15^\circ$ met axiale verdraaiing $\pm 25^\circ$

ii) axiale verdraaiing $\pm 10^\circ$ met verticale hoek $\pm 20^\circ$

3. VANGMUILKOPPELINGEN

De voorschriften van de punten 3.1 tot en met 3.6 zijn van toepassing op alle vangmuilkoppelingen van klasse C50. Punt 3.7 bevat de aanvullende voorschriften waaraan standaardvangmuilkoppelingen van de klassen C50-1 tot en met C50-6 moeten voldoen.

- 3.1. Voorschriften — Alle vangmuilkoppelingen moeten de in bijlage 6, punt 3.3, genoemde tests kunnen doorstaan.
- 3.2. Geschikte trekogen — Vangmuilkoppelingen van klasse C50 worden gebruikt in combinatie met alle trekogen van klasse D50 en de combinatie moet de voorgeschreven eigenschappen bezitten.
- 3.3. Vangmuil

De vangmuil van vangmuilkoppelingen van klasse C50 moet zodanig zijn ontworpen dat een geschikt trekoog bij het aankoppelen in de vangmuil wordt geleid.

Als de vangmuil of een dragend onderdeel ervan om de verticale as kan draaien, moet de vangmuil automatisch in de normale stand terugkeren en met geopende koppelen effectief in deze stand blijven staan om het trekoog tijdens het koppelen goed te kunnen geleiden.

Als de vangmuil of een dragend onderdeel ervan om de horizontale as kan draaien, moet het scharnier dat deze verdraaiing mogelijk maakt, in de normale stand worden gehouden door een vergrendelingskoppel. Dit koppel moet voldoende groot zijn om te voorkomen dat een kracht van 200 N in verticale bovenwaartse richting op de bovenzijde van de vangmuil een afwijking van het scharnier uit zijn normale stand veroorzaakt. Het vergrendelingskoppel moet groter zijn dan dat wat met de in punt 3.6 beschreven handbediende hendel tot stand wordt gebracht. Het moet mogelijk zijn de vangmuil met de hand in zijn normale stand terug te brengen. Een vangmuil die om de horizontale as kan draaien, wordt slechts goedgekeurd voor een verticale belasting S van maximaal 50 kg en een V-waarde van maximaal 5 kN.

Als de vangmuil of een dragend onderdeel ervan om de lengteas kan draaien, moet de verdraaiing worden begrensd door een vergrendelingskoppel van minstens 100 Nm.

De voorgeschreven minimumafmetingen van de vangmuil hangen af van de D-waarde van de koppeling:

D-waarde ≤ 18 kN — breedte 150 mm, hoogte 100 mm

D-waarde > 18 kN ≤ 25 kN — breedte 280 mm, hoogte 170 mm

D-waarde > 25 kN — breedte 360 mm, hoogte 200 mm

De buitenhoeken van de vangmuil mogen worden afgerond.

Kleinere vangmuilen zijn voor vangmuilkoppelingen van klasse C50-X toegestaan als het gebruik ervan beperkt is tot middenaanhangwagens met een toegestane maximummassa van 3,5 ton of als de toepassing van een vangmuil uit de bovenstaande lijst om technische redenen onmogelijk is, als er voorts speciale omstandigheden zijn, zoals visuele hulpmiddelen, om de veilige uitvoering van de automatische koppelingsprocedure te garanderen en als het toepassingsgebied van de goedkeuring beperkt is overeenkomstig de informatie die de fabrikant op het mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 heeft verstrekt.

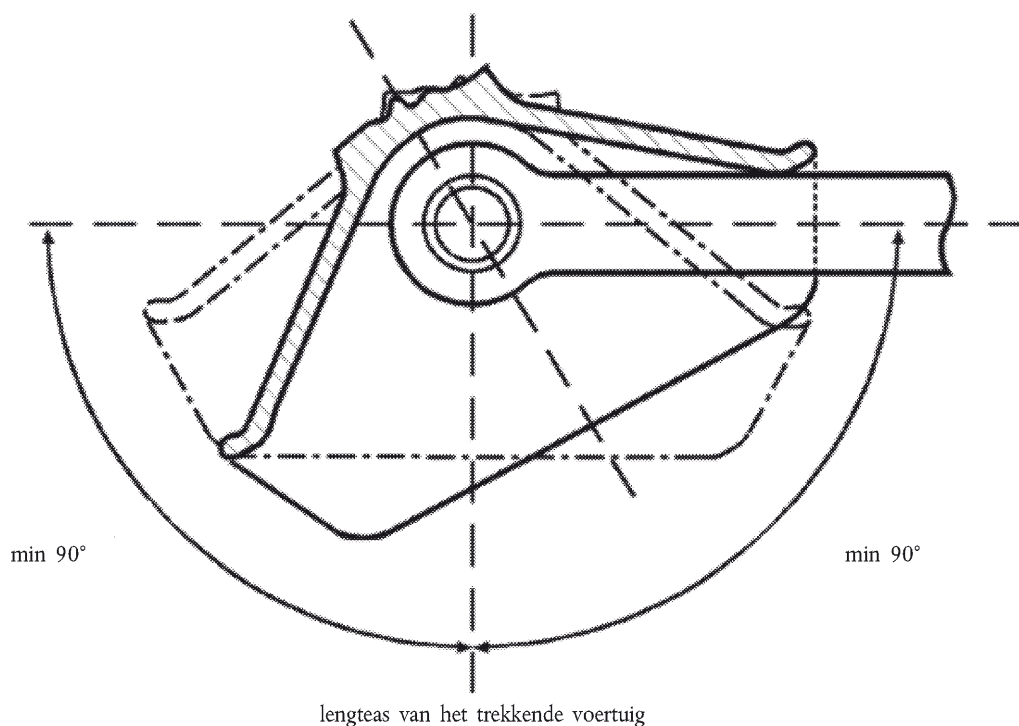
3.4. Minimale bewegingsvrijheid van het aangekoppelde trekoog

Een trekoog dat aan een vangmuilkoppeling is gekoppeld maar niet op een voertuig is gemonteerd, moet over de onderstaande hoeken kunnen bewegen. Als de beweging deels mogelijk wordt gemaakt door een speciaal scharnier (alleen bij vangmuilkoppelingen van klasse C50-X), moet het toepassingsgebied vermeld op het mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1, worden beperkt tot de in bijlage 7, punt 1.3.8, vermelde gevallen.

3.4.1. $\pm 90^\circ$ horizontaal om de verticale as ten opzichte van de lengteas van het voertuig — zie figuur 5.

Figuur 5

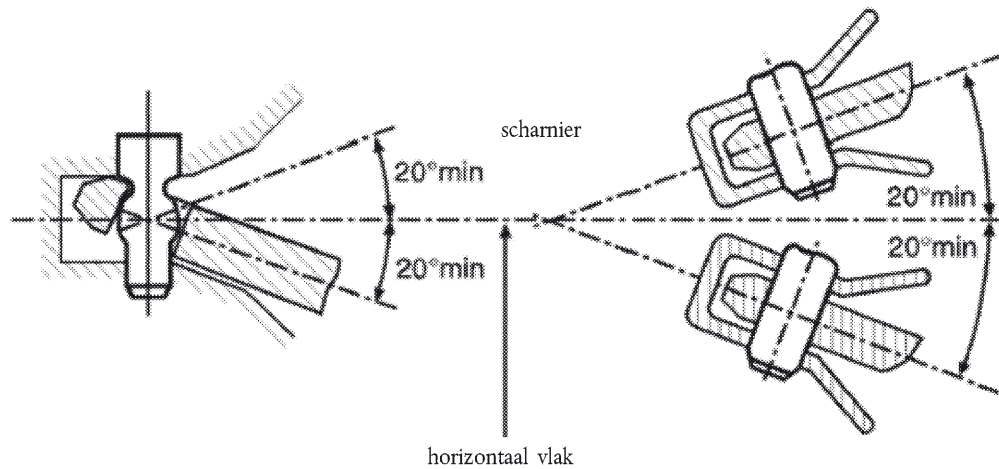
Horizontale verdraaiing van het aangekoppelde trekoog



3.4.2. $\pm 20^\circ$ verticaal om de dwarsas ten opzichte van het horizontale vlak van het voertuig — zie figuur 6.

Figuur 6

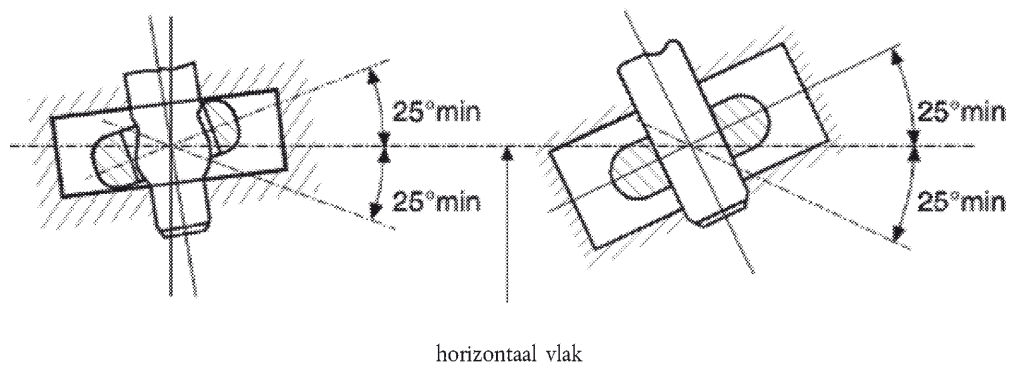
Verticale verdraaiing van het aangekoppelde trekkoog



3.4.3. $\pm 25^\circ$ axiaal om de lengteas ten opzichte van het horizontale vlak van het voertuig — zie figuur 7.

Figuur 7

Axiale verdraaiing van het aangekoppelde trekkoog



3.5. Vergrendeling ter voorkoming van onopzettelijke afkoppeling

De koppelen moet in gesloten stand worden vergrendeld door twee positieve mechanische vergrendelinrichtingen waarvan één moet blijven functioneren als de andere defect raakt.

De gesloten en vergrendelde stand van de koppeling moet duidelijk uitwendig door een mechanische inrichting worden aangegeven. Het moet mogelijk zijn de stand van de indicator op de tast vast te stellen, bijvoorbeeld in het donker.

De mechanische inrichting moet de ingrijping van beide vergrendelinrichtingen aangegeven (een EN-voorwaarde).

Het is echter voldoende dat de ingrijping van slechts één vergrendelinrichting wordt aangegeven als de ingrijping van de tweede vergrendelinrichting in deze stand een inherent kenmerk van het ontwerp is.

3.6. Handbediende hendels

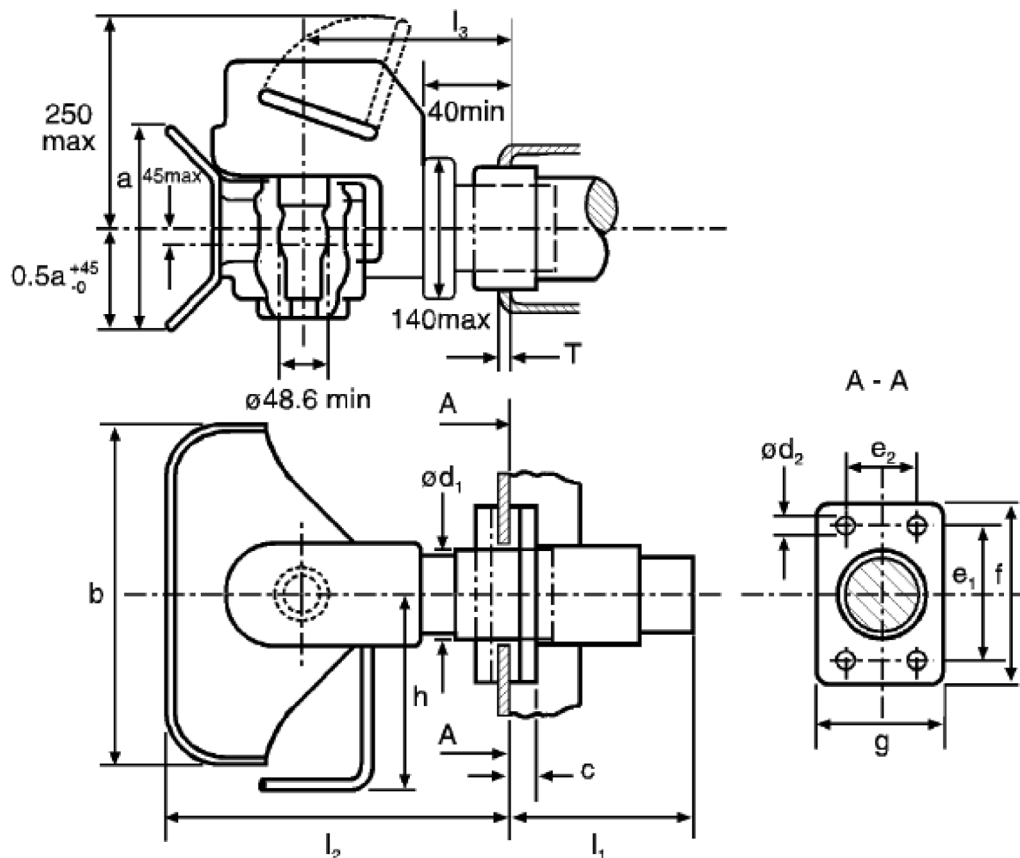
Handbediende hendels moeten zodanig zijn ontworpen dat zij gemakkelijk kunnen worden bediend en moeten een afgerond uiteinde hebben. De koppeling mag bij de hendel geen scherpe randen of punten hebben waaraan men zich kan klemmen en die verwondingen tot gevolg kunnen hebben bij de bediening van de koppeling. De voor het afkoppelen benodigde kracht, gemeten zonder trekoog, mag niet meer dan 250 N loodrecht op de bedieningsrichting van de hendel bedragen.

3.7. Speciale voorschriften voor standaardvangmuilkoppelingen van de klassen C50-1 tot en met C50-6:

- 3.7.1. de zwenkbeweging van het trekoog om de dwarsas moet mogelijk zijn door de sferische vorm van de koppellen (en niet door een scharnier);
- 3.7.2. schokbelastingen (trek en druk) langs de lengteas als gevolg van de speling tussen de koppellen en het trekoog moeten worden gedempt door verende en/of dempende voorzieningen (behalve bij klasse C50-1).
- 3.7.3. De in figuur 8 en tabel 4 aangegeven afmetingen moeten worden aangehouden.
- 3.7.4. De koppelingen moeten geschikt zijn voor en getest worden op de in tabel 5 aangegeven karakteristieke waarden.
- 3.7.5. De koppeling moet kunnen worden geopend met behulp van een handbediende hendel bij de koppeling (geen afstandsbediening).

Figuur 8

Afmetingen van standaardvangmuilkoppelingen (mm), zie tabel 4



Tabel 4

Afmetingen van standaardvangmuilkoppelingen (mm), zie figuur 8

Klasse	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6 C50-7	Opmerking
e ₁	83	83	120	140	160	160	± 0,5
e ₂	56	56	55	80	100	100	± 0,5
d ₁	—	54	74	84	94	94	max.
d ₂	10,5	10,5	15	17	21	21	H13
f	110	110	155	180	200	200	+ 6,0 – 0
g	85	85	90	120	140	140	± 3,0
a	100	170	200	200	200	200	+ 20,0 – 0
b	150	280	360	360	360	360	+ 20,0 – 0
c	20	20	24	30	30	30	max.
h	150	190	265	265	265	265	max.
l ₁	—	150	250	300	300	300	max.
l ₂	150	300	330	330	330	330	max.
l ₃	100	160	180	180	180	180	± 20,0
T	—	15	20	35	35	35	max.

Tabel 5

Karakteristieke waarden voor standaardvangmuilkoppelingen

Klasse	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6	C50-7
D	18	25	70	100	130	190	190
D _c	18	25	50	70	90	120	130
S	200	250	650	900	1 000	1 000	1 000
V	12	10	18	25	35	50	75

D = maximale D-waarde (kN)

D_c = maximale D-waarde (kN) voor middenaanhangwagens

S = statische verticale maximumbelasting op de koppeling (kg)

V = maximale V-waarde (kN)

4. TREKOGEN

4.1. Algemene voorschriften voor trekogen van klasse D50

Alle trekogen van klasse D50 moeten de in bijlage 6, punt 3.4, genoemde tests kunnen doorstaan.

Trekogen van klasse D50 zijn bestemd voor gebruik in combinatie met vangmuilkoppelingen van klasse C50. Trekogen moeten niet axiaal kunnen verdraaien (aangezien de vangmuilkoppelingen kunnen verdraaien).

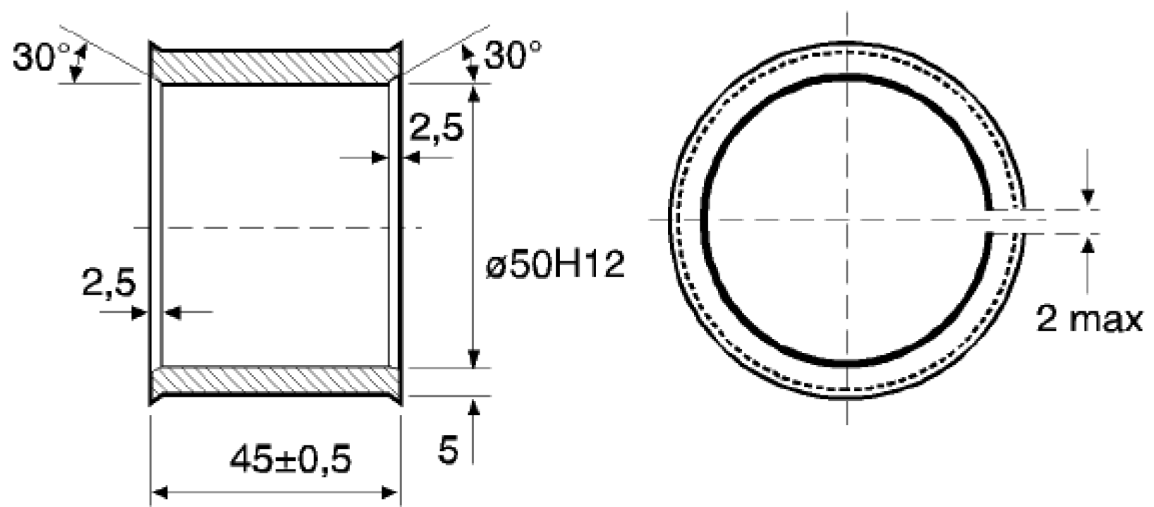
Als trekogen van klasse D50 voorzien zijn van een bus, moet deze aan de in figuur 9 of 10 aangegeven afmetingen voldoen (het gebruik van bussen is niet toegestaan voor klasse D50-C).

De bussen mogen niet in het trekooig zijn vastgelast.

Trekogen van klasse D50 moeten aan de in punt 4.2 aangegeven afmetingen voldoen. Voor trekogen van klasse D50-X is de vorm van de schacht niet gespecificeerd, maar op een afstand van 210 mm van het middelpunt van het oog dient de hoogte „h” en de breedte „b” binnen de in tabel 6 vermelde grenswaarden te liggen.

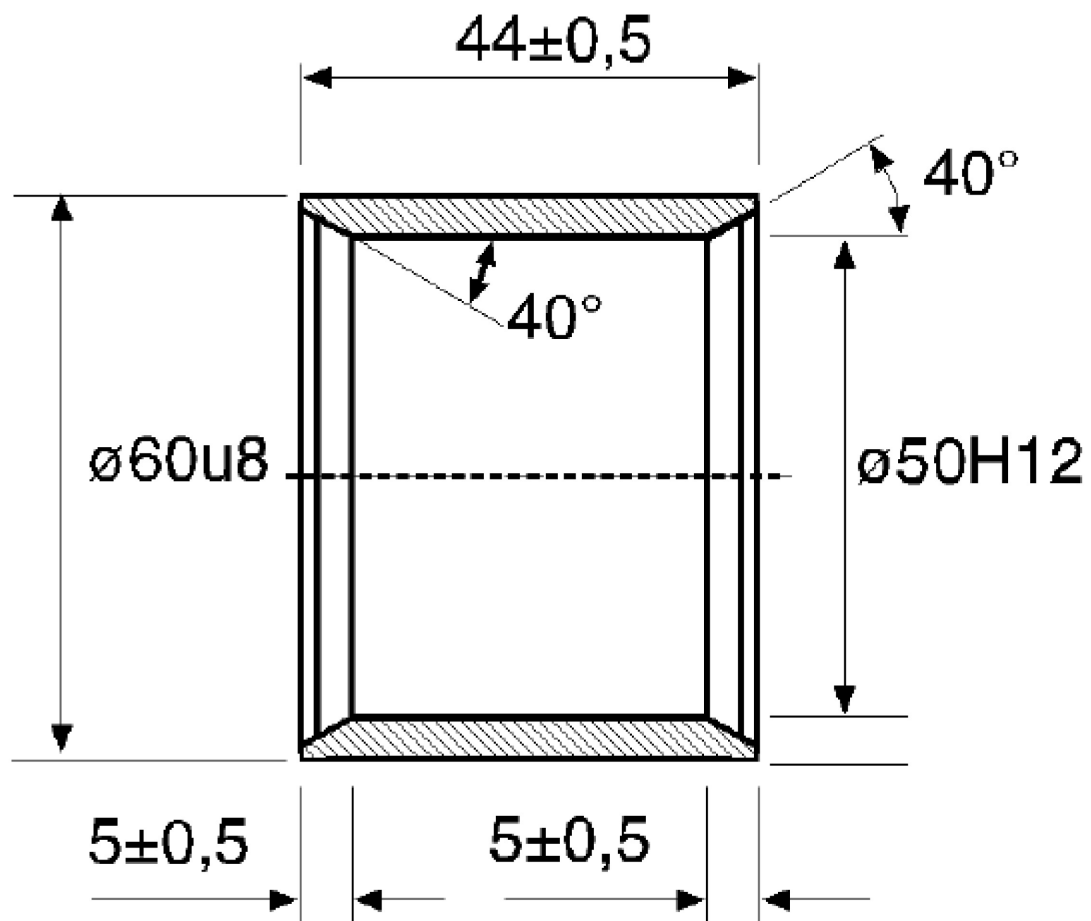
Figuur 9

Bus met gleuf voor trekogen van klasse D50



Figuur 10

Bus zonder gleuf voor trekogen van klasse D50-C



Tabel 6

Afmetingen van trekogen van de klassen D50-A en D50-X, zie figuur 11

Klasse	h (mm)	b (mm)
D50-A	$65 + 2/- 1$	$60 + 2/- 1$
D50-X	max. 80	max. 62

Tabel 7

Karakteristieke waarden voor standaardtrekogen

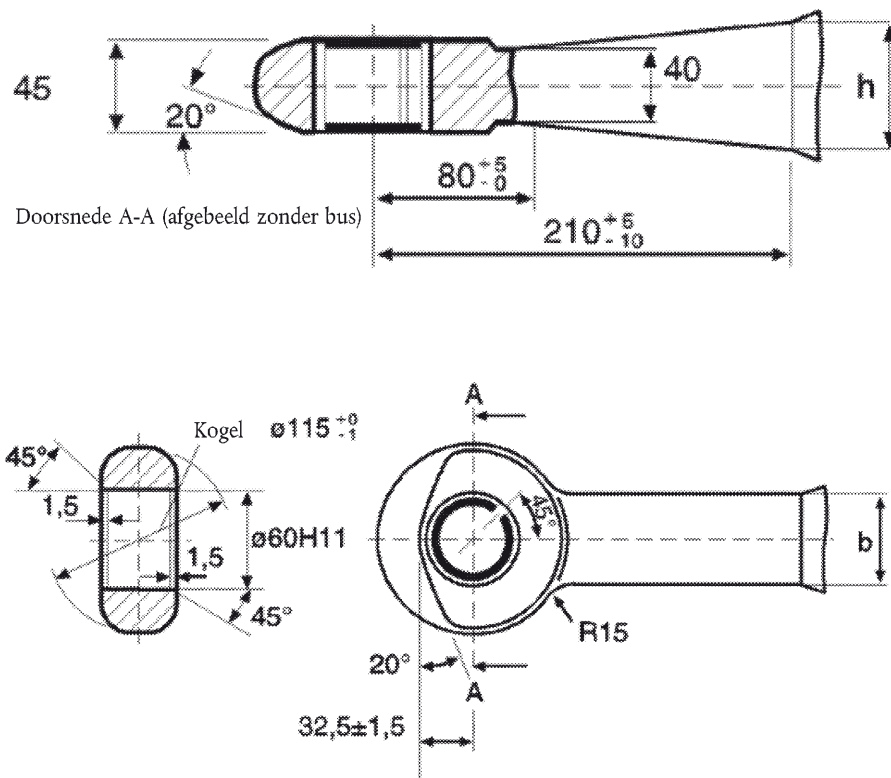
Klasse	D	D _c	s	V
D50-A	130	90	1 000	30
D50-B	130	90	1 000	25
D50-C	190	120	1 000	50
D50-D	190	130	1 000	75

4.2. Speciale voorschriften voor trekogen van klasse D50

4.2.1. Trekogen van de klassen D50-A en D50-X moeten aan de in figuur 11 aangegeven afmetingen beantwoorden.

Figuur 11

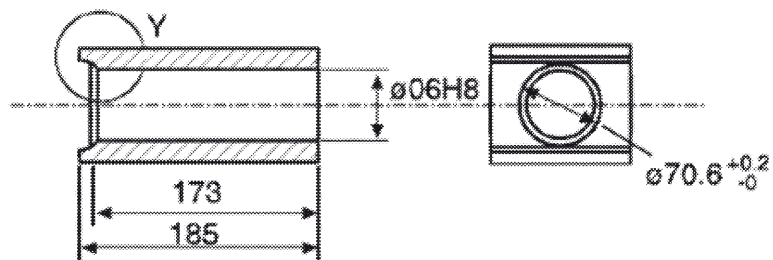
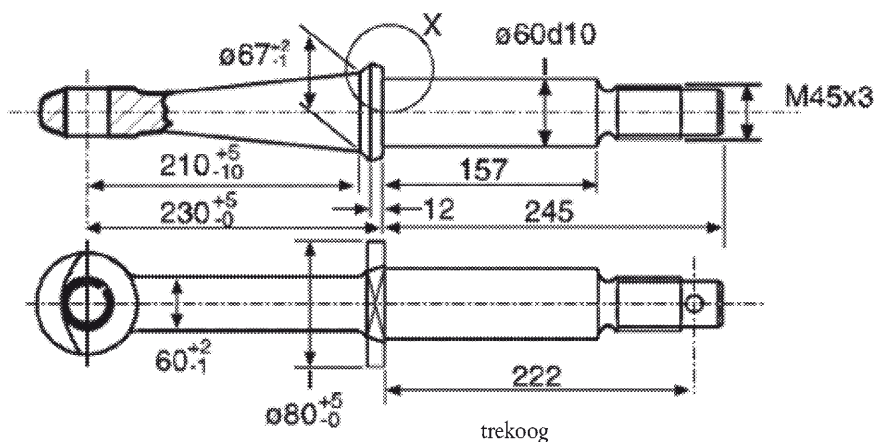
Afmetingen van trekogen van de klassen D50-A en D50-X, zie tabel 6



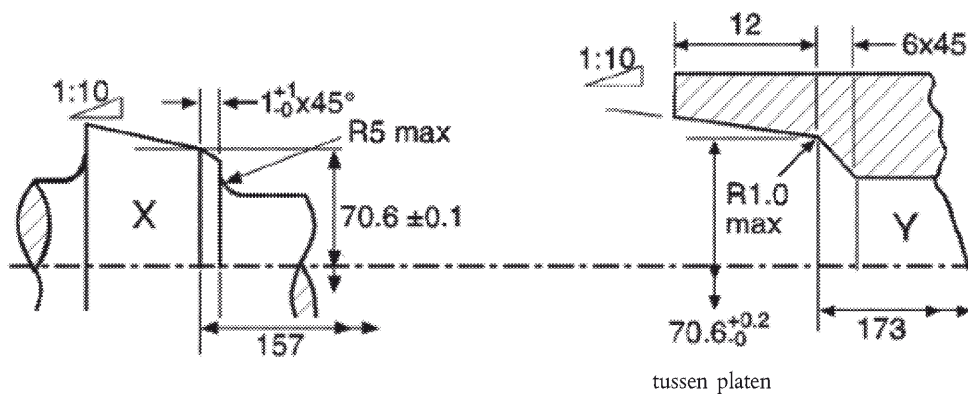
4.2.2. Trekogen van klasse D50-B moeten aan de in figuur 12 aangegeven afmetingen beantwoorden.

Figuur 12

Afmetingen van trekogen van klasse D50-B; zie figuur 11 voor de ontbrekende afmetingen



voorste deel van de dissel

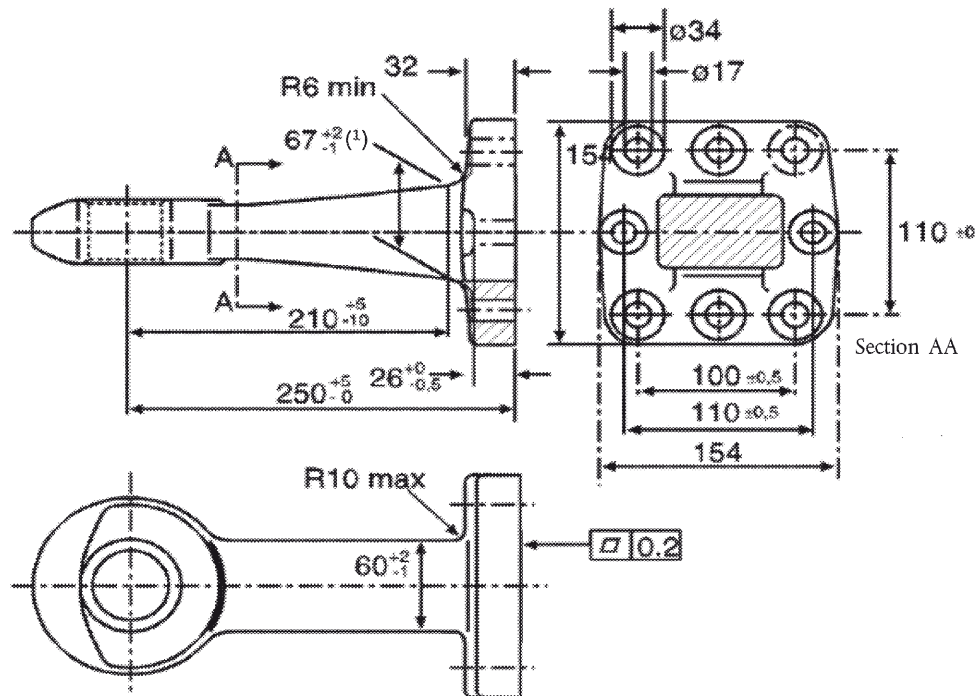


tussen platen

4.2.3. Trekogen van de klassen D50-C en D50-D moeten aan de in figuur 13 aangegeven afmetingen beantwoorden.

Figuur 13

Afmetingen van trekogen van de klassen D50-C en D50-D; zie figuur 11 voor de ontbrekende afmetingen



4.2.4. Trekogen van de klassen D50-C en D50-D moeten voorzien zijn van de in figuur 10 afgebeelde busen zonder gleuf.

4.3. Belastingswaarden voor standaardtrekogen

Standaardtrekogen en de bevestiging ervan moeten geschikt zijn voor en getest worden op de in tabel 7 aangegeven belastingswaarden.

4.4. Algemene voorschriften voor cilindrische trekogen van klasse L

4.4.1. Cilindrische trekogen van klasse L zijn bestemd voor gebruik in combinatie met haakkoppelingen van klasse K.

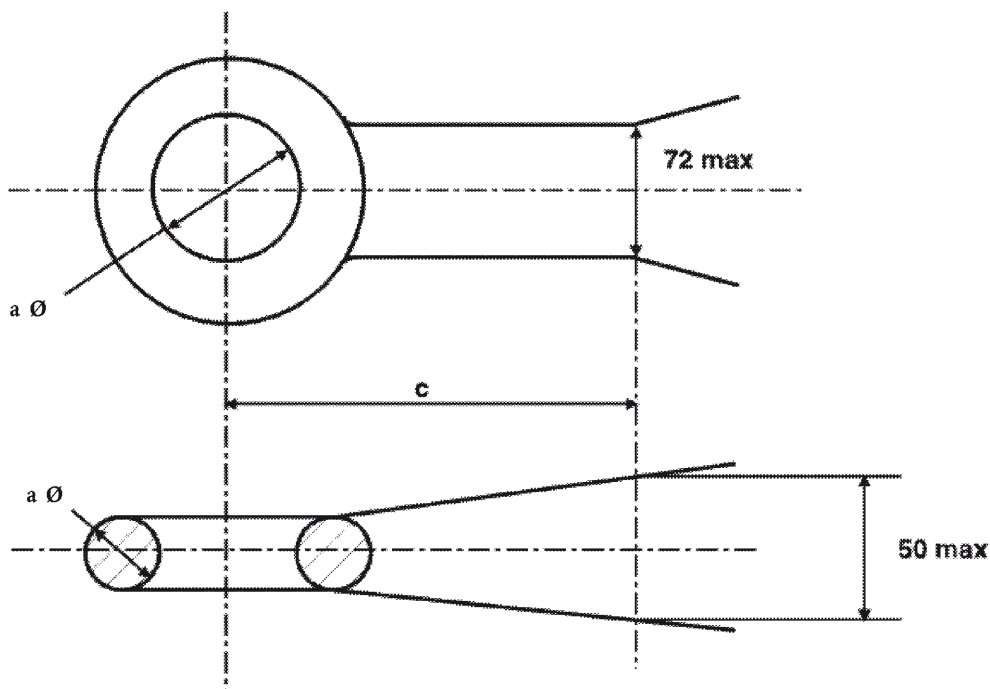
4.4.2. Als deze trekogen in combinatie met haakkoppelingen van klasse K worden gebruikt, moeten ze kunnen bewegen volgens de voorschriften van punt 10.2.

4.4.3. Cilindrische trekogen moeten aan de in figuur 14 en tabel 8 vermelde afmetingen voldoen.

(¹) Voor trekogen van klasse D50-D is deze afmeting „max. 80”.

Figuur 14

Afmetingen van cilindrische trekogen van klasse L — zie tabel 8



- 4.4.4. Cilindrische trekogen van klasse L moeten de in bijlage 6, punt 3.4, vastgestelde tests kunnen doorstaan en geschikt zijn voor de in tabel 9 aangegeven karakteristieke waarden.

Tabel 8

Afmetingen van cilindrische trekogen van klasse L — zie figuur 14

						(in mm)
Klasse	L1	L2	L3	L4	L5	Opmerking
a	$68 + 1,6/- 0,0$	$76,2 \pm 0,8$	$76,2 \pm 0,8$	$76,2 \pm 0,8$	$68 + 1,6/- 0,0$	
b	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	$41,2 \pm 0,8$	
c	70	65	65	65	70	min.

Tabel 9

Karakteristieke waarden voor cilindrische trekogen van klasse L

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

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

5. DISSELS

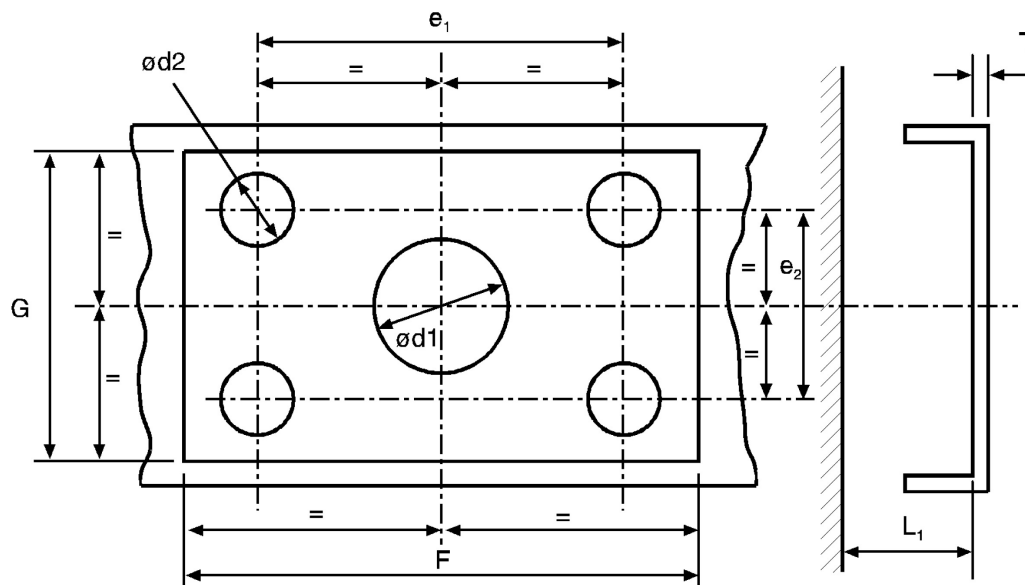
- 5.1. Dissels van klasse E moeten de in bijlage 6, punt 3.3, genoemde tests kunnen doorstaan.
- 5.2. Om een verbinding met het trekkende voertuig tot stand te kunnen brengen, kunnen de dissels zijn uitgerust met de in punt 2 genoemde kogelkoppelingen of de in punt 4 genoemde trekogen. De kogelkoppelingen en trekogen kunnen met behulp van een schroef-, bout- of lasverbinding aan de dissel zijn bevestigd.
- 5.3. Hoogte-instelinrichtingen voor scharnierende dissels
- 5.3.1. Scharnierende dissels moeten zijn uitgerust met een inrichting voor de instelling van de dissel tot de hoogte van de koppelkogel of de vangmuil. Deze inrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen dat de dissel door één persoon kan worden ingesteld zonder gereedschap of andere hulpmiddelen.
- 5.3.2. Hoogte-instelinrichtingen moeten het trekoog of de kogelkoppeling ten minste 300 mm naar boven en naar beneden ten opzichte van de horizontaal boven de grond kunnen instellen. Binnen dit instelgebied moet de dissel traploos kunnen worden ingesteld of in stappen van maximaal 50 mm, gemeten bij het trekoog of de kogelkoppeling.
- 5.3.3. De hoogte-instelinrichting mag de bewegingsvrijheid van de dissel na aankoppeling niet hinderen.
- 5.3.4. Hoogte-instelinrichtingen mogen de werking van een oploopprem niet hinderen.
- 5.4. In geval van dissels voorzien van een oploopprem mag de afstand tussen het middelpunt van het trekoog en het einde van de vrije schacht van het trekoog niet minder dan 200 mm bedragen wanneer de rem in werking is. Wanneer de schacht van het trekoog volledig ingeschoven is, moet deze afstand minimaal 150 mm bedragen.
- 5.5. Bij dissels voor middenaanhangwagens moet het weerstandsmoment tegen dwarskrachten minstens de helft bedragen van dat tegen verticale krachten.

6. TREKBALKEN

- 6.1. Trekbalken van klasse F moeten de in bijlage 6, punt 3.3, voorgeschreven tests kunnen doorstaan.
- 6.2. Het gatenpatroon voor de verbinding met standaardvangmuilkoppelingen van klasse C moet overeenstemmen met figuur 15 en tabel 10.
- 6.3. Trekbalken mogen niet aan het chassis, de carrosserie of andere delen van het voertuig worden gelast.

Figuur 15

Montageafmetingen voor standaardvangmuilkoppelingen (zie tabel 10)



Tabel 10

Montageafmetingen voor standaardvangmuilkoppelingen — zie figuur 15

							(in mm)
Klasse	C50-1	C50-2	C50-3	C50-4	C50-5	C50-6C50-7	Opmerking
e_1	83	83	120	140	160	160	$\pm 0,5$
e_2	56	56	55	80	100	100	$\pm 0,5$
d_1	—	55	75	85	95	95	+ 1,0/- 0,5
d_2	10,5	10,5	15	17	21	21	H13
T	—	15	20	35	35	35	max.
F	120	120	165	190	210	210	min.
G	95	95	100	130	150	150	min.
L_1	—	200	300	400	400	400	min.

7. OPLEGGERKOPPELINGEN EN STUURWIGGEN

De voorschriften van de punten 7.1 tot en met 7.7 zijn van toepassing op alle opleggerkoppelingen van klasse G50.

Punt 7.9 bevat aanvullende voorschriften waaraan standaardkoppelinrichtingen moeten voldoen.

Stuurwigen moeten aan de voorschriften van punt 7.8 beantwoorden.

7.1. Geschikte opleggerkoppelpennen

Opleggerkoppelingen van klasse G50 zijn zodanig ontworpen dat zij in combinatie met koppelpennen van klasse H50 kunnen worden gebruikt en in die combinatie de voorgeschreven eigenschappen bezitten.

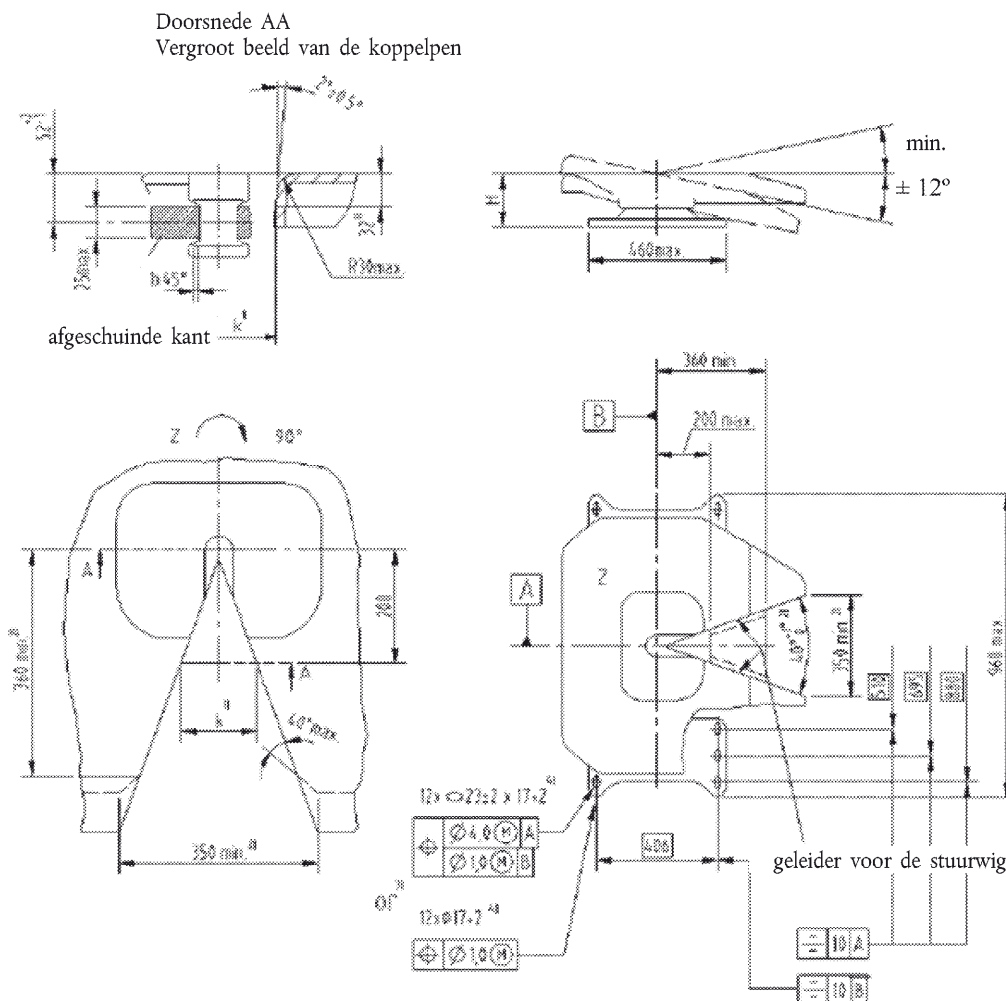
7.2. Geleider

Opleggerkoppelingen moeten zijn uitgerust met een geleider die een veilige en goede ingrijping van de koppellen garandeert. Voor standaardvangmuilkoppelingen met een diameter van 50 mm (zie figuur 16) moet de breedte aan de voorzijde van de geleider minstens 350 mm bedragen.

Voor smalle, niet-standaardopleggerkoppelingen van klasse G50-X met een maximale D-waarde van 25kN, moet de breedte minstens 250 mm bedragen.

Figuur 16

Afmetingen van standaardopleggerkoppelingen (zie tabel 11)

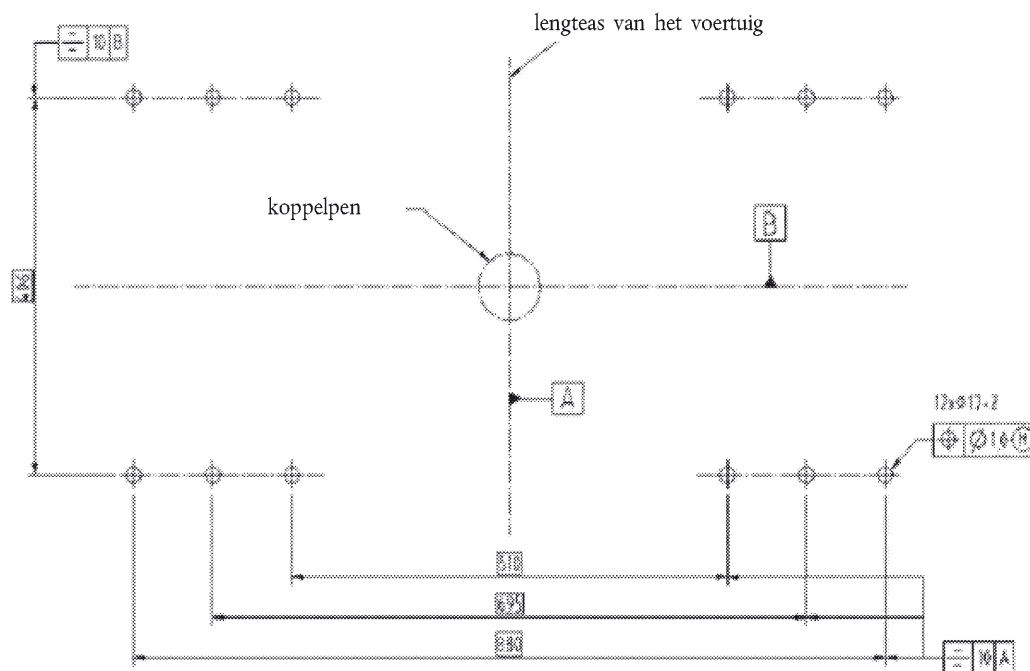


Opmerkingen:

- Om het gebruik van stuurwigen mogelijk te maken, moet de referentieafmeting $k = 137 \pm 3 \text{ mm}$ op een afstand van 32 mm onder het bovenoppervlak en 200 mm van de transversale middellijn van de koppeling worden gemeten.
- De hoek van de opening moet $40^\circ \pm 1^\circ$ bedragen over een minimumafstand van 360 mm, gemeten vanaf de transversale middellijn van de koppeling. De minimumbreedte van 350 mm aan de voorzijde mag buiten deze minimumafstand worden bereikt door de hoek van de opening te vergroten tot maximaal 120° , zoals aangegeven door de stippellijn.
- Gleufvormige montagegaten van $23 \pm 2 \text{ mm} \times 17 \pm 2 \text{ mm}$ of ronde montagegaten met een diameter van $17 \pm 2 \text{ mm}$ mogen worden gebruikt.
- Bij gleufvormige gaten of gaten met een diameter van $>18 \text{ mm}$ moeten sluitringen met een diameter van 40 mm en een dikte van 6 mm of middelen die een gelijkwaardige sterkte garanderen, zoals een vlakke stalen plaat, worden gebruikt.

Figuur 16a

Toleranties van de montagegaten bij montageplaten van klasse J voor opleggerkoppelingen (zie punt 9.1)



Tabel 11

Afmetingen van standaardopleggerkoppelingen, zie figuur 16

(mm)						
Klasse	G50-1	G50-2	G50-3	G50-4	G50-5	G50-6
H	140-159	160-179	180-199	200-219	220-239	240-260

7.3. Minimale bewegingsvrijheid van opleggerkoppelingen

Wanneer de koppelpen is ingebracht, maar de opleggerkoppeling niet aan een montageplaat of voertuig is bevestigd, moet de koppelpen, rekening houdend met de invloed van de montagebouten, ten minste tegelijk over de volgende hoeken kunnen verdraaien:

- 7.3.1. $\pm 90^\circ$ om de verticale as (niet van toepassing op opleggerkoppelingen met gedwongen besturing);
- 7.3.2. $\pm 12^\circ$ om de horizontale as dwars op de rijrichting. Deze hoek geldt niet noodzakelijk bij gebruik buiten de openbare weg.
- 7.3.3. Axiale verdraaiing om de lengteas van maximaal $\pm 3^\circ$ is toegestaan. Bij een volledig oscillerende opleggerkoppeling mag deze hoek echter worden overschreden, mits het vergrendelingsmechanisme de verdraaiing tot $\pm 3^\circ$ beperkt.

7.4. Vergrendelingen ter voorkoming van afkoppeling van opleggerkoppelingen

De opleggerkoppelingen moeten in gesloten stand worden vergrendeld door twee positieve mechanische vergrendelinrichtingen waarvan één moet blijven functioneren als de andere defect raakt.

De eerste vergrendeling moet automatisch in werking treden, maar de bediening van de tweede mag automatisch of handmatig zijn. De tweede vergrendeling mag een aanvullende positieve mechanische vergrendeling van de eerste tot stand brengen. De tweede vergrendeling kan slechts in werking worden gesteld als de eerste goed tot stand is gebracht.

Het mag niet mogelijk zijn de vergrendeling onopzettelijk te ontgrendelen. De ontgrendeling vergt een opzettelijke handeling van de bestuurder of operator van het voertuig.

De gesloten en vergrendelde stand van de koppeling moet duidelijk uitwendig door een mechanische inrichting worden aangegeven. Het moet mogelijk zijn de stand van de indicator op de tast vast te stellen, bijvoorbeeld in het donker. De mechanische inrichting moet de ingrijping van beide vergrendelinrichtingen aangeven. Het is echter voldoende dat de ingrijping van slechts één vergrendelinrichting wordt aangegeven, als de ingrijping van de tweede vergrendelinrichting in deze stand een inherent kenmerk van het ontwerp is.

7.5. Bedienings- of afkoppelingsmechanismen

Het mag niet mogelijk zijn het bedienings- of afkoppelingsmechanisme in de gesloten stand onopzettelijk of toevallig te bedienen. Het vergrendelingsstelsel moet een positieve, opzettelijke handeling vergen om de vergrendeling te ontgrendelen en het afkoppelingsmechanisme te bedienen.

7.6. Oppervlakteafwerking

Het oppervlak van de koppelschotel en de koppplingsvergrendeling moet functioneel toereikend zijn en zorgvuldig zijn bewerkt, gesmeed, gegoten of geperst.

7.7. Belastingvoorschriften

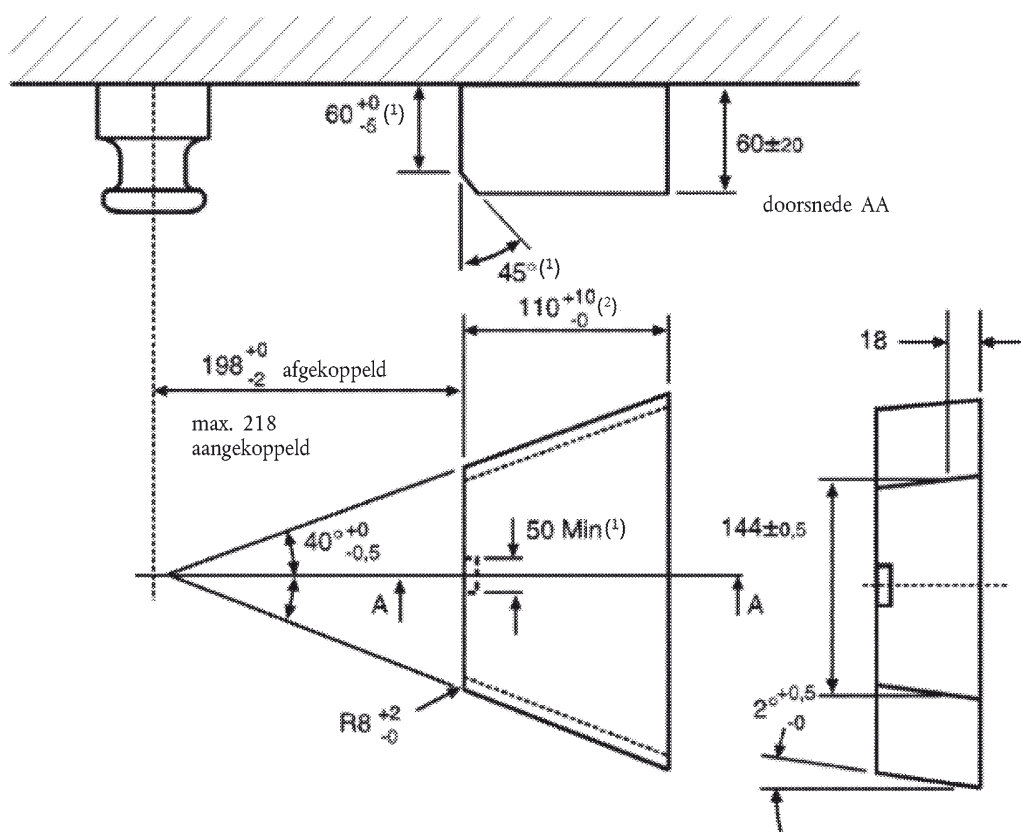
Alle opleggerkoppelingen moeten de in bijlage 6, punt 3.7, beschreven tests kunnen doorstaan.

7.8. Stuurwiggen

7.8.1. De stuurwiggen voor gedwongen besturing van opleggers moeten de in figuur 17 aangegeven afmetingen hebben.

Figuur 17

Afmetingen van verend gemonteerde stuurwiggen:



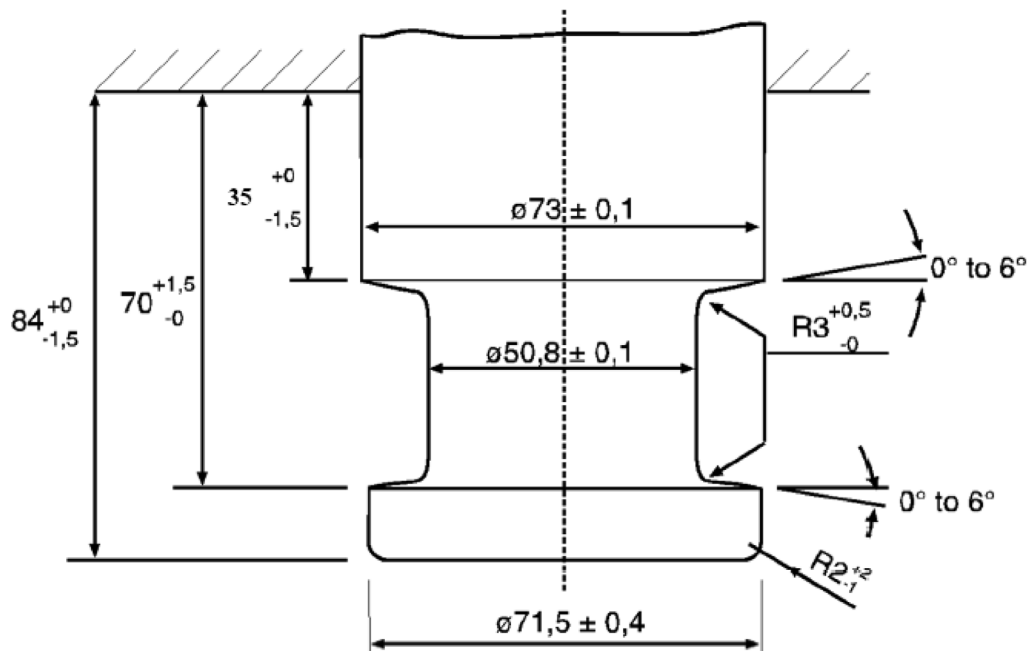
⁽¹⁾ Slechts van toepassing op stuurwiggen met een dikte van meer dan 60 mm.

⁽²⁾ Deze afmeting heeft alleen betrekking op het functionele oppervlak: de stuurwigg zelf mag langer zijn.

- 7.8.2. De stuurwig moet een veilige en goede aankoppeling mogelijk maken en moet verend gemonteerd zijn. De sterkte van de veer moet zodanig zijn dat het aankoppelen van een ongeladen oplegger mogelijk is en dat bij een volledig geladen oplegger de stuurwig tijdens het gebruik stevig in contact is met de flanken van de koppeling. Het moet mogelijk zijn de opleggerkoppeling zowel bij geladen als ongeladen oplegger af te koppelen.
- 7.9. Speciale voorschriften voor standaardopleggerkoppelingen:
- 7.9.1. ze moeten de in figuur 16 en tabel 11 aangegeven afmetingen hebben;
- 7.9.2. ze moeten geschikt zijn voor en getest worden op een D-waarde van 150 kN en een U-waarde van 20 ton;
- 7.9.3. afkoppeling moet met een handbediende hefboom vlakbij de koppeling kunnen geschieden;
- 7.9.4. ze moeten geschikt zijn voor de gedwongen besturing van opleggers met behulp van stuurwiggen — zie punt 7.8.
8. OPLEGGERKOPPELPENNEN
- 8.1. Opleggerkoppelpennen van klasse H50 (ISO 337) moeten de in figuur 18 aangegeven afmetingen hebben.

Figuur 18

Afmetingen van opleggerkoppelpennen van klasse H50

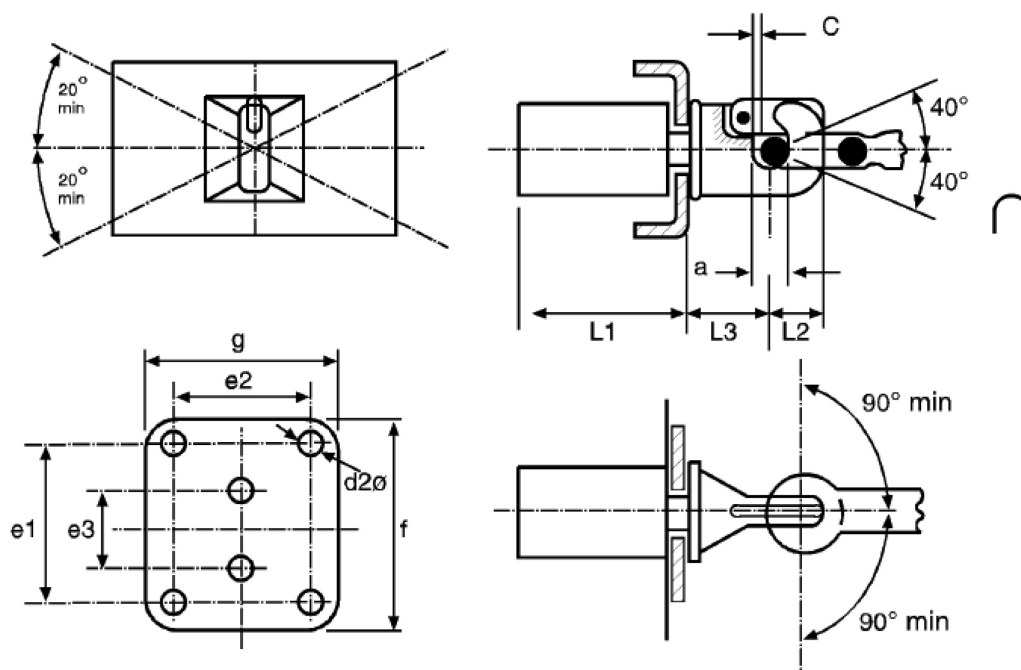


- 8.2. De koppelpennen moeten de in bijlage 6, punt 3.9, genoemde tests kunnen doorstaan.
9. MONTAGEPLATEN
- 9.1. Montageplaten van klasse J die bestemd zijn voor standaardopleggerkoppelingen, moeten voorzien zijn van ronde montagegaten die geplaatst zijn zoals aangegeven in figuur 16a. De montagegaten moeten een diameter van $17 \text{ mm} + 2,0 \text{ mm}/- 0,0 \text{ mm}$ hebben. De gaten moeten rond zijn, NIET gleufvormig (zie figuur 16a).

- 9.2. Montageplaten voor standaardopleggerkoppelingen moeten geschikt zijn voor de gedwongen besturing van opleggers (met stuurwiggen). Montageplaten voor niet-standaardopleggerkoppelingen die ongeschikt zijn voor gedwongen besturing, moeten als zodanig worden gemarkeerd.
- 9.3. Montageplaten voor opleggerkoppelingen moeten de in bijlage 6, punt 3.8, beschreven tests kunnen doorstaan.
10. HAAKKOPPELINGEN
- 10.1. Algemene voorschriften voor haakkoppelingen van klasse K
- 10.1.1. Alle haakkoppelingen van klasse K moeten de in bijlage 6, punt 3.5 beschreven tests kunnen doorstaan en moeten geschikt zijn voor de karakteristieke waarden in tabel 13.
- 10.1.2. Haakkoppelingen van klasse K moeten de in figuur 19 en tabel 12 aangegeven afmetingen hebben. De klassen K1 tot K4 zijn niet-automatische koppelingen die bestemd zijn voor aanhangwagens met een toelaatbare maximummassa van 3,5 ton en de klassen KA1 tot KA3 zijn automatische koppelingen.

Figuur 19

Afmetingen en bewegingsvrijheid van haakkoppelingen van klasse K



- 10.1.3. Een haakkoppeling mag alleen met een cilindrisch trekoog worden gebruikt; als een haakkoppeling van klasse K met een cilindrisch trekoog van klasse L wordt gebruikt, moet de koppeling over de in punt 10.2 beschreven hoeken kunnen bewegen.
- 10.1.4. Een haakkoppeling van klasse K moet worden gebruikt met een cilindrisch trekoog dat in nieuwe staat een speling of bewegingsvrijheid van minimaal 3 mm en maximaal 5 mm mogelijk maakt. De fabrikant van de haakkoppeling moet de geschikte trekogen vermelden op het mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1.

10.2. Als een koppeling van klasse K in combinatie met een cilindrisch trekoog van klasse L wordt gebruikt, maar niet op een voertuig wordt gemonteerd, moet deze koppeling over de volgende hoeken kunnen bewegen, zij het niet gelijktijdig — zie ook figuur 19:

10.2.1. $\pm 90^\circ$ horizontaal om de verticale as van de koppeling;

10.2.2. $\pm 40^\circ$ verticaal om de horizontale dwarsas van de koppeling;

10.2.3. $\pm 20^\circ$ axiaal om de lengteas ten opzichte van het horizontale vlak van de koppeling.

10.3. Automatische haakkoppelingen van klasse K hebben een vangmuil die zodanig ontworpen is dat het trekoog in de koppeling wordt geleid.

10.4. Vergrendeling ter voorkoming van onopzettelijke afkoppeling

De koppeling moet in gesloten stand worden vergrendeld door twee positieve mechanische vergrendelinrichtingen waarvan één moet blijven functioneren als de andere defect raakt.

De gesloten en vergrendelde stand van de koppeling moet duidelijk uitwendig door een mechanische inrichting worden aangegeven. Het moet mogelijk zijn de stand van de indicator op de tast vast te stellen, bijvoorbeeld in het donker.

De mechanische inrichting moet de ingrijping van beide vergrendelinrichtingen aangegeven (een EN-voorwaarde).

Het is echter voldoende dat de ingrijping van slechts één vergrendelinrichting wordt aangegeven als de ingrijping van de tweede vergrendelinrichting in deze stand een inherent kenmerk van het ontwerp is.

10.5. Handbediende hendels

Handbediende hendels moeten zodanig zijn ontworpen dat zij gemakkelijk kunnen worden bediend en moeten een afgerond uiteinde hebben. De koppeling mag bij de hendel geen scherpe randen of punten hebben waaraan men zich kan klemmen en die verwondingen tot gevolg kunnen hebben bij de bediening van de koppeling. De voor het afkoppelen benodigde kracht, gemeten zonder trekoog, mag niet meer dan 250 N loodrecht op de bedieningsrichting van de hendel bedragen.

Tabel 12

Afmetingen van haakkoppelingen van klasse K (zie figuur 19)

Klasse	K1	K2	K3	K4	KA1	KA2	KA3	Opmerking
e_1	—	83	83	120	120	140	160	$\pm 0,5$
e_2	—	56	56	55	55	80	100	$\pm 0,5$
e_3	90	—	—	—	—	—	—	$\pm 0,5$
d_2	17	10,5	10,5	15	15	17	21	H13
c	3	3	3	3	3	3	3	min.
f	130	175	175	180	180	200	200	max.
g	100	100	100	120	120	140	200	max.
a	45	45	45	45	45	45	45	+ 1,6/– 0,0
L_1	120	120	120	120	250	300	300	max.
L_2	74	74	63	74	90	90	90	max.
L_3	110	130	130	150	150	200	200	max.

Tabel 13

Karakteristieke waarden voor haakkoppelingen van klasse K

Klasse	K1	K2	K3	K4	KA1	KA2	KA3
D kN	17	20	20	25	70	100	130
D _c kN	—	—	17	20	54	70	90
S kg	120	120	200	250	700	900	1 000
V kN	—	—	10	10	18	25	35

11. VASTE VANGMUILKOPPELINGEN — KLASSE T

11.1. Vaste vangmuilkoppelingen van klasse T zijn bestemd voor gebruik op specifieke voertuigcombinaties, bijvoorbeeld autotransportvoertuigen. Deze voertuigen hebben een bijzondere structuur, waardoor de koppeling soms op een ongebruikelijke plaats moet worden aangebracht.

11.2. Koppelingen van klasse T mogen alleen worden gebruikt op middenaanhangwagens; deze beperking moet op het mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 worden vermeld.

11.3. De bij elkaar passende delen van koppelingen van klasse T worden als een geheel goedgekeurd en kunnen alleen in een werkplaats worden gescheiden met behulp van gereedschap dat zich normaal niet aan boord van het voertuig bevindt.

11.4. Koppelingen van klasse T kunnen niet automatisch worden bediend.

11.5. Koppelingen van klasse T moeten de tests in bijlage 6, punt 3.3, kunnen doorstaan, met uitzondering van die in punt 3.3.4.

11.6. Als een samengebouwde, maar niet op een voertuig gemonteerde koppeling zich in dezelfde positie bevindt als wanneer ze op het voertuig gemonteerd is, moet ze tegelijkertijd over de volgende hoeken kunnen bewegen:

11.6.1. $\pm 90^\circ$ horizontaal om de verticale as;

11.6.2. $\pm 8^\circ$ verticaal om de horizontale dwarsas;

11.6.3. $\pm 3^\circ$ axiale verdraaiing om de horizontale lengteas.

12. VOORZIENINGEN VOOR AFSTANDSINDICATIE EN -BEDIENING**12.1. Algemene voorschriften**

Voorzieningen voor afstandsindicatie en -bediening mogen alleen worden toegepast voor automatische koppelinrichtingen van de klassen C50-X en G50-X.

Voorzieningen voor afstandsindicatie en -bediening mogen de vrije minimumbeweging van het aangekoppelde trekoog of de aangekoppelde oplegger niet hinderen. Ze moeten vast op het voertuig zijn bevestigd.

Alle voorzieningen voor afstandsindicatie en -bediening, alsmede alle onderdelen van de bedieningsorganen en transmissievoorzieningen vallen onder de test- en goedkeuringsprocedure van de koppelinrichting.

12.2. Afstandsindicatie

12.2.1. Bij een automatische koppelingsprocedure moeten de afstandsindicatoren de gesloten en dubbelvergrendelde stand van de koppeling op optische wijze overeenkomstig punt 12.2.2 aangeven. De open stand mag worden aangegeven overeenkomstig punt 12.2.3.

De afstandsindicator wordt bij elke opening of vergrendeling van de koppeling automatisch geactiveerd en opnieuw ingesteld.

- 12.2.2. De verandering van de open naar de gesloten en dubbelvergrendelde stand moet worden aangegeven door een groen optisch signaal.
- 12.2.3. Als de open en/of onvergrendelde stand wordt aangegeven, moet dit geschieden door een rood optisch signaal.
- 12.2.4. Voor het geval dat de beëindiging van de automatische koppelingsprocedure wordt aangegeven, moet de afstandsindicator ervoor zorgen dat de koppelpen werkelijk in de gesloten en dubbelvergrendelde stand is gekomen.
- 12.2.5. Wanneer zich in het afstandsindicatiesysteem een storing voordoet, mag de gesloten en vergrendelde stand niet tijdens de koppelingsprocedure worden aangegeven als de eindstand niet is bereikt.
- 12.2.6. De ontgrendeling van een van beide vergrendelinrichtingen moet het groene optische signaal doen doven en het rode optische signaal (indien gemonteerd) doen oplichten.
- 12.2.7. De zich vlakbij de koppelinrichting bevindende mechanische indicatoren moeten worden gehandhaafd.
- 12.2.8. Om de aandacht van de bestuurder tijdens normaal rijden niet af te leiden, dient een inrichting te zijn aangebracht voor het uitschakelen van de afstandsindicatie, maar deze moet automatisch opnieuw worden geactiveerd als de koppeling de volgende keer wordt geopend en gesloten — zie punt 12.2.1.
- 12.2.9. De bedieningsorganen en afstandsindicatoren moeten binnen het gezichtsveld van de bestuurder worden aangebracht en blijvend en duidelijk worden geïdentificeerd.
- 12.3. Afstandsbediening
- 12.3.1. Als een afstandsbediening, zoals gedefinieerd in punt 2.8 van dit reglement, wordt gebruikt, moet tevens een afstandsindicatievoorziening zoals beschreven in punt 12.2 zijn aangebracht, die minstens de geopende stand van de koppeling aangeeft.
- 12.3.2. Er moet een speciale schakelaar (dat wil zeggen hoofdschakelaar, hendel of klep) zijn die het mogelijk maakt de koppeling met de afstandsbediening te openen of te sluiten. Als de hoofdschakelaar niet in de bestuurderscabine is aangebracht, mag deze zich niet op een voor onbevoegden vrij toegankelijke plaats bevinden, tenzij deze schakelaar kan worden vergrendeld. De bediening van de koppeling vanuit de bestuurderscabine mag alleen mogelijk zijn wanneer onopzettelijke bediening is uitgesloten, bijvoorbeeld door noodzakelijke bediening met beide handen.
- Het moet mogelijk zijn vast te stellen of de opening van de koppeling met afstandsbediening al dan niet voltooid is.
- 12.3.3. Als bij de afstandsbediening de koppeling moet worden geopend door een externe kracht, moet de toestand waarbij deze externe kracht op de koppeling werkt, duidelijk aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt. Dit is niet noodzakelijk als de externe kracht slechts wordt uitgeoefend wanneer de afstandbediening in werking is.
- 12.3.4. Als de bekrachtiging voor opening van de koppeling met afstandsbediening uitwendig op het voertuig is aangebracht, moet het mogelijk zijn de ruimte tussen de gekoppelde voertuigen te overzien, maar het moet niet noodzakelijk zijn zich tussen de voertuigen te begeven om de koppeling te bedienen.
- 12.3.5. Een enkele fout bij de bediening of een enkele storing in het systeem mag niet het onopzettelijk openen van de koppeling bij normaal rijden tot gevolg hebben. Alle storingen in het systeem moeten direct worden aangegeven of onmiddellijk duidelijk zijn bij de volgende bediening, bijvoorbeeld door niet-functioneren.
- 12.3.6. Bij een storing in de afstandsbediening moet het mogelijk zijn de koppeling in noodgevallen op minstens één andere wijze te openen. Als het gebruik van gereedschap hiervoor noodzakelijk is, moet dit gereedschap deel uitmaken van de gereedschapsset van het voertuig. De voorschriften van punt 3.6 zijn niet van toepassing op handbediende hendels die uitsluitend worden gebruikt voor het openen van de koppeling in noodgevallen.
- 12.3.7. De bedieningsorganen en indicatoren voor de afstandsbediening moeten blijvend en duidelijk worden geïdentificeerd.
-

BIJLAGE 6

Tests van mechanische koppelinrichtingen of onderdelen ervan

1. ALGEMENE TESTVOORSCHRIFTEN

- 1.1. Monsters van koppelinrichtingen moeten zowel op hun sterkte als op hun functionele eigenschappen worden getest. Indien mogelijk worden praktische tests uitgevoerd; tenzij anders vermeld kan de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst echter afzien van een praktische sterktestest als het eenvoudige ontwerp van een onderdeel een theoretische controle mogelijk maakt. Theoretische controles mogen worden uitgevoerd om de ongunstigste omstandigheden te bepalen. De theoretische controles moeten in alle gevallen resultaten van dezelfde kwaliteit als bij een dynamische of statische test waarborgen. In twijfelgevallen zijn de resultaten van de praktische tests doorslaggevend.

Zie ook punt 4.8 van dit reglement.

- 1.2. De sterkte van koppelinrichtingen moet worden geverifieerd aan de hand van een dynamische test (vermoegingstest). In bepaalde gevallen kunnen aanvullende statische tests nodig zijn (zie punt 3).
- 1.3. De dynamische tests (behalve de test overeenkomstig punt 3.10) moeten worden uitgevoerd met een bij benadering sinusoidale belasting (wisselend en/of pulserend) met een voor het materiaal geschikt aantal spanningscycli. Er mogen zich geen scheuren of breuken voordoen.
- 1.4. Slechts een kleine blijvende vervorming is toegestaan bij de voorgeschreven statische tests. Tenzij anders vermeld mag de blijvende plastische vervorming na het wegnemen van de belasting niet meer dan 10 % van de tijdens de test gemeten maximumvervorming bedragen. Als het meten van de vervorming tijdens de test een risico inhoudt voor degene die de test uitvoert, mag dit deel van de statische test worden overgeslagen mits deze parameter tijdens andere tests, zoals de dynamische test, wordt gecontroleerd.
- 1.5. Wat de belasting bij de dynamische tests betreft zijn de veronderstellingen gebaseerd op de horizontale component van de kracht in de lengteas van het voertuig en op de verticale component van de kracht. Horizontale krachtcomponenten die dwars op de lengteas van het voertuig werken en momenten worden niet in aanmerking genomen mits zij slechts van ondergeschikt belang zijn. Deze vereenvoudiging geldt niet voor de testprocedure overeenkomstig punt 3.10.

Als het ontwerp van de koppelinrichting, de bevestiging ervan aan het voertuig of de bevestiging van bijkomende systemen (zoals stabilisatoren, kortkoppelinrichtingen enz.) extra krachten of momenten veroorzaken, kan de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst verlangen dat aanvullende tests worden uitgevoerd.

De horizontale krachtcomponent in de lengteas van het voertuig wordt voorgesteld door een theoretisch bepaalde referentiekraft, namelijk de D - of D_c -waarde. De verticale krachtcomponent wordt in voorkomend geval voorgesteld door de statische verticale belasting S op het aangrijppunt en de aangenomen verticale belasting V , of, in geval van opleggerkoppelingen, door de statische verticale draagkracht U .

- 1.6. De karakteristieke waarden D , D_c , S , V en U waarop de tests zijn gebaseerd, moeten worden overgenomen uit de door de fabrikant ingediende typegoedkeuringsaanvraag – zie het mededelingenformulier in de bijlagen 1 en 2.
- 1.7. Een positieve vergrendelinrichting, die door een veer in de vergrendelde stand wordt gehouden, moet in de vergrendelde stand blijven als er in de meest ongunstige richting een kracht gelijk aan drie keer de massa van het vergrendelingsmechanisme op wordt uitgeoefend.

2. TESTPROCEDURES

Als gebruik wordt gemaakt van de testprocedure overeenkomstig punt 3.10, zijn de punten 2.1, 2.2, 2.3 en 2.5 niet van toepassing.

- 2.1. Voor de dynamische en statische tests moet het monster op een geschikte testbank worden geplaatst met een inrichting voor de uitoefening van de kracht, zodat de te testen koppeling niet wordt blootgesteld aan andere krachten of momenten dan de voorgeschreven testkracht. In geval van wisselende tests mag de richting van de kracht niet meer dan $\pm 1^\circ$ van de voorgeschreven richting afwijken. In geval van pulserende en statische tests moet de hoek voor de maximale testkracht worden ingesteld. Normaliter vergt dit een scharnier in het punt waar de kracht wordt uitgeoefend (het aangrijppunt) en een tweede scharnier op voldoende afstand.
- 2.2. De testfrequentie mag niet meer dan 35 Hz bedragen. De gekozen frequentie mag niet in de buurt liggen van de resonantiefrequentie van de testopstelling, met inbegrip van de te testen koppelinrichting. Bij asynchrone tests moeten de frequenties van de twee krachtencomponenten circa 1 % tot ten hoogste 3 % uit elkaar liggen. Voor stalen koppelinrichtingen bedraagt het aantal spanningscycli 2×10^6 . Voor inrichtingen van andere materialen dan staal kan een groter aantal cycli noodzakelijk zijn. Voor het onderzoek naar scheurvorming moet de kleurstofpenetratiemethode of een gelijkwaardige methode worden toegepast.
- 2.3. Bij pulserende tests ligt de testkracht tussen de maximale testkracht en een lagere, minimale testkracht, die maximaal 5 % van de maximale testkracht mag bedragen, tenzij anders vermeld in de specifieke testprocedure.
- 2.4. Bij statische tests, behalve de speciale tests bedoeld in punt 3.2.3, moet de testkracht snel en zonder stoten haar waarde bereiken en deze minstens 60 seconden behouden.
- 2.5. De te testen koppelinrichtingen of onderdelen ervan moeten in principe zo stevig mogelijk op de testbank worden gemonteerd in de stand waarin ze op het voertuig worden gebruikt. Hiervoor moeten de door de fabrikant of de aanvrager opgegeven bevestigingsmiddelen worden gebruikt. Deze moeten bestemd zijn voor de bevestiging van de koppelinrichting of het onderdeel aan het voertuig en/of moeten identieke mechanische eigenschappen bezitten.
- 2.6. De koppelinrichtingen of onderdelen ervan moeten worden getest in de vorm waarin zij op de weg worden gebruikt. Het wordt aan de fabrikant overgelaten om in overleg met de technische dienst flexibele onderdelen vast te zetten als dit voor de testprocedure noodzakelijk is en als de testresultaten hierdoor niet onrealistisch worden beïnvloed.

Flexibele onderdelen die door deze versnelde testprocedure oververhit raken, mogen tijdens de test worden vervangen. De testbelastingen mogen worden uitgeoefend met behulp van speciale spelingsvrije inrichtingen.

3. SPECIFIEKE TESTVOORSCHRIFTEN

Als gebruik wordt gemaakt van de testprocedure overeenkomstig punt 3.10, zijn de voorschriften van de punten 3.1.1 tot en met 3.1.6 niet van toepassing.

3.1. Koppelkogels en trekhaken

3.1.1. Mechanische koppelinrichtingen met koppelkogels kunnen van het volgende type zijn:

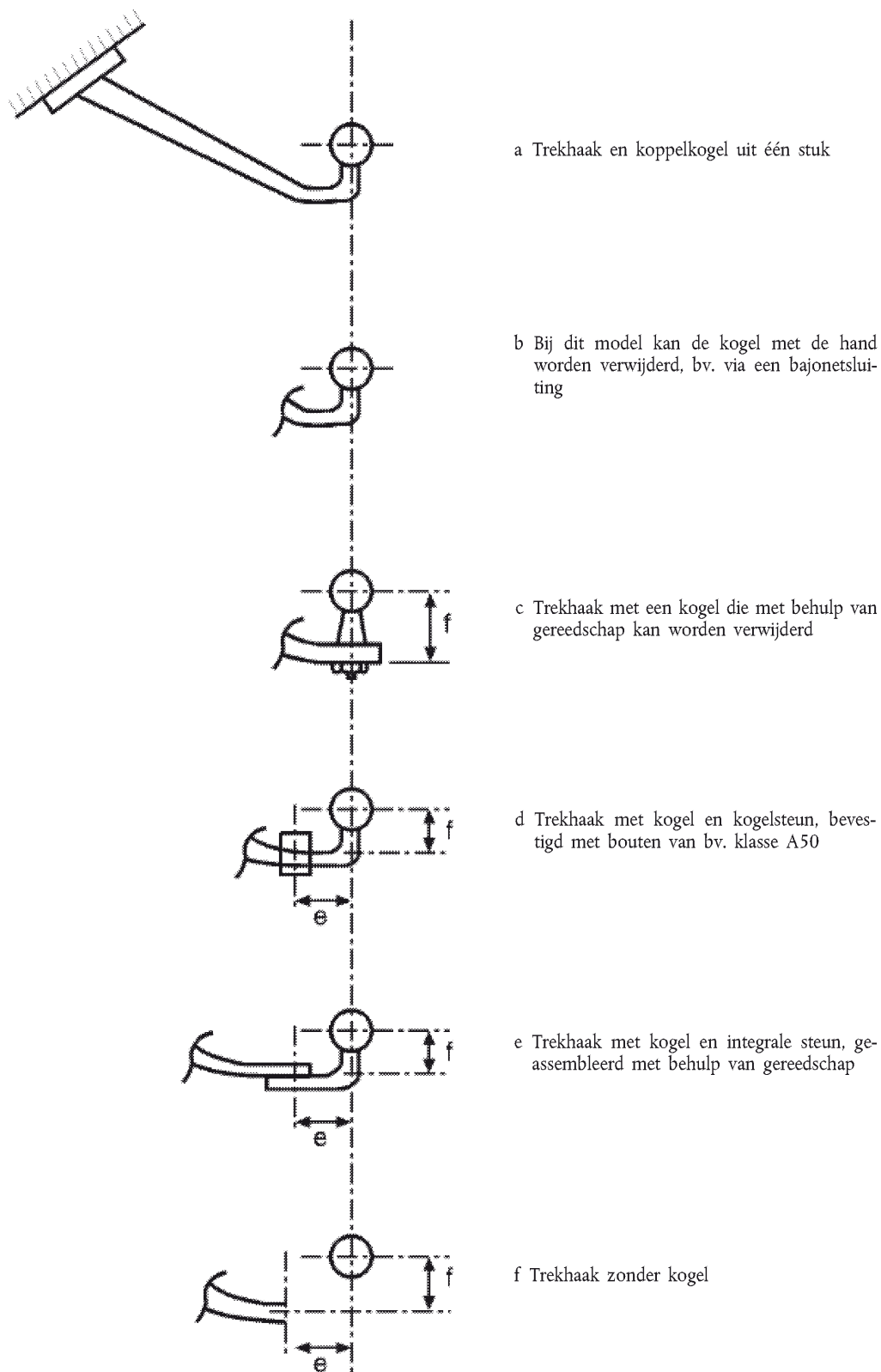
i) koppelkogels uit één stuk, met inbegrip van inrichtingen met niet-verwisselbare afneembare kogels (zie de figuren 20a en 20b),

ii) koppelkogels, met inbegrip van een aantal afneembare onderdelen (zie de figuren 20c, 20d en 20e),

iii) trekhaken zonder kogel (zie figuur 20f).

Figuur 20

Opstellingen van trekhaken met koppelkogels



a Trekhaak en koppelkogel uit één stuk

b Bij dit model kan de kogel met de hand worden verwijderd, bv. via een bajonetsluiting

c Trekhaak met een kogel die met behulp van gereedschap kan worden verwijderd

d Trekhaak met kogel en kogelsteun, bevestigd met bouten van bv. klasse A50

e Trekhaak met kogel en integrale steun, geassembleerd met behulp van gereedschap

f Trekhaak zonder kogel

- 3.1.2. De basistest is een dynamische vermoeingstest. Het monster bestaat uit de koppelkogel, de kogelnek en de bevestigingsmiddelen voor montage op het voertuig. De koppelkogel en trekhaak moeten in de stand waarin zij worden gebruikt, stevig worden gemonteerd op een testbank waarmee wisselende krachten kunnen worden uitgeoefend.
- 3.1.3. De plaats van de bevestigingspunten voor montage van de koppelkogel en trekhaak wordt door de voertuigfabrikant aangegeven (zie punt 5.3.2 van dit reglement).
- 3.1.4. De te testen inrichtingen moeten worden verstrekt met inbegrip van alle onderdelen en ontwerpdetails die van invloed kunnen zijn op de sterktecriteria (bijvoorbeeld de plaat met de elektrische aansluitingen, merktekens enz.). Het monster omvat alle onderdelen tot aan de verankerings- of bevestigingspunten op het voertuig. De geometrische plaats van de koppelkogel en de bevestigingspunten van de koppelinrichting ten opzichte van de referentielijn moeten door de voertuigfabrikant worden verstrekt en in het testrapport te worden aangegeven. Alle respectieve posities van de verankeringspunten ten opzichte van de referentielijn worden op de testbank gereproduceerd; daartoe verstrekt de fabrikant van het trekkende voertuig alle nodige informatie aan de fabrikant van de trekinrichting.
- 3.1.5. Op het op de testbank gemonteerde monster wordt een wisselende trekkracht uitgeoefend onder de in de figuren 21 en 22 aangegeven hoek ten opzichte van de koppelkogel.

De hoek waarin de kracht moet worden uitgeoefend, wordt bepaald door de verticale verhouding tussen een horizontale referentielijn door het middelpunt van de kogel en een horizontale lijn door het hoogste bevestigingspunt dat zich het dichtst bij het verticale vlak door het middelpunt van de kogel bevindt. Als de lijn door het bevestigingspunt zich boven de horizontale referentielijn bevindt, wordt de test onder een hoek van $\alpha = +15 \pm 1^\circ$ uitgeoefend, als ze zich onder de referentielijn bevindt onder een hoek van $\alpha = -15 \pm 1^\circ$ (zie figuur 21). Bij het bepalen van de testhoek moet rekening worden gehouden met de bevestigingspunten die door de voertuigfabrikant zijn meegedeeld en die de grootste trekkrachten doorgeven aan de structuur van het trekkende voertuig.

Deze hoeken zijn gekozen om rekening te houden met de verticale statische en dynamische belasting en zijn slechts van toepassing bij een toelaatbare statische verticale belasting van niet meer dan:

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

Als de statische verticale belasting deze belasting overschrijdt, wordt de hoek in beide gevallen vergroot tot 20° .

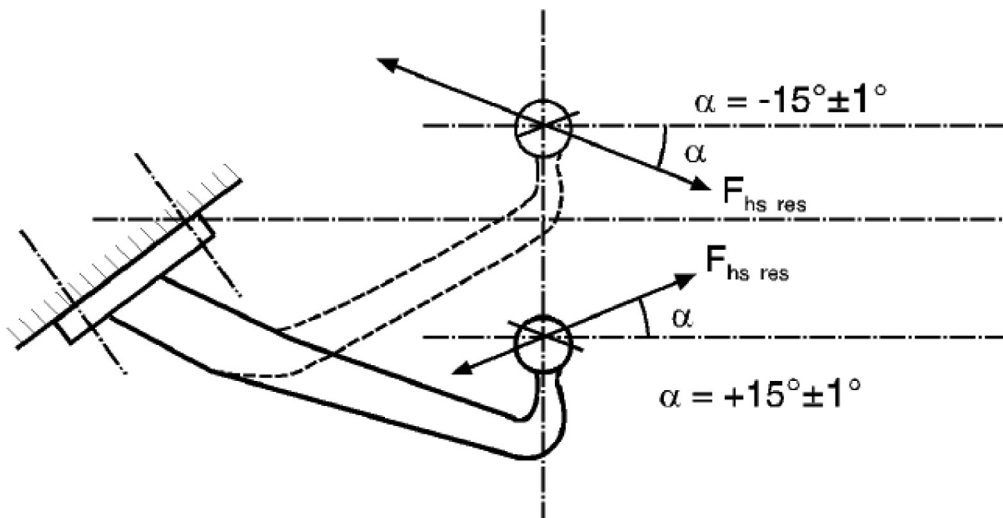
De dynamische test wordt met de volgende testkracht uitgevoerd:

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

- 3.1.6. De testprocedure is van toepassing op de verschillende typen koppelinrichtingen (zie punt 3.1.1), en wel als volgt:
- 3.1.6.1. koppelkogels uit één stuk, met inbegrip van inrichtingen met niet-verwisselbare afneembare kogels (zie de figuren 20a en 20b).
- 3.1.6.1.1. de sterktetest voor de in de figuren 20a en 20b afgebeelde inrichtingen wordt uitgevoerd overeenkomstig de in punt 3.1.5 vermelde voorwaarden;

Figuur 21

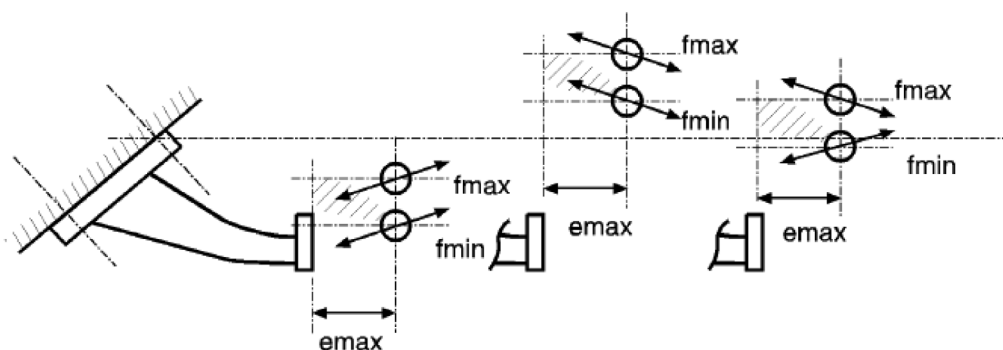
Hoeken waaronder de testkracht moet worden uitgeoefend



Opmerking: De lijn evenwijdig aan de referentielijn loopt door het middelpunt van het hoogste en meest nabijgelegen bevestigingspunt van de trekhaak op het voertuig — zie bijlage 6, punt 3.1.5.

Figuur 22

Hoeken waaronder de testkracht moet worden uitgeoefend



Opmerking: Richting van de wisselende testkracht $F_{hs\ res}$, afhankelijk van de plaats van de horizontale referentielijn door het middelpunt van de kogel ten opzichte van de lijn die evenwijdig aan deze referentielijn loopt — zie figuur 21.

3.1.6.2. koppelkogels, met inbegrip van delen die kunnen worden afgenomen.

De volgende categorieën worden vastgesteld:

- trekhaak met kogel (zie figuur 20c),
- trekhaak met kogel op integrale steun (zie figuur 20d),
- trekhaak met afneembare kogel (zie figuur 20e),
- trekhaak zonder kogel (zie figuur 20f).

3.1.6.2.1. De sterktest voor de in de figuren 20c tot en met 20f afgebeelde inrichtingen moet worden uitgevoerd overeenkomstig de in punt 3.1.5 vermelde voorschriften. De afmetingen e en f met een fabricagetolerantie van ± 5 mm moeten in het testrapport worden vermeld.

De test van de trekhaak (zie figuur 20f) moet worden uitgevoerd met een (op een steun) gemonteerde kogel. Er hoeft slechts rekening te worden gehouden met de resultaten die betrekking hebben op de trekhaak tussen de bevestigingspunten en het montagevlak van de kogelsteun.

De afmetingen e en f met een fabricagetolerantie van ± 5 mm moeten door de fabrikant van de koppelinrichting worden opgegeven.

3.1.6.3. Koppelinrichtingen met variabele afmetingen e en f voor afneembare en verwisselbare koppelkogels – zie figuur 22.

3.1.6.3.1. De sterkte tests voor dergelijke trekhaken moeten overeenkomstig de in punt 3.1.5 vermelde voorschriften worden uitgevoerd.

3.1.6.3.2. Als de ongunstigste configuratie kan worden vastgesteld in overleg tussen de fabrikant en de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst, is de test van alleen deze configuratie voldoende.

Is dat niet het geval, dan moeten overeenkomstig het in punt 3.1.6.3.3 vermelde vereenvoudigde testprogramma diverse kogelstanden worden getest.

3.1.6.3.3. Bij een vereenvoudigd testprogramma ligt de waarde van f tussen een vastgestelde waarde f_{\min} en een waarde f_{\max} die niet groter is dan 100 mm. De kogel moet zich op een afstand e_{\max} van 130 mm vanaf de steun bevinden. Opdat de test betrekking heeft op alle mogelijke kogelstanden in het vlak bepaald door de horizontale afstand vanaf het montagevlak en het verticale gebied van f (f_{\min} tot f_{\max}), moeten twee inrichtingen worden getest:

i) een met de kogel in de hoogste stand (f_{\max}), en

ii) een met de kogel in de laagste stand (f_{\min}).

De hoek waaronder de testkracht wordt uitgeoefend, varieert in positieve of negatieve zin, afhankelijk van de verhouding tussen de horizontale referentielijn door het middelpunt van de kogel en de lijn die evenwijdig aan deze referentielijn door het middelpunt van het hoogste en meest nabijgelegen bevestigingspunt van de koppelinrichting loopt. De hoeken waaronder de test moet worden uitgevoerd, worden aangegeven in figuur 22.

3.1.7. Als afneembare kogels met andere middelen dan schroeven worden bevestigd, bijvoorbeeld met klemringen, en als de positieve mechanische sluiting ervan tijdens de dynamische test niet wordt getest, moet de kogel of de positieve mechanische sluiting in de juiste richting aan een statische test worden onderworpen. Als de positieve mechanische sluiting de kogel verticaal op zijn plaats houdt, moet tijdens de statische test een opwaartse verticale kracht gelijk aan de D -waarde op de kogel worden uitgeoefend. Als de positieve mechanische sluiting de kogel door middel van een horizontale voorziening op zijn plaats houdt, moet tijdens de statische test een horizontale kracht gelijk aan $0,25 D$ worden uitgeoefend. De positieve mechanische sluiting mag niet defect raken en geen vervorming vertonen die de werking ervan negatief kan beïnvloeden.

3.1.8. De bevestigingspunten voor de in bijlage 5, punt 1.5, vermelde hulpkoppeling moeten kunnen weerstaan aan een horizontale statische kracht gelijk aan $2D$, met een maximum van 15 kN. Indien voorzien is in een apart bevestigingspunt voor een losbreekkabel, moet dit een horizontale statische kracht gelijk aan D kunnen weerstaan.

3.2. Kogelkoppelingen

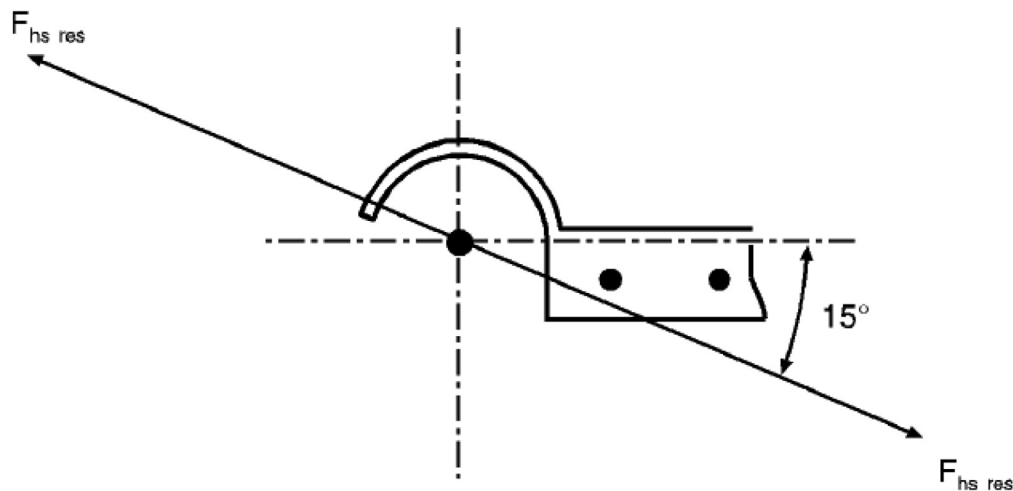
3.2.1. De basistest is een vermoeingstest met een wisselende testkracht, gevolgd door een statische test (heftest) van hetzelfde monster.

3.2.2. De dynamische test moet worden uitgevoerd met een koppelkogel van klasse A van voldoende sterkte. De koppelkogel en de kogelkoppeling moeten volgens de instructies van de fabrikant op de testbank worden geplaatst en wel zodanig dat de stand overeenkomt met hun respectieve positie tijdens normaal gebruik. Er mogen geen andere krachten dan de testkracht op het monster worden uitgeoefend. De testkracht moet worden uitgeoefend langs een lijn die door het middelpunt van de kogel loopt en in achterwaartse richting schuin naar beneden loopt onder een hoek van 15° (zie figuur 23). Bij de vermoeingstest moet de volgende kracht op het monster worden uitgeoefend:

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

Als de maximaal toelaatbare statische verticale belasting S meer dan $120 D$ bedraagt, wordt de testhoek vergroot tot 20° .

Figuur 23
Dynamische test



- 3.2.3. Er moet tevens een statische scheidingstest worden uitgevoerd. De voor de test gebruikte koppelkogel moet een diameter hebben van 49,00 tot 49,13 mm zodat deze representatief is voor een gesleten koppelkogel. De scheidingskracht F_a moet loodrecht op de door het middelpunt van de kogelkoppeling lopende dwarsas en de lengteas worden uitgeoefend en moet geleidelijk en snel worden opgevoerd tot een waarde van:

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

en gedurende 10 seconden op dit niveau worden gehandhaafd.

De kogelkoppeling mag niet losraken en geen enkel onderdeel van de kogelkoppeling mag een blijvende vervorming vertonen die de werking ervan negatief kan beïnvloeden.

3.3. Vangmuilkoppelingen en trekbalken

- 3.3.1. Een monster moet aan een vermoeiingstest worden onderworpen. De koppelinrichting moet voorzien zijn van alle benodigde middelen om ze aan het voertuig te bevestigen. Eventuele bijkomende onderdelen die tussen de vangmuilkoppeling en het onderstel van het voertuig worden aangebracht (bv. trekbalken) moeten aan dezelfde krachten als de koppeling worden onderworpen. Bij het testen van trekbalken voor standaardvangmuilkoppelingen wordt de verticale belasting uitgeoefend op een longitudinale afstand van het verticale vlak van de bevestigingspunten, die gelijk is aan de positie van de overeenkomstige standaardkoppeling.

3.3.2. Vangmuilkoppelingen voor scharnierende dissels ($S = 0$)

Tijdens de dynamische test wordt een horizontale wisselende kracht $F_{hw} = \pm 0,6 D$ uitgeoefend langs een lijn die evenwijdig is aan het wegdek, in het middenlangsvlak van het trekkende voertuig ligt en door het middelpunt van de koppelen loopt.

3.3.3. Vangmuilkoppelingen voor gebruik op middenaanhangwagens ($S > 0$)

3.3.3.1. Middenaanhangwagens met een massa van maximaal 3,5 ton

Vangmuilkoppelingen voor gebruik op een middenaanhangwagen met een massa van maximaal 3,5 ton moeten op dezelfde wijze worden getest als de in punt 3.1 van deze bijlage bedoelde koppelkogels en trekhaken.

3.3.3.2. Middenaanhangwagens met een massa van meer dan 3,5 ton

Tijdens een asynchrone vermoeiingstest wordt zowel een horizontale als een verticale kracht op het monster uitgeoefend. De horizontale kracht wordt uitgeoefend langs een lijn die evenwijdig is aan het wegdek, in het middenlangsvlak van het trekkende voertuig ligt en door het middelpunt van de koppelen loopt. De verticale kracht staat loodrecht op de horizontale kracht en gaat longitudinaal door het middelpunt van de koppelen.

Op de testbank moeten de vangmuilkoppeling en het trekoog voorzien zijn van de middelen die bestemd zijn om ze overeenkomstig de montage-instructies van de fabrikant aan het voertuig te bevestigen.

Tijdens de test moeten de volgende krachten worden uitgeoefend:

Tabel 14

Testkrachten

Testkracht	Gemiddelde waarde (kN)	Amplitude (kN)
Horizontale kracht	0	$\pm 0,6 D_c$ (zie opmerking)
Verticale kracht	$S \times g/1\ 000$	$\pm 0,6 V$ (zie opmerking)

Opmerking: Voor vaste vangmuilkoppelingen van klasse T worden deze waarden verlaagd tot $\pm 0,5 D_c$ en $\pm 0,5 V$.

De verticale en horizontale krachten zijn sinusoidaal en worden asynchroon uitgeoefend, waarbij het verschil tussen de frequenties 1 tot 3 % moet bedragen.

3.3.4. Statische test van de vergrendelinrichting van de koppelen

Bij vangmuilkoppelingen is het eveneens noodzakelijk de sluiting en de vergrendeling te testen door in de richting van de opening een statische kracht van $0,25 D$ uit te oefenen. De test mag geen opening van de sluiting tot gevolg hebben en geen schade veroorzaken. Een kracht van $0,1 D$ is voldoende bij cilindrische koppelpennen.

3.4. Trekogen

3.4.1. Trekogen moeten aan dezelfde dynamische tests worden onderworpen als vangmuilkoppelingen. Trekogen die uitsluitend worden gebruikt op aanhangers met een scharnierende dissel die zich vrij in verticale richting kan bewegen, moeten aan de in punt 3.3.2 beschreven wisselende kracht worden onderworpen. Trekogen die eveneens bestemd zijn voor gebruik op middenaanhangwagens, moeten op dezelfde wijze worden getest als kogelkoppelingen (punt 3.2) voor aanhangwagens met een massa C van maximaal 3,5 ton en op dezelfde wijze als vangmuilkoppelingen (punt 3.3.3.2) voor aanhangwagens met een massa C van meer dan 3,5 ton.

3.4.2. Cilindrische trekogen van klasse L moeten op dezelfde wijze worden getest als standaardtrekogen.

3.4.3. Trekogen moeten zodanig worden getest dat de wisselende kracht ook wordt uitgeoefend op de delen waarmee het trekoog aan de dissel is bevestigd. Alle flexibele tussenliggende onderdelen moeten met een klem worden vastgezet.

3.5. Haakkoppelingen

3.5.1. Haakkoppelingen van klasse K moeten de in punt 3.5.2 genoemde dynamische test kunnen doorstaan.

3.5.2. Dynamische test

3.5.2.1. De dynamische test is een pulserende test die wordt uitgeoefend op een cilindrisch trekoog van klasse L, waarbij de koppeling gemonteerd is zoals op het voertuig, met inbegrip van alle onderdelen die nodig zijn voor montage op het voertuig. Flexibele onderdelen mogen worden vastgezet mits de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst hiermee instemt.

3.5.2.2. Voor haakkoppelingen die bestemd zijn voor gebruik op aanhangwagens met scharnierende dissels waarbij de verticale belasting S van de koppeling nul is, wordt een trekkracht nagebootst door een horizontale testkracht van $0,05$ tot $1,00 D$ op de haak uit te oefenen.

3.5.2.3. Voor haakkoppelingen die bestemd zijn voor gebruik op middenaanhangwagens, vertegenwoordigt de testkracht de resultante van de horizontale en verticale krachten op de koppeling en wordt ze uitgeoefend onder een hoek $-a$, d.w.z. van vooraan boven naar achteraan onder (zie figuur 21); deze kracht is gelijkwaardig aan de hoek van de resultante van de horizontale en verticale krachten op de koppeling. De kracht $F_{hs\ res}$ wordt als volgt berekend:

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

3.5.2.4. De uitgeoefende kracht ligt tussen $0,05$ en $1,00 F_{hs\ res}$.

3.5.3. Statische test van de vergrendelinrichting

Bij haakkoppelingen is het eveneens noodzakelijk de sluiting en de vergrendeling te testen door in de richting van de opening een statische kracht van $0,25 D$ uit te oefenen. De test mag geen opening van de sluiting tot gevolg hebben en geen schade veroorzaken.

3.6. Dissels

- 3.6.1. Dissels moeten op dezelfde wijze worden getest als trekogen (zie punt 3.4). De typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst kan afzien van een vermoeiingstest als het eenvoudige ontwerp van een onderdeel een theoretische controle mogelijk maakt. Voor de theoretische controle van de sterkte van de dissel van middenas-aanhangwagens met een massa C tot maximaal 3,5 ton, worden de in ISO 7641/1:1983 voorgeschreven ontwerpkrachten toegepast. De krachten voor de theoretische controle van dissels voor middenas-aanhangwagens met een massa C van meer dan 3,5 ton worden als volgt berekend:

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

waarbij V gelijk is aan de krachtamplitude in punt 2.11.4 van dit reglement.

De toelaatbare spanningen op grond van de ontwerpkrachten voor aanhangwagens met een totale massa C van meer dan 3,5 ton moeten in overeenstemming zijn met punt 5.3 van ISO 7641/1:1983. Voor gebogen dissels (bijvoorbeeld zwanenhalzen) en voor dissels van aanhangwagens wordt de horizontale krachtcomponent $F_{hp} = 1,0 \times D$ in aanmerking genomen.

- 3.6.2. Voor dissels van aanhangwagens die verticaal vrij kunnen bewegen, moet naast de vermoeiingstest of de theoretische controle van de sterkte de knikweerstand worden gecontroleerd via een theoretische berekening met een ontwerpkracht van $3,0 \times D$ of via een kniktest met een ontwerpkracht van $3,0 \times D$. In het geval van de theoretische berekening moeten de toelaatbare spanningen overeenstemmen met punt 5.3 van ISO 7641/1:1983.

- 3.6.3. In geval van gestuurde assen moet de buigweerstand via theoretische berekeningen of via een buigtest worden gecontroleerd. In het midden van het aangrijppunt wordt een horizontale statische dwarskracht uitgeoefend. De grootte van deze kracht moet zodanig worden gekozen dat op het middelpunt van de vooras een moment van $0,6 \times A_v \times g$ (kNm) wordt uitgeoefend. De toelaatbare spanningen moeten overeenstemmen met punt 5.3 van ISO 7641/1:1983.

Als de gestuurde assen een tandemas vormen (schamelstel), wordt het moment tot $0,95 \times A_v \times g$ (kNm) vergroot.

3.7. Opleggerkoppelingen

- 3.7.1. De basissterktetests zijn een dynamische test en een statische test (heftest). Opleggerkoppelingen die bestemd zijn voor de gedwongen besturing van opleggers, moeten een aanvullende statische test (buigtest) ondergaan. Voor de test moet de opleggerkoppeling worden uitgerust met alle benodigde middelen om ze aan het voertuig te bevestigen. De bevestigingsmethode moet dezelfde zijn als die welke op het voertuig zelf wordt toegepast. De praktische test mag niet worden vervangen door een theoretische berekening.

3.7.2. Statische tests

- 3.7.2.1. Standaardopleggerkoppelingen, ontworpen voor stuurwiggen of soortgelijke inrichtingen voor gedwongen besturing van opleggers (zie punt 2.7 van dit reglement) worden op sterkte getest door middel van een statische buigtest binnen het werkingsgebied van de stuurinrichting, terwijl tegelijkertijd de opleggerbelasting wordt uitgeoefend. De maximaal toelaatbare verticale belasting U wordt verticaal op de koppeling in de bedrijfsstand uitgeoefend door middel van een stijve plaat die groot genoeg is om de koppeling volledig te bedekken.

De resultante van de uitgeoefende belasting loopt door het middelpunt van het horizontale scharnier van de opleggerkoppeling.

Tegelijkertijd wordt een horizontale dwarskracht, die de voor de gedwongen besturing van de oplegger benodigde kracht voorstelt, uitgeoefend op de zijken van de geleider van de opleggerkoppelingen. De grootte van deze kracht en de richting waarin ze werkzaam is, worden zodanig gekozen dat een moment van $0,75 m \times D$ op het middelpunt van de opleggerkoppelingen wordt uitgeoefend via een kracht die wordt uitgeoefend op een hefboom met een lengte van $0,5 \pm 0,1$ m. Blijvende plastische vervorming van maximaal 0,5 % van alle nominale afmetingen is toegestaan. Er mogen zich geen scheuren vormen.

- 3.7.2.2. Op alle opleggerkoppelingen wordt een statische heftest uitgevoerd. Tot een hefkracht van $F_a = g \cdot U$ mag er geen blijvende verbuiging van de koppelschotel optreden van meer dan 0,2 % van de breedte ervan.

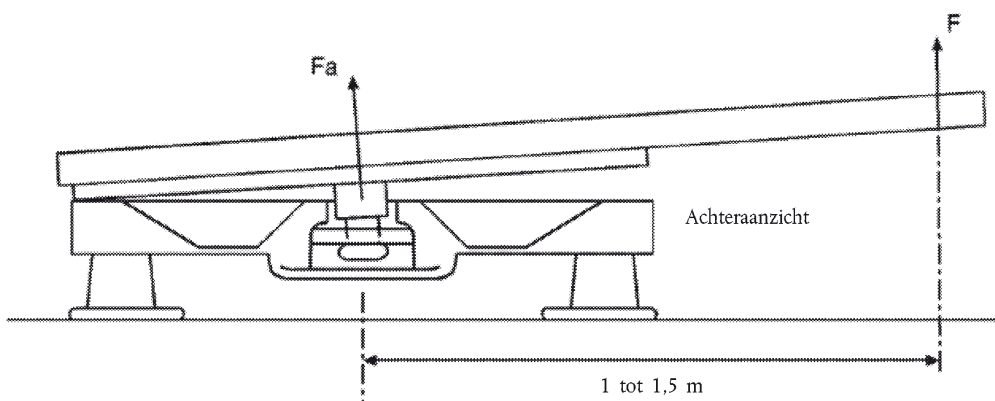
Bij standaardopleggerkoppelingen van klasse G50 en soortgelijke koppelingen met dezelfde koppeldiameter mag zich geen scheiding van de koppelen en de koppeling voordoen bij een hefkracht van $F_a = g \times 2,5 U$. In het geval van niet-standaardopleggerkoppelingen die gebruik maken van een opleggerkoppelen met een diameter van meer dan 50 mm, bijvoorbeeld 90 mm, bedraagt de hefkracht $F_a = g \times 1,6 U$, met een minimumwaarde van 500 kN.

De kracht wordt uitgeoefend met behulp van een hefboom die aan één zijde op de koppelschotel rust en aan het andere uiteinde wordt opgeheven op een afstand van 1,0 tot 1,5 m vanaf het middelpunt van de koppelen — zie figuur 24.

De hefboom bevindt zich in een hoek van 90° ten opzichte van de richting waarin de koppelen in de koppeling schuift. Indien duidelijk is welke de ongunstigste stand is, moet deze stand worden getest. Als de ongunstigste stand niet gemakkelijk kan worden bepaald, beslist de typegoedkeuringsinstantie of de technische dienst welke zijde moet worden getest. Eén test volstaat.

Figuur 24

Heftest op opleggerkoppelingen



3.7.3. Dynamische test

De opleggerkoppelingen worden op een testbank aan een wisselende belasting onderworpen (asynchrone dynamische test), waarbij tegelijkertijd horizontale wisselende en verticale pulserende krachten worden uitgeoefend.

3.7.3.1. Bij opleggerkoppelingen die niet bestemd zijn voor gedwongen besturing van opleggers, worden de volgende krachten uitgeoefend:

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

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

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

Deze twee krachten worden in het middenlangsvlak van het voertuig uitgeoefend, waarbij de richting waarin de krachten F_{sO} en F_{sU} werkzaam zijn, door het middelpunt van het scharnier van de koppeling gaat.

De verticale kracht F_s varieert tussen de grenzen $+ g \times 1,2 U$ and $+ g \times 0,4 U$ en de horizontale kracht tussen $+ 0,6 D$ en $- 0,6 D$.

3.7.3.2. Bij opleggerkoppelingen die bestemd zijn voor gedwongen besturing van opleggers worden de volgende krachten gebruikt:

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

$$\text{Verticaal: } F_{sO} \text{ en } F_{sU} \text{ zoals in punt 3.7.3.1.}$$

De richting van de krachten komt overeen met punt 3.7.3.1.

3.7.3.3. Bij de dynamische test van opleggerkoppelingen moet een geschikt smeermiddel tussen de koppelschotel en de opleggerschotel worden aangebracht, zodat de wrijvingscoëfficiënt F maximaal 0,15 bedraagt.

3.8. Montageplaten voor opleggerkoppelingen

Ook montageplaten worden aan de in punt 3.7.3 beschreven dynamische test voor opleggerkoppelingen en de in punt 3.7.2 beschreven statische test onderworpen. Het volstaat de heftest slechts op één zijde van de montageplaten uit te voeren. De tests gaan uit van de aangegeven maximale montagehoogte van de koppeling, de aangegeven maximumbreedte en de aangegeven maximumlengte van het montageplaatontwerp. Het is niet noodzakelijk deze test uit te voeren als de montageplaat smaller en/of langer is en de totale hoogte kleiner is dan die van een overigens identieke en reeds eerder geteste montageplaat. De praktische test mag niet worden vervangen door een theoretische berekening.

3.9. Opleggerkoppelpennen van opleggers

3.9.1. Een monster wordt op een testbank aan een dynamische test met wisselende belasting onderworpen. De test van de koppelen mag niet in combinatie met de test van de opleggerkoppeling plaatsvinden. De test wordt zodanig uitgevoerd dat de belasting ook wordt uitgeoefend op de middelen ter bevestiging van de koppelen aan de oplegger. De praktische test mag niet worden vervangen door een theoretische berekening.

3.9.2. De koppelen wordt in de bedrijfsstand onderworpen aan een dynamische test waarbij een horizontale kracht van $F_{hw} = \pm 0,6 D$ wordt uitgeoefend.

De richting van de kracht gaat door het middelpunt van de kleinste diameter van het cilindrische gedeelte van de koppelen, die voor klasse H50 een diameter van 50,8 mm heeft (zie bijlage 5, figuur 18).

3.10. Alternatieve duurttest voor koppelkogels en trekhaken met een D-waarde ≤ 14 kN.

Als alternatief voor de in punt 3.1 beschreven testprocedure kunnen koppelkogels en trekhaken met een D-waarde ≤ 14 kN worden getest onder de volgende omstandigheden.

3.10.1. Inleiding

De hieronder beschreven duurttest bestaat uit een multiaxiale test met 3 belastingsrichtingen, met gelijktijdig toegepaste krachten, vaste maximumamplitudes en vermoeiingsequivalenties (belastingsintensiteitswaarden volgens de hieronder gegeven definitie).

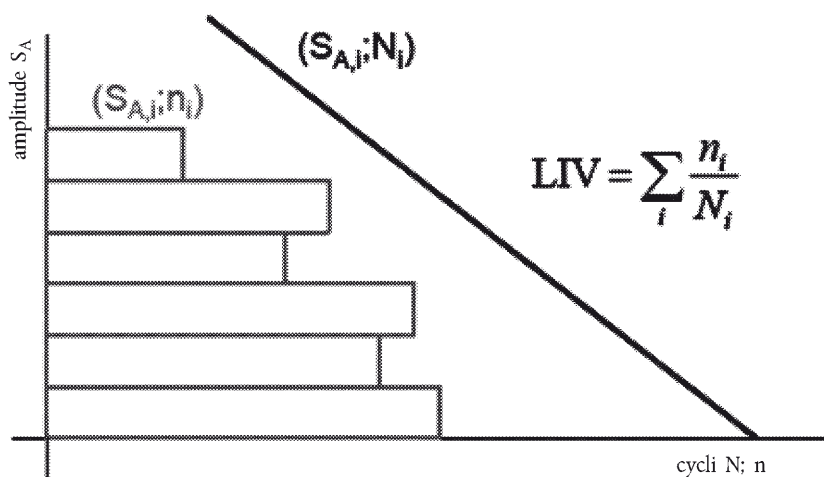
3.10.2. Testvoorschriften

3.10.2.1. Definitie van de belastingsintensiteitswaarde (load intensity value, LIV):

De LIV is een scalaire waarde die de intensiteit aangeeft van één belasting-tijdsverloop met betrekking tot duurzaamheidsaspecten (identiek aan de cumulatieve schade). Voor de schadeaccumulatie wordt de elementaire regel van Miner toegepast. Om deze te bepalen worden de belastingsamplituden en het aantal herhalingen van elke amplitude in aanmerking genomen (de effecten van de gemiddelde belastingen worden buiten beschouwing gelaten).

De S-N curve (Basquin-curve) geeft de belastingsamplituden weer versus het aantal herhalingen ($S_{A,i}$ vs. N_i). Zij heeft een constante helling k in een dubbel logaritisch diagram (d.w.z. elke amplitude / toegepaste testkracht $S_{A,i}$ heeft betrekking op een beperkt aantal cycli N_i). De curve geeft de theoretische vermoeiingsgrens weer voor de geanalyseerde structuur.

Het belasting-tijdsverloop is weergegeven in een dubbel diagram met de belastingsamplitude versus het aantal herhalingen ($S_{A,i}$ vs. n_i). De som van de verhoudingen n_i/N_i voor alle beschikbare amplitudeniveaus $S_{A,i}$ is gelijk aan de LIV.



3.10.2.2. Vereiste LIV's en maximumamplituden

Het volgende coördinatenstelsel moet in aanmerking worden genomen:

x-richting: lengterichting/tegenovergesteld aan de rijrichting

y-richting: rechts ten opzichte van de rijrichting

z-richting: verticaal opwaarts

Het belasting-tijdsverloop kan dan worden uitgedrukt door de tussenrichtingen te volgen op basis van de hoofdrichtingen (x, y, z), met inachtneming van de volgende vergelijkingen ($\alpha = 45^\circ$; $\alpha' = 35,2^\circ$):

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

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

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

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

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

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

De LIV's, uitgedrukt in elke richting (ook in gecombineerde richtingen), worden respectievelijk berekend als de som van de verhoudingen n_i/N_i voor alle in de desbetreffende richting vastgestelde amplitudeniveaus.

Om aan te tonen dat de voorziening waarvoor typegoedkeuring moet worden verleend, de minimale vermoedingslevensduur bezit, moet de duurtest ten minste de volgende LIV's opleveren:

	LIV (1 kN ≤ D ≤ 7 kN)	LIV (7 kN < D ≤ 14 kN)
LIVx	0,0212	0,0212
LIVy	lineaire regressie tussen: D = 1 kN: 7,026 e-4; D = 7 kN: 1,4052 e-4	1,4052 e-4
LIVz	1,1519 e-3	1,1519 e-3
LIVxy	lineaire regressie tussen: D = 1 kN: 6,2617 e-3; D = 7 kN: 4,9884 e-3	4,9884 e-3
LIVxz	9,1802 e-3	9,1802 e-3
LIVyz	lineaire regressie tussen: D = 1 kN: 7,4988 e-4; D = 7 kN: 4,2919 e-4	4,2919 e-4
LIVxyz	lineaire regressie tussen: D = 1 kN: 4,5456 e-3; D = 7 kN: 3,9478 e-3	3,9478 e-3
LIVxzy	lineaire regressie tussen: D = 1 kN: 5,1977 e-3; D = 7 kN: 4,3325 e-3	4,3325 e-3
LIVyzx	lineaire regressie tussen: D = 1 kN: 4,5204 e-3; D = 7 kN: 2,9687 e-3	2,9687 e-3

Om op basis van bovenvermelde LIV's een belasting-tijdsverloop af te leiden, moet de helling k gelijk zijn aan 5 (zie de definitie in punt 3.10.2.1). De Basquin-curve moet gaan door het punt waar de amplitude $S_A = 0,6 \times D$ en het aantal cycli $N = 2 \times 10^6$.

De door de fabrikant aangegeven statische verticale belasting S (zoals gedefinieerd in punt 2.11.3 van dit reglement) op de koppelinrichting moet aan de verticale belastingen worden toegevoegd.

Tijdens de test mogen de maximumamplituden de volgende waarden niet overschrijden:

	longitudinaal Fx [-]	lateraal Fy [-]	verticaal Fz [-]
Maximum	+ 1,3 × D	+ 0,45 × D	+ 0,6 × D+S
Minimum	- 1,75 × D	- 0,45 × D	- 0,6 × D+S

Een voorbeeld van een belasting-tijdsverloop dat deze voorwaarden vervult, is te vinden op:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grff/grf-reg55.html>

3.10.3. Testvoorwaarden

De koppelinrichting wordt op een stijve testbank of op een voertuig gemonteerd. In geval van een driedimensionaal tijdsverloopssignaal moet dit door drie actuators worden toegepast met het oog op een gelijktijdige totstandbrenging en beheersing van de krachtcomponenten F_x (longitudinaal), F_y (lateraal) en F_z (verticaal). In alle andere gevallen mogen het aantal en de positie van de actuators worden gekozen in overleg tussen de fabrikant en de technische diensten. In elk geval moet de testopstelling de vereiste krachten gelijktijdig tot stand kunnen brengen om de in punt 3.10.2.2 voorgeschreven LIV's te bereiken.

Alle bouten moeten met het door de fabrikant gespecificeerde koppel worden aangehaald.

3.10.3.1. Op een stijve steun gemonteerde koppelinrichting

De bevestigingspunten van de koppelinrichting mogen niet meer dan 1,5 mm verwijderd zijn van het referentiepunt „0-belasting” bij de afzonderlijke toepassing van elk van de maximum- en minimumkrachten F_x , F_y en F_z op het koppelpunt.

3.10.3.2. Op de voertuigcarrosserie of een deel ervan gemonteerde koppelinrichting

In dit geval moet de koppelinrichting worden gemonteerd op de voertuigcarrosserie of op een deel van de carrosserie van het voertuigtype waarvoor zij is ontworpen. Het voertuig of het carrosseriedeel moet op zodanige wijze op een adequate opstelling of testbank worden gemonteerd, dat de ophanging van het voertuig geen enkele invloed heeft.

De exacte testvoorwaarden moeten in het desbetreffende testrapport worden aangegeven. Potentiële resonantie-effecten moeten met een geschikt systeem worden gecompenseerd en kunnen worden beperkt door tussen de voertuigcarrosserie en de testopstelling een extra bevestiging aan te brengen of door de frequentie te wijzigen.

3.10.4. Faalcriteria

Behalve de criteria van punt 4.1 van dit reglement, geverifieerd door middel van vloeistofpenetratie, wordt de koppelinrichting geacht de test niet te hebben doorstaan, als:

- a) een zichtbare plastische vervorming wordt gedetecteerd;
- b) een functie en de veiligheid van de inrichting is aangetast (bv. de verbinding met de aanhangwagen of de maximumspeling);
- c) het koppelverlies van de bouten meer dan 30 % bedraagt van het nominale aanhaalkoppel;
- d) een koppelinrichting met een afneembaar deel niet ten minste driemaal na elkaar kan worden aan- en afgekoppeld. Bij de eerste afkoppeling is één botsing toegestaan.

BIJLAGE 7

INSTALLATIE EN BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN

1. INSTALLATIE EN BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN
- 1.1. Bevestiging van koppelkogels en trekhaken
- 1.1.1. Koppelkogels en trekhaken moeten zodanig op voertuigen van categorie M₁, M₂ (met een toelaatbare maximummassa van minder dan 3,5 ton) en N₁⁽¹⁾ worden bevestigd dat aan de in figuur 25 aangegeven afmetingen inzake vrije ruimte en hoogte is voldaan. De hoogte wordt gemeten bij de in aanhangsel 1 bij deze bijlage vermelde belading.

Het voorschrift inzake de hoogte is niet van toepassing op terreinvoertuigen van categorie G, zoals gedefinieerd in bijlage 7 bij de Geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3)(document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 1.1.1.1. De in de figuren 25a en 25b afgebeelde vrije ruimte mag worden ingenomen door niet-afneembare onderdelen, zoals een reservewiel, voor zover de afstand van het middelpunt van de kogel tot het verticale vlak dat door het achterste punt van de inrichting loopt, niet meer dan 300 mm bedraagt. Bij de montage van de inrichting moet worden voorzien in voldoende ruimte zodat het aan- en afkoppelen kan geschieden zonder de veiligheid van de gebruiker en de bewegingsvrijheid van de koppeling in het gedrang te brengen.
- 1.1.2. Voor koppelkogels en trekrichtingen moet de voertuigfabrikant montagevoorschriften verstrekken en vermelden of versterking van de bevestigingspunten noodzakelijk is.
- 1.1.3. Kogelkoppelingen moeten kunnen worden aan- en afgekoppeld wanneer de lengteas van de kogelkoppeling ten opzichte van de middellijn van de koppelkogel en de bevestiging ervan:

horizontaal 60° naar links of naar rechts is gedraaid ($\beta = 60^\circ$, zie figuur 25);

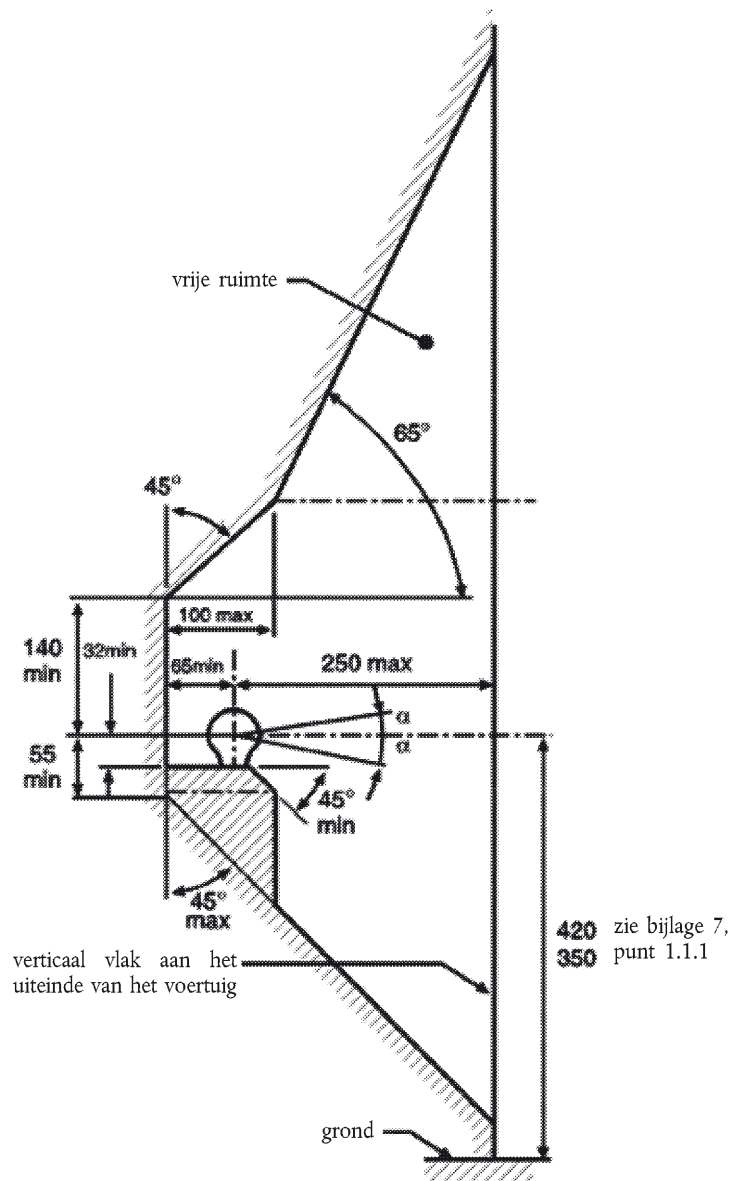
verticaal 10° naar boven of naar onder is gedraaid ($\alpha = 10^\circ$, zie figuur 25);

axiaal 10° naar links of naar rechts is gedraaid.

⁽¹⁾ Zie de definities in Reglement nr. 13 dat is gehecht aan de Overeenkomst van 1958 betreffende het aannemen van eenvormige technische voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen op wielen, uitrustingsstukken en onderdelen die in een voertuig op wielen kunnen worden gemonteerd of gebruikt en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van overeenkomstig deze voorschriften verleende goedkeuringen. De definitie is ook opgenomen in bijlage 7 bij de Geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3) (document TRANS/WP. 29/ 78/ Rev. 1/ Amend. 2).

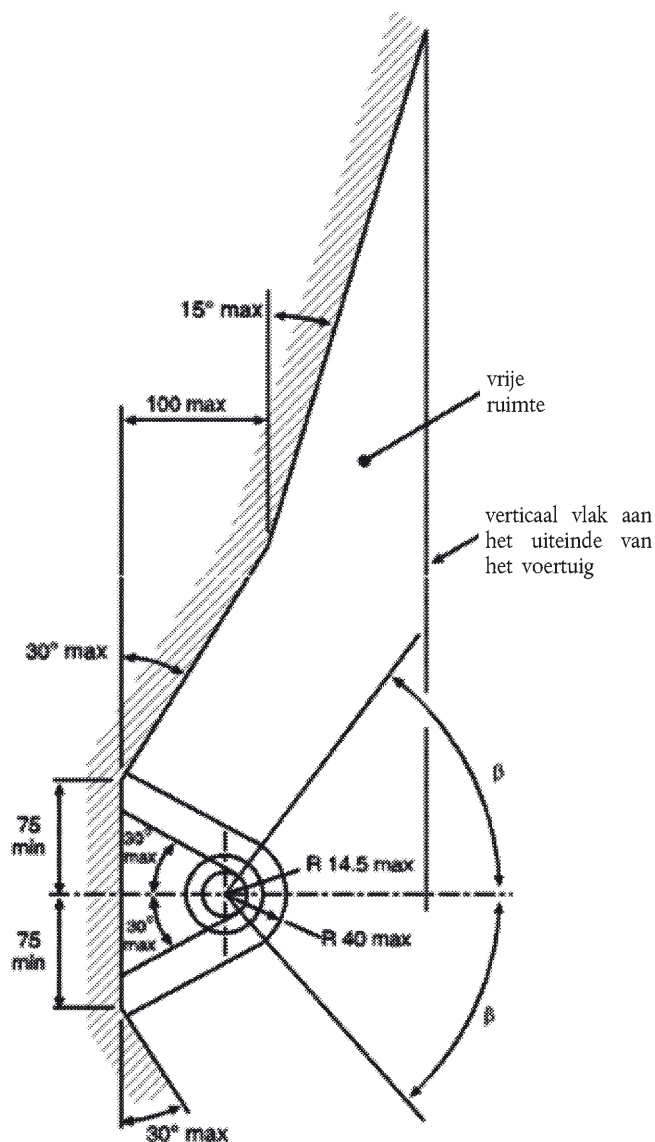
Figuur 25 (a)

Vrije ruimte rond en hoogte van de koppelkogel — zijaanzicht



Figuur 25 (b)

Vrije ruimte rond de koppelkogel — bovenaanzicht



1.1.4. Wanneer de aanhangwagen niet aan het trekkende voertuig is gekoppeld, mogen de gemonteerde trekhaak en de koppelkogel de plaats voor het aanbrengen van de achterkentekenplaat van het trekkende voertuig of de zichtbaarheid van deze plaat niet belemmeren. Als de koppelkogel of andere onderdelen de achterkentekenplaat toch belemmeren, moeten ze afneembaar of verplaatsbaar zijn zonder gebruik van gereedschap, met uitzondering van bv. een gemakkelijk te bedienen sleutel (d.w.z. die een kracht van maximaal 20 Nm vereist) die zich in het voertuig bevindt.

1.2. Bevestiging van kogelkoppelingen

1.2.1. Kogelkoppelingen van klasse B zijn toegestaan voor aanhangwagens met een maximummassa van 3,5 ton. Kogelkoppelingen moeten zodanig zijn bevestigd dat, als de aanhangwagen in de horizontale stand tot de toegestane maximale asbelasting is beladen, de lijn door het midden van het sferische gedeelte waarin de kogel past zich 430 ± 35 mm boven het horizontale vlak bevindt waarop de wielen van de aanhangwagen rusten.

Bij caravans en goederenaanhangwagens verstaat men onder de horizontale stand de toestand waarbij de vloer van het laadoppervlak horizontaal is. Bij aanhangwagens zonder een dergelijk referentieoppervlak (bv. bootaanhangwagens) moet de fabrikant van de aanhanger een geschikte referentielijn aangeven die de horizontale stand weergeeft. De voorgeschreven hoogte geldt alleen voor aanhangwagens die bestemd zijn om te worden bevestigd aan de in punt 1.1.1 genoemde voertuigen.

De horizontale stand moet in alle gevallen tot op $\pm 1^\circ$ nauwkeurig worden bepaald.

- 1.2.2. Het moet mogelijk zijn de kogelkoppelingen veilig te bedienen binnen de in de figuren 25a en 25b aangegeven vrije ruimte rond de koppelkogel, tot een hoek van $\alpha = 25^\circ$ en $\beta = 60^\circ$.

1.3. Montage van vangmuilkoppelingen en van hun bevestiging

1.3.1. Montageafmetingen voor standaardvangmuilkoppelingen

Voor typen standaardvangmuilkoppelingen gelden de in figuur 15 en tabel 10 aangegeven montageafmetingen.

1.3.2. Noodzaak van op afstand bediende koppelingen

Als niet aan een of meer van de volgende regels inzake gemakkelijke en veilige bediening (zie punt 1.3.3), bereikbaarheid (zie punt 1.3.5) of ruimte voor de handbediende hendel (zie punt 1.3.6) kan worden voldaan, moet een koppeling met afstandbediening zoals bedoeld in bijlage 5, punt 12.3, worden gebruikt.

1.3.3. Gemakkelijke en veilige koppelingsprocedure

Vangmuilkoppelingen moeten zodanig aan het voertuig worden bevestigd dat ze gemakkelijk en veilig kunnen worden bediend.

Dit heeft niet alleen betrekking op het openen (en eventueel sluiten), maar ook op de indicator waarmee (visueel en op de tast) de gesloten en vergrendelde stand van de koppelen kan worden gecontroleerd.

In het gebied waarin de persoon die de koppeling bedient zich bevindt, mogen zich geen aan het ontwerp inherente gevaarlijke punten bevinden, zoals scherpe randen, hoeken enz., of deze moeten worden afgeschermd zodat de kans op letsel klein is.

De wegen waarlangs dit gebied kan worden verlaten, mogen aan geen van beide zijden beperkt of belemmerd worden door aan de koppeling of het voertuig bevestigde voorwerpen.

De beschermingsinrichting tegen klemrijden mag de persoon niet beletten een geschikte houding aan te nemen om de koppeling te bedienen.

1.3.4. Minimumhoeken voor het aan- en afkoppelen

Aan- en afkoppelen van het trekkoog moet mogelijk zijn als de lengtes van het trekkoog ten opzichte van de middellijn van de vangmuil tegelijkertijd over de volgende hoeken verdraaid is:

50° horizontaal naar links of rechts;

6° verticaal omhoog of omlaag.

6° axiaal naar links of rechts.

Dit voorschrift is ook van toepassing op haakkoppelingen van klasse K.

1.3.5. Bereikbaarheid

De afstand tussen het middelpunt van de koppelen en de achterzijde van de carrosserie van het voertuig mag niet meer dan 550 mm bedragen. Als deze afstand groter is dan 420 mm, moet de koppeling zijn uitgerust met een bedieningsmechanisme dat een veilige bediening op een maximumafstand van 420 mm van de eindplaat van de carrosserie mogelijk maakt.

De afstand van 550 mm mag worden overschreden als kan worden aangetoond dat dit technisch noodzakelijk is en als dit de gemakkelijke en veilige bediening van de vangmuilkoppeling niet belemmert:

- i) tot maximaal 650 mm voor voertuigen met een kipinstallatie of een op de achterzijde gemonteerde installatie;
- ii) tot maximaal 1 320 mm als de ongehinderde hoogte ten minste 1 150 mm bedraagt;
- iii) in het geval van autotransportvoertuigen met ten minste twee laadniveaus waarbij de aanhangwagens bij normaal vervoer niet gescheiden is van het trekkende voertuig.

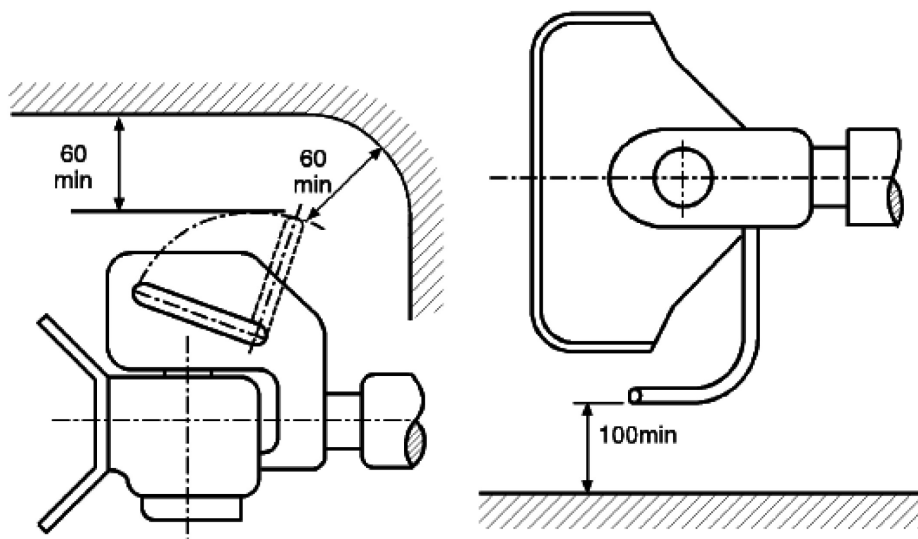
1.3.6. Ruimte voor de handbediende hendel

Om de veilige bediening van vangmuilkoppelingen mogelijk te maken, moet er voldoende vrije ruimte rond de handbediende hendel zijn.

De in figuur 26 afgebeelde ruimte wordt voldoende geacht. Als meerdere typen standaardvangmuilkoppelingen bestemd zijn voor montage op het type voertuig, moet ook voor de grootste koppeling van de desbetreffende klasse, zoals aangegeven in bijlage 5, punt 3, aan de voorschriften inzake vrije ruimte worden voldaan.

Figuur 26

Ruimte voor de handbediende hendel



De voorschriften inzake vrije ruimte zijn ook van toepassing op vangmuilkoppelingen met handbediende hendels die naar beneden gericht zijn of een ander ontwerp hebben.

De ruimte moet ook behouden blijven binnen de in punt 1.3.4 aangegeven minimumhoek voor aan- en afkoppelen.

1.3.7. Bewegingsruimte voor vangmuilkoppelingen

De aan het voertuig bevestigde vangmuilkoppeling moet zich op minimaal 10 mm van alle andere delen van het voertuig bevinden, waarbij rekening wordt gehouden met alle mogelijke in bijlage 5, punt 3, vermelde geometrische standen.

Als meerdere typen standaardvangmuilkoppelingen bestemd zijn voor montage op het type voertuig, moet ook voor de grootste koppeling van de desbetreffende klasse, zoals aangegeven in bijlage 5, punt 3, aan de voorschriften inzake vrije ruimte worden voldaan.

1.3.8. Aanvaardbaarheid van vangmuilkoppelingen met een speciaal scharnier voor verticale verdraaiing – zie bijlage 5, punt 3.4.

Koppelingen met een cilindrische pen en waarbij verticale verdraaiing van het aangekoppelde trekoog mogelijk is door middel van een speciaal scharnier, zijn slechts toegestaan als de technische noodzaak hiervan kan worden aangetoond. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij kipvoertuigen wanneer het koppelstuk scharnierend moet zijn, of bij koppelingen van zware transportvoertuigen wanneer het gebruik van een cilindrische koppelpen noodzakelijk is in verband met de sterkte.

1.4. Bevestiging van trekogen en dissels aan aanhangwagens.

1.4.1. Dissels voor middenasaanhangwagens moeten voorzien zijn van een in de hoogte verstelbare inrichting als de belasting bij het trekoog van de aanhangwagen meer dan 50 kg bedraagt bij een aanhangwagen die gelijkmatig tot de technisch toegestane maximummassa is geladen.

- 1.4.2. Wanneer trekogen en dissels worden bevestigd aan middenaanhangwagens met een maximummassa C van meer dan 3,5 ton en met meer dan een as, moeten deze aanhangwagens zijn uitgerust met een inrichting voor asbelastingsverdeling.
 - 1.4.3. Scharnierende dissels mogen de grond niet raken. Als ze uit hun horizontale stand worden losgelaten, moeten ze minimaal 200 mm boven de grond blijven. Zie ook bijlage 5, punten 5.3 en 5.4.
 - 1.5. Bevestiging van opleggerkoppelingen, montageplaten en koppelpennen op voertuigen
 - 1.5.1. Opleggerkoppelingen van klasse G50 mogen niet direct op het voertuigonderstel worden bevestigd, tenzij de fabrikant van het voertuig hiervoor toestemming geeft. Ze moeten op het onderstel worden gemonteerd met behulp van een montageplaat, waarbij de installatievoorschriften van de voertuigfabrikant en de fabrikant van de koppeling moeten worden nageleefd.
 - 1.5.2. Opleggers moeten zijn uitgerust met steunpoten of andere voorzieningen die het afkoppelen en parkeren van de oplegger mogelijk maken. Als opleggers zodanig zijn uitgerust dat de aansluiting van de koppelinrichtingen, de elektrische systemen en remsystemen automatisch kan geschieden, moet de aanhangwagen zijn uitgerust met steunpoten die automatisch worden ingetrokken nadat de oplegger is aangekoppeld.

Deze voorschriften zijn niet van toepassing op opleggers die ontworpen zijn voor speciale toepassingen waarbij ze, in normale omstandigheden, alleen worden afgekoppeld in de werkplaats of tijdens het laden en lossen op speciaal daarvoor bestemde plaatsen.
 - 1.5.3. De bevestiging van de opleggerkoppelpen op de montageplaat van de oplegger moet volgens de voorschriften van de voertuigfabrikant of de fabrikant van de opleggerkoppelpen geschieden.
 - 1.5.4. Als een oplegger is uitgerust met een stuurwig, moet deze aan de in bijlage 5, punt 7.8, genoemde voorschriften voldoen.
 2. Afstandsindicatie en -bediening
 - 2.1. Bij de installatie van voorzieningen voor afstandsindicatie en -bediening moeten alle relevante voorschriften van bijlage 5, punt 12, in acht worden genomen.
-

*Aanhangsel 1***Belading waarbij de hoogte van de koppelkogel moet worden gemeten**

1. De hoogte moet beantwoorden aan de voorschriften in bijlage 7, punt 1.1.1.
 2. Voor voertuigen van categorie M1 moet de voertuigmassa waarbij deze hoogte moet worden gemeten, door de voertuigfabrikant worden meegedeeld en vermeld in het mededelingenformulier (bijlage 2). Deze massa is ofwel de toelaatbare maximummassa, verdeeld over de assen zoals aangegeven door de voertuigfabrikant, of de massa die het resultaat is van de belading van het voertuig overeenkomstig punt 2.1.
 - 2.1. De maximummassa, in bedrijfsklare toestand, zoals meegedeeld door de fabrikant van het trekkende voertuig (zie punt 6 van het mededelingenformulier in bijlage 2), plus:
 - 2.1.1. twee gewichten van elk 68 kg die, met de stoelen in de meest naar achter geplaatste normale bestuurdersstand, op de buitenste zitplaatsen van elke stoelenrij als volgt worden aangebracht:
 - 2.1.1.1. voor koppelinrichtingen en onderdelen voor eerste montage die door de voertuigfabrikant ter goedkeuring worden voorgelegd: ongeveer 100 mm vóór het punt R voor verstelbare stoelen en 50 mm vóór het punt „R” voor andere stoelen, waarbij het punt R wordt bepaald overeenkomstig punt 5.1.1.2 van Reglement nr. 14, of
 - 2.1.1.2. voor koppelinrichtingen en onderdelen die door een onafhankelijke fabrikant ter goedkeuring worden voorgelegd en die bestemd zijn voor montage achteraf: ongeveer op de plaats waar een persoon zich op de stoel bevindt;
 - 2.1.2. Bovendien moet voor elk gewicht van 68 kg een aanvullend gewicht van 7 kg, dat de persoonlijke bagage vertegenwoordigt, gelijkmatig over de bagageruimte van het voertuig worden verdeeld.
 3. Voor voertuigen van categorie N1, is de massa waarbij deze hoogte moet worden gemeten:
 - 3.1. de toelaatbare maximummassa, gelijkmatig verdeeld over de assen, zoals meegedeeld door de fabrikant van het trekkende voertuig (zie punt 6 van het mededelingenformulier in bijlage 2).
-

IV

(Handelingen die vóór 1 december 2009 zijn aangenomen krachtens het EG-Verdrag, het EU-Verdrag en het Euratom-Verdrag)

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 19 november 2009

betreffende steunmaatregelen C 38/A/04 (ex NN 58/04) en C 36/B/06 (ex NN 38/06) die Italië ten uitvoer heeft gelegd ten faveure van Alcoa Trasformazioni

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 8112)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2010/460/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen kenbaar te maken ⁽¹⁾, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

1.1. Steunmaatregel C 38/A/04

- (1) Bij brief van 4 december 2003 is een reeks artikelen ter kennis van de diensten van de Commissie gebracht waarin het voornemen van de Italiaanse overheid werd signaleerd om voor bepaalde ondernemingen op Sardinië gesubsidieerde stroomtarieven toe te passen.
- (2) Deze tarieven waren ingesteld op grond van artikel 1 van het *Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* van 6 februari 2004. Dit decreet had tweede, onderscheiden effecten: a) het voerde gesubsidieerde stroomtarieven in ten faveure van Portovesme Srl ⁽²⁾, ILA ⁽³⁾ e Euroallumina ⁽⁴⁾, en) het verlengde het bestaande gesubsidieerde tarief voor de producent van primair aluminium, Alcoa Trasformazioni (hierna „Alcoa” genoemd).
- (3) Bij brieven van 22 januari en 19 maart 2004 hebben de diensten van de Commissie om toelichting bij die maatregelen verzocht. De Italiaanse autoriteiten hebben geantwoord bij brieven van 6 februari en 9 juni 2004. Bij brief

van 20 september 2004 hebben de Italiaanse autoriteiten verdere toelichting verschaft.

- (4) Bij brief van 16 november 2004 heeft de Commissie Italië in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de betrokken steunmaatregel.
- (5) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt ⁽⁵⁾. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen te maken.
- (6) Italië heeft bij brieven van 4 en 11 februari 2005 opmerkingen gezonden.
- (7) Voorts heeft de Commissie van belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen. De Commissie heeft deze bij brief van 22 maart 2005 voor een reactie doorgezonden aan Italië en heeft bij brief van 20 september 2005 diens opmerkingen ontvangen.
- (8) Bij brief van 23 december 2005 heeft de Commissie Italië om aanvullende inlichtingen verzocht. Italië heeft deze bij brief van 3 maart 2006 gezonden. Bij brief van 22 augustus 2006 is om verdere toelichting verzocht, verzoek waarop Italië bij brief van 28 september 2006 heeft geantwoord.
- (9) Op 29 oktober 2008 is de zaak opgesplitst in een deel A (met betrekking tot de maatregel ten faveure van Alcoa) en een deel B (met betrekking tot Portovesme, ILA en Euroallumina). De onderhavige beschikking betreft uitsluitend Alcoa (deel A).

⁽¹⁾ PB C 30 van 5.2.2005, blz. 7 en PB C 214 van 6.9.2006, blz. 5.

⁽²⁾ Een zinkproducent.

⁽³⁾ Een producent van aluminiumproducten.

⁽⁴⁾ Een producent van aluminiumoxide (het intermediaire product verkregen bij de verwerking van bauxiet en waaruit primair aluminium wordt geproduceerd).

⁽⁵⁾ PB C 30 van 5.2.2005, blz. 7.

1.2. Steunmaatregel C 36/B/06

- (10) In het kader van een verwante staatssteunzaak ⁽⁶⁾ heeft de Commissie kennis gekregen van een tweede verlenging van de bijzondere regeling inzake stroomtarieven voor Alcoa. Deze verlenging is toegestaan op grond van artikel 11, lid 11, van *decreto-legge* nr. 35 van 14 maart 2005, omgezet in wet nr. 80/2005 van 14 mei 2005 „Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale” (dringende maatregelen in het kader van het actieplan voor de economische, sociale en regionale ontwikkeling). De begunstigen waren Alcoa en de drie uit Terni ontstane ondernemingen ⁽⁷⁾.
- (11) Bij brief van 23 december 2005 heeft de Commissie Italië om inlichtingen verzocht; Italië heeft op 24 februari 2006 schriftelijk geantwoord. Bij brieven van 2 maart en 27 april 2006 heeft Italië verdere informatie verschaft.
- (12) Bij brief van 19 juli 2006 heeft de Commissie Italië in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de beide regelingen (steunmaatregel C 36/06).
- (13) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt ⁽⁸⁾. De Commissie heeft belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen te maken.
- (14) Italië heeft opmerkingen gemaakt bij brief van 25 oktober 2006. Verdere inlichtingen zijn gezonden bij brieven van 9 november en 7 december 2006.
- (15) Voorts heeft de Commissie van belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen. De Commissie heeft deze voor een reactie doorgezonden aan Italië en heeft bij brief van 22 december 2006 diens opmerkingen ontvangen.
- (16) Bij brief van 20 februari 2007 heeft de Commissie om aanvullende gegevens verzocht. De Italiaanse autoriteiten hebben deze gegevens verschaft bij brieven van, onderscheidenlijk, 10 en 14 mei 2007.
- (17) Op 18 september 2007 is de zaak opgesplitst in een deel A (betreffende de drie uit Terni ontstane ondernemingen) en een deel B (betreffende Alcoa). Op 20 november 2007 heeft de Commissie ten aanzien van de uit Terni ontstane

ondernemingen een negatieve eindbeschikking gegeven, met het bevel de steun terug te vorderen ⁽⁹⁾.

- (18) In de tussentijd was de Commissie bij brief van 19 januari 2007 de mogelijkheden beginnen te onderzoeken van overgangsmaatregelen voor de tariefregeling voor Alcoa op Sardinië, die zouden afhankelijk worden gesteld van de invoering door Italië van een programma voor de overdracht van virtuele capaciteit (*Virtual Power Plant* — hierna „VPP” genoemd). Italië heeft bij brieven van 16 april en 5 november 2007. Op 13 maart 2008 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden tussen de Italiaanse autoriteiten en de diensten van de Commissie en kreeg Italië het verzoek vóór 12 mei 2008 een standpunt in te nemen. Italië heeft, na een brief van 29 mei 2008 met het verzoek om een termijnverlenging voor het bepalen van dit standpunt, bij brieven van 12 juni en 7 juli 2008 inlichtingen verschaft.
- (19) Italië heeft om een bijeenkomst met de Commissie verzocht, zodat het de mogelijke uitvoeringsvoorwaarden voor een VPP kon presenteren. Deze bijeenkomst heeft op 9 december 2008 plaatsgevonden. Bij brieven van 19 december 2008 en 19 mei 2009 heeft Italië verdere toelichting verschaft.
- (20) Een verdere bijeenkomst heeft op 26 mei 2009 plaatsgevonden. Bij brieven van 10 juli en 18 augustus 2009 heeft Italië verdere informatie verschaft.

2. NADERE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

2.1. De belangrijkste feiten van deze zaak

- (21) De aluminiumproducent Alcoa geniet sinds 1996 een gesubsidieerd stroomtarief voor zijn beide smelterijen voor primair aluminium, op Sardinië (Portovesme) en in de regio Veneto (Fusina) (hierna ook kortweg „het Alcoa-tarief” genoemd). Dit tarief was aanvankelijk ingevoerd voor een periode van tien jaar (aflopend per 31 december 2005) in het kader van een privatiseringsoperatie. De Commissie heeft dat tarief op grond van de staatssteunregels goedgekeurd in een besluit waarin zij oordeelde dat er geen sprake was van staatssteun. De aard van dit tarief is mettertijd evenwel gewijzigd en tweemaal door Italië verlengd, een eerste maal in 2004 en laatstelijk in 2005.
- (22) Het kwestieuze tarief wordt gesubsidieerd via een betaling in contanten door Cassa Conguaglio ⁽¹⁰⁾, een overheidsinstantie die het tussen Alcoa en haar stroomleverancier ENEL contractueel vastgelegde tarief moet helpen te drukken. De vereiste middelen zijn afkomstig van een parafiscale heffing die alle stroomverbruikers via onderdeel A4 van het stroomtarief moeten voldoen.

⁽⁶⁾ Steunmaatregel N 587/05 (nadien omgevormd tot steunmaatregel C 13/06), Preferent stroomtarief voor energie-intensieve bedrijfstakken op Sardinië.

⁽⁷⁾ ThyssenKrupp (ijzer en staal), Cementir (cement) en Nuova Terni Industrie Chimiche (chemie).

⁽⁸⁾ PB C 214 van 6.9.2006, blz. 5.

⁽⁹⁾ Beschikking 2008/408/EG van de Commissie van 20 november 2007 betreffende steunmaatregel C 36/A/06 (ex NN 38/06) die door Italië ten uitvoer is gelegd ten gunste van ThyssenKrupp, Cementir en Nuova Terni Industrie Chimiche (PB L 144 van 4.6.2008, blz. 37).

⁽¹⁰⁾ Zie verder punt 2.2.2.2.

2.2. De kwestieuze wettelijke bepalingen en het toezichtskader

- (23) De gesubsidieerde tariefregeling die Alcoa geniet, is ingesteld door de desbetreffende wettelijke bepalingen (punt 2.2.1) en door het gedetailleerde toezichtskader dat de toezichthouder voor gas en stroom, de Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas (AEEG), heeft vastgesteld (punt 2.2.2.1). De Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico is de met de tenuitvoerlegging van de regeling belaste entiteit (punt 2.2.2.2). Bijgevolg dient de Commissie bij haar beoordeling van de tariefregeling voor Alcoa rekening te houden met zowel het wettelijke kader als het Italiaanse toezichtskader.

2.2.1. De wettelijke bepalingen

- (24) De desbetreffende wettelijke bepalingen zijn artikel 1 van het *Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* van 6 februari 2004⁽¹¹⁾ (hierna „het decreet van 2004” genoemd), als ten uitvoer gelegd door de desbetreffende bestuursrechtelijke bepalingen, en artikel 11, lid 11, van decreto-legge nr. 35 van 14 maart 2005, omgezet in wet nr. 80/2005 „Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale” (hierna „wet nr. 80/2005” genoemd), als ten uitvoer gelegd door de desbetreffende bestuursrechtelijke bepalingen⁽¹²⁾.

2.2.2. Het toezichtskader in Italië

2.2.2.1. De Autorità per l'energia elettrica e il gas

- (25) In 1995 heeft Italië de Autorità per l'energia elettrica e il gas⁽¹³⁾ (hierna „AEEG” genoemd) opgericht. AEEG is belast met een breed scala toezichtsactiviteiten en heeft ook uitgebreide bevoegdheden gekregen. Met name bepaalt zij de stroomtarieven en past zij deze aan; daarnaast legt zij ook vast hoe de middelen worden opgehaald om de kosten van de systeemdiensten (*oneri generali del sistema*) te dekken⁽¹⁴⁾. Bij de uitvoering van haar taken houdt

AEEG rekening met de beleidsaanwijzingen van de regering voor zover het de levering betreft van diensten van die voor het land van algemeen belang zijn⁽¹⁵⁾.

- (26) In het kader van de haar toevertrouwde bevoegdheden heeft AEEG in de loop der jaren een groot aantal besluiten (*delibere*) goedgekeurd waarin de precieze voorwaarden voor het beheer van de gesubsidieerde tariefregelingen in Italië zijn vastgesteld.

2.2.2.2. De Cassa Conguaglio

- (27) Het beheer van de toeslagen en de overige bijdragen in de elektriciteitssector is toevertrouwd aan de Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (hierna „Cassa Conguaglio” genoemd), een overheidsinstantie die bij *Decreto Legislativo* nr. 98 van 26 januari 1948 is opgericht. Cassa Conguaglio handelt op instructie van AEEG. Met name beheert zij de financiële stromen met betrekking tot de regelingen voor gesubsidieerde stroomtarieven (innen van de heffingen en uitkering aan de uiteindelijke begunstigen).

2.3. Context waarbinnen de gesubsidieerde tariefregeling is ingesteld, en de evolutie ervan in de tijd

- (28) Om het Alcoa-tarief waarop de onderhavige beschikking ziet, te kunnen beoordelen, dient de context te worden gereconstrueerd waarbinnen dit tarief is geïntroduceerd, en hoe dit mettertijd evolueerde.

2.3.1. De instelling van het tarief: het Alumix-besluit van 1996

- (29) Begin de jaren 1990 is de Italiaanse aluminiumproducent Alumix, in het kader van de liquidatie van het overheidsconglomeraat EFIM⁽¹⁶⁾, geherstructureerd, geprivatiseerd en vervolgens aan Alcoa verkocht. Alumix had twee smelterijen voor primair aluminium in bedrijf, een te Portovesme (op Sardinië) en een te Fusina (in de regio Veneto).
- (30) De overname van Alumix door Alcoa was afhankelijk gesteld van de eis dat ENEL, de overheidsleverancier van stroom, een gesubsidieerd tarief zou toekennen voor de levering van stroom aan deze beide smelterijen.
- (31) Dit gesubsidieerde tarief voor Alcoa is ingesteld bij ministerieel decreet van 19 december 1995 (hierna „het decreet van 1995” genoemd). In dit decreet was bepaald dat Alcoa tot eind 2005 de voorkeursbehandeling zou krijgen als bedoeld in *delibera* CIP 13/1992⁽¹⁷⁾. Na dat tijdstip zou de behandeling van Alcoa worden afgestemd op die welke voor de overige stroomverbruikers geldt.

⁽¹¹⁾ Artikel 1 van het decreet 2004 luidt als volgt (vert.): „1. Met het oog op de opname van de criteria van artikel 1, lid 1, van het Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri van 31 oktober 2002, neemt de Autorità per l'energia elettrica e il gas de nodige maatregelen om de in punt 2 van het decreet van het ministerie van Industrie, Handel en Kleinbedrijf van 19 december 1995 bedoelde regeling uit te breiden tot de levering van energie ten behoeve van de productie en de verwerking van aluminium, lood, zilver en zink in productielocaties die bestaan op het tijdstip van de inwerking-treding van het onderhavige decreet, die zijn gelegen in gebieden met een insulair karakter en die worden gekenmerkt door het ontbreken van of ontoereikende aansluitingen op de landelijke stroom- en gasnetwerken. 2. De in lid 1 bedoelde tariefregeling is tijdelijk en loopt af bij de totstandbrenging en ingebruikname van de aansluitingen op de landelijke stroom- en gasnetwerken en loopt in ieder geval af per 30 juni 2007.”

⁽¹²⁾ Artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 luidt als volgt (vert.): „teneinde de ontwikkeling en de herstructurering van de productie van de betrokken ondernemingen mogelijk te maken, wordt de toepassing van de in artikel 1, lid 1, onder c), van *decreto-legge* nr. 25 van 18 februari 2003, omgezet, met aanpassingen, bij wet nr. 83 van 17 april 2003 bedoelde preferente tariefvoorwaarden voor de levering van elektriciteit, verlengd voor het volledige jaar 2010 tegen de op 31 december 2004 geldende tariefvoorwaarden”. Genoemde bepaling van *decreto-legge* nr. 25/03 heeft de kwalificatie van het Alcoa-tarief als „kosten” (*onere*) bevestigd.

⁽¹³⁾ Wet nr. 481/1995.

⁽¹⁴⁾ Artikel 2, lid 12, onder e), van wet nr. 481/1995.

⁽¹⁵⁾ Artikel 2, lid 21, van wet nr. 481/1995.

⁽¹⁶⁾ Ente Partecipazioni e Finanziamento Industrie Manifatturiere (EFIM) was een overheidsholding die controlebelangen had in ondernemingen in talrijke bedrijfstakken van de be- en verwerkende industrie. De privatisering van EFIM liep van 1992 tot 1996.

⁽¹⁷⁾ Artikel 2 van het decreet van 1995 luidt als volgt (vert.): „de in *provvedimento* CIP nr. 13 van 24 juli 1992, als gewijzigd, bedoelde berekening van toeslagen voor de levering [van stroom] ten behoeve van de productie van primair aluminium in productielocaties die op het tijdstip van de inwerking-treding van het onderhavige decreet bestaan, wordt ingetrokken per 31 december 2005. Na dat tijdstip wordt de behandeling afgestemd op die welke voor alle gebruikers geldt.”

- (32) Het verlaagde tarief is in het kader van het onderzoek van steunmaatregel C 38/92 aan de staatssteunvoorschriften getoetst. In haar besluit van 4 december 1996⁽¹⁸⁾ (hierna „het Alumix-besluit” genoemd) was de Commissie, op basis van de hierna samen te vatten overwegingen, tot de bevinding gekomen dat de maatregel geen staatssteun vormde.
- (33) In het kader van de hier te onderzoeken regeling heeft de staat het tarief dat Alcoa moest worden berekend, vastgesteld en heeft ENEL — de op dat tijdstip enige stroomleverancier in Italië — de stroom tegen het vastgestelde tarief aan Alcoa geleverd. De tarieven voor de beide smelterijen werden vastgesteld voor een periode van tien jaar. Voor Sardinië werd het tarief in 1996 vastgesteld op 36,3 ITL/kWh en zou het geleidelijk aan stijgen om in 2005 uit te komen op 39,6 ITL/kWh. Voor Veneto zou het tarief in 2005 op 39,90 ITL/kWh moeten uitkomen. Omgerekend in euro, liggen deze tarieven tussen 18 en 20 EUR/MWh.
- (34) Toentertijd was ENEL een overheidsinstantie die stroom leverde in een monopoliesituatie⁽¹⁹⁾. Daarom had de Commissie onderzocht of ENEL als een rationele marktdeelnemer had gehandeld toen zij Alcoa het vastgestelde tarief berekende.
- (35) De Commissie ging de situatie van het stroomaanbod in de beide betrokken regio's na voor de tienjaarsperiode waarin het gesubsidieerde tarief zou gelden. Daarbij stelde zij vast dat op Sardinië en in de regio Veneto de stroommarkt werd gekenmerkt door overcapaciteit bij de stroomproductie die de volgende tien jaar waarschijnlijk niet zou verdwijnen. Daarnaast stelde zij vast dat de producenten geen stroom vanuit deze regio's konden exporteren, doordat er onvoldoende interconnectie was met het Italiaanse vasteland (in het geval van Sardinië) en door het ontbreken van vraag vanuit aangrenzende gebieden (in het geval van de regio Veneto)⁽²⁰⁾.
- (36) In die omstandigheden oordeelde de Commissie dat een grote industriële afnemer als Alcoa over aanzienlijke onderhandelingsmacht beschikte ten aanzien van ENEL, aangezien de sluiting van de beide smelterijen (die behoorden tot de beste Italiaanse klanten van ENEL) de overcapaciteit nog zou doen stijgen en de kostenstructuur van ENEL zou doen verslechteren. Daarom was het in het economische belang van ENEL om de smelterijen van Portovesme en Fusina tegen een bijzonder laag tarief stroom te leveren.
- (37) De Commissie was van oordeel dat een rationele stroomleverancier bereid was geweest te verkopen tegen een tarief dat zijn gemiddelde marginale productiekosten, berekend op basis van de daadwerkelijk in stroomcentrales in de betrokken regio's gebruikte brandstofmix, vermeerderd met een bescheiden bijdrage in de vaste kosten, dekte. Het aldus vastgestelde tarief bleek aan die criteria te voldoen. Wat betreft de bescheiden jaarlijkse tariefverhogingen die voor Alcoa voor de tien daaropvolgende jaren waren voorzien, de Commissie beschouwde deze als gerechtvaardigd op basis van het vooruitzicht dat de marginale productiekosten van ENEL in de loop der jaren zouden dalen dankzij verbeteringen in de brandstofmix en de productietechnologie.
- (38) De Commissie had derhalve geconcludeerd dat ENEL bij het toekennen van het tarief had gehandeld als een rationele marktdeelnemer en had dan ook verklaard dat de maatregel geen staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vormde.

2.4. Het Alcoa-tarief omgezet in een „systeemdiententarieff” en aanzienlijke aanpassingen aan het financieringsmechanisme

- (39) In de jaren kort na het Alumix-besluit is het Italiaanse stroomnet geherstructureerd met het oog op de geleidelijke liberalisering van de EU-stroommarkt⁽²¹⁾.
- (40) In 1997 is het normale stroomtarief⁽²²⁾ geherstructureerd en opgesplitst in tariefcomponenten⁽²³⁾. De regeling voor Alcoa is een eerste maal veranderd. Het tarief voor Alumix, dat vóór de hervorming een totaalbedrag was, is opgesplitst in diverse tariefcomponenten zodat het aan de nieuwe tariefstructuur kon worden aangepast. De tariefcomponenten die voor Alcoa golden, zijn zodanig verlaagd dat het eindtarief precies overeenstemde met het tarief uit het Alumix-besluit. In die fase is ENEL, als enige stroomleverancier in Italië, het tarief rechtstreeks blijven toepassen: Alcoa kreeg het tarief van Alumix berekend, zonder enige compensatie voor de leveringen aan die onderneming.

⁽¹⁸⁾ PB C 288 van 1.10.1996, blz. 4.

⁽¹⁹⁾ Zie de beschikking in zaak IVJV 2 — ENEL/FT/DT (PB C 178 van 23.6.1999, blz. 15).

⁽²⁰⁾ De regio's Lombardije, Emilia-Romagna en Piemonte dekten hun volledige stroombehoefte met hun eigen rechtstreekse productie en voor een deel met langlopende invoercontracten die tot 2003 lopen.

⁽²¹⁾ Deze liberalisering is ingevoerd bij Richtlijn 96/92/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 1996 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit (PB L 27 van 30.1.1997, blz. 20); deze richtlijn is door Italië omgezet bij *decreto-legislativo* nr. 79 van 16 maart 1999.

⁽²²⁾ Het normale tarief geeft aan hoe de kosten voor de systeemdiensten zijn uit te splitsen en hoe deze aan de verschillende verbruikers worden berekend.

⁽²³⁾ Het normale tarief is opgesplitst in twee delen, A en B, die elk verschillende tariefcomponenten omvatten. Deel A betrof de vaste kosten van het netwerk, daaronder begrepen de kosten voor de systeemdiensten, terwijl deel B de diverse productiekosten betrof (met name de brandstofkosten). Aanvankelijk omvatte het systeemdiententarieff uitsluitend de volgende kosten: buitengewone kosten gemaakt in 1994, 1995 en 1996 (component A1); ontmantelingskosten van de kerncentrales (component A2), en de kosten voor de bouw van installaties voor hernieuwbare energie op basis van *delibera* CIP 6/92 (component A3). Daarna werden nog andere kosten-categorieën opgenomen: de gesubsidieerde stroomtarieven (component A4); bepaalde kosten voor onderzoek (component A5), en de geestrande kosten van de stroomproducenten (component A6).

- (41) Toen Italië in 1999 de eerste EU-liberaliseringsrichtlijn heeft omgezet⁽²⁴⁾, had ENEL niet langer het monopolie op de levering van stroom in Italië en is het in diverse entiteiten opgesplitst.
- (42) In 2000 heeft Italië besloten het Alumix-tarief op te nemen in het systeemdienstentarief⁽²⁵⁾. Die nieuwe status bracht een eerste substantiële wijziging van het financieringsmechanisme van het Alumix-tarief met zich. Daar waar ENEL vooraf stroom tegen gesubsidieerd tarief rechtstreeks aan Alcoa verkocht, ontving ENEL, op basis van het nieuwe mechanisme⁽²⁶⁾, het volledige bedrag van het standaardtarief voor industriële grootafnemers, terwijl de overige stroomverbruikers zorgden voor de nodige middelen om te garanderen dat Alcoa het tarief voor Alumix zou kunnen blijven betalen. In de praktijk kreeg Alcoa nominaal het volledige tarief berekend, maar kreeg de onderneming een directe korting op haar factuur. ENEL financierde deze korting uit de opbrengsten van een nieuwe parafiscale heffing die werd geïnd via tariefcomponent A4 van het stroomtarief, te voldoen door alle verbruikers⁽²⁷⁾. In 2002 heeft Alcoa een bilaterale overeenkomst met ENEL gesloten tegen een standaardtarief dat ongeveer gelijkloopt met het standaardtarief dat ENEL voor leveringen via het hoogspanningsnet berekent.
- (43) Een verdere belangrijke aanpassing vond in 2004 plaats toen AEEG *delibera* nr. 148/04 goedkeurde, waarmee het volledige tariefbeheer aan Cassa Conguaglio werd overgedragen. Op basis van dat systeem behield ENEL de opbrengst van tariefcomponent A4 niet meer voor zich, maar droeg zij deze volledig aan Cassa Conguaglio over, die de berekeningen uitvoerde en Alcoa vergoedde. In de praktijk betaalde Alcoa in dit mechanisme het contractueel met ENEL overeengekomen tarief en ontving zij achteraf van Cassa Conguaglio een compensatiebetaling waardoor zij de facto het tarief van Alumix kon blijven betalen. Voor Alcoa is dit nieuwe beheersmechanisme in

⁽²⁴⁾ Zie voetnoot 21.

⁽²⁵⁾ In artikel 2 van het decreet van het ministerie van Industrie, Handel en Kleinbedrijf van 26 januari 2000 werden de bestaande gesubsidieerde tarieven, zoals die voor Alcoa, aangemerkt als een nieuwe categorie systeemdiensten. Die indeling is in de daaropvolgende wetgeving bevestigd, laatstelijk in artikel 1, lid 1, onder c), van wet nr. 83 van 17 april 2003.

⁽²⁶⁾ Ingevoerd bij *delibera* AEEG nr. 204/99.

⁽²⁷⁾ Nauwkeuriger geformuleerd, op basis van het bij *delibera* AEEG nr. 204/99 ingevoerde stelsel, werd het beheer van de gesubsidieerde tarieven toevertrouwd aan lokale distributeurs en aan de Cassa Conguaglio. De lokale distributeurs ontvingen de opbrengsten van tariefcomponent A4 en stortten die door naar de Cassa Conguaglio, die daarvoor een bijzondere rekening beheerde (de *Conto per la perequazione dei contributivi sostitutivi dei regimi tariffari speciali* (rekening voor de verevening van de vervangende bijdragen in speciale tariefregelingen)). Ingeval de distributeur echter een gesubsidieerd tarief aan een van zijn afnemers had moeten toestaan, kon deze de opbrengsten behouden van de door zijn andere afnemers betaalde tariefcomponent A4 om zo de directe korting op de factuur van de afnemer met een gesubsidieerd tarief te recupereren. Indien de inkomsten van de distributeur ontoereikend waren, werd het saldo door de Cassa Conguaglio uit de middelen van de bijzondere rekening vereffend. Zie voorts *delibera* AEEG nr. 228/01, met name de artikelen 43 en 56 van de bijlage met de *Testo integrato* (geconsolideerd overzicht van de regels inzake levering van stroom in Italië).

september 2004 in werking getreden en het wordt tot op heden toegepast⁽²⁸⁾.

2.5. De bestreden eerste verlenging van het Alcoa-tarief

- (44) In het decreet van 2004 heeft de Italiaanse regering het gesubsidieerde stroomtarief dat bij decreet van 19 december 1995 was ingesteld voor (vert.) „de stroomlevering ten behoeve van de productie en de verwerking van aluminium, lood, zilver en zink in productielocaties die bestaan op het tijdstip van de inwerkingtreding van het onderhavige decreet, welke zijn gelegen in gebieden met een insulair karakter die worden gekenmerkt door het ontbreken van of ontoereikende aansluitingen op de landelijke stroom- en gasnetwerken”⁽²⁹⁾, verlengd tot en met 30 juni 2007.
- (45) In de praktijk was het decreet van 2004 bedoeld om: a) het bestaande tarief voor Alcoa te verlengen tot juni 2007, en b) deze regeling uit te breiden tot andere ondernemingen op Sardinië (Portovesme, ILA en Euroallumina).
- (46) De bij het decreet van 2004 ingestelde verlenging van het Alcoa-tarief is, op toezichtsniveau, ten uitvoer gelegd bij *delibera* AEEG nr. 148/04, waarmee ook de reeds in overweging 43 beschreven aanpassingen aan het financieringsmechanisme zijn ingevoerd.
- (47) Deze eerste verlenging van het tarief is onderzocht in het kader van de formele onderzoekprocedure die in zaak C 38/04 is ingeleid ten aanzien van het decreet van 2004⁽³⁰⁾. Volgens Italië⁽³¹⁾ is het decreet van 2004 niet ten uitvoer gelegd wat betreft Alcoa, dat nog steeds het tarief krijgt op basis van de oorspronkelijke rechtsgrondslag (het decreet van 1995).

2.6. De bestreden tweede verlenging van het Alcoa-tarief

- (48) Bij artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 hebben de Italiaanse autoriteiten het gesubsidieerde tarief voor Alcoa tot 2010 verlengd tegen de tariefvoorwaarden zoals die per 31 december 2004 van kracht waren⁽³²⁾. Volgens wet nr. 80/2005 diende de tariefverlenging in te gaan per 1 januari 2005. Dit tijdstip is echter nadien gewijzigd en, op instructie van de nationale overheid, bij *delibera* AEEG nr. 286/05 aangepast tot 1 januari 2006.

⁽²⁸⁾ Aangetekend zij evenwel dat *delibera* nr. 148/04 van AEEG voor Alcoa gedeeltelijk buiten toepassing is verklaard. In dat besluit werd een nieuwe berekeningsmethode ingevoerd voor de compensatiebetaling die de begunstigten van gesubsidieerde tarieven uitgekeerd krijgen. Voor Alcoa zou deze methode een verlaging van de subsidie betekenen, namelijk een nettoverhoging van het gesubsidieerde tarief. Alcoa heeft tegen deze bepaling beroep ingesteld bij het Tribunale Amministrativo della Lombardia. Bij arrest van 10 mei 2005 heeft deze rechtbank het betrokken besluit ten dele nietig verklaard voor zover het op Alcoa betrekking had. Bijgevolg bleef de compensatiebetaling van Alcoa verlopen volgens de methode van vóór *delibera* nr. 148/04, waarmee Alcoa ook van het Alumix-tarief verzekerd bleef.

⁽²⁹⁾ Formulering van artikel 1 van het decreet van 2004. Deze bepaling ziet ook op de smelterij van Alcoa te Fusina, ook al is die smelterij niet gevestigd op een eiland en zonder aansluitingen op het stroomnet.

⁽³⁰⁾ Besluit C(2004) 4329 van de Commissie van 16 november 2004 (PB C 30 van 5.2.2005, blz. 7).

⁽³¹⁾ Brief van 3.3.2006.

⁽³²⁾ Zie voetnoot 12 voor de volledige tekst van dit artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005.

- (49) Om het tarief te bepalen dat Alcoa na 2005 zou moeten gaan betalen, is met wet nr. 80/2005 een indexeringsmechanisme ingevoerd waardoor, vanaf 1 januari 2006, het gesubsidieerde tarief (namelijk het in het Alumix-besluit voor 2005 bepaalde tarief) op jaarbasis met 4 % zou stijgen of, wanneer dit bedrag hoger zou uitvallen, de gemiddelde procentuele stijging van de wholesaletarieven op de stroombeurzen van Amsterdam en Frankfurt ⁽³³⁾.
- (50) Na overleg echter met de begunstigen heeft AEEG een andere uitlegging gegeven aan het aanpassingsmechanisme. In *delibera* AEEG nr. 217/05 is namelijk bepaald dat de jaarlijkse tariefverhoging de gemiddelde wholesaletarieven zou volgen, maar niet meer dan 4 % zou mogen bedragen. Dit aanpassingsmechanisme heeft zich in de feiten vertaald in jaarlijkse stijgingen van het gesubsidieerde tarief die lager liggen dan hetgeen aanvankelijk in de wetgeving was bepaald.
- (51) Ten aanzien van de tweede verlenging is de formele onderzoekprocedure ingeleid in het kader van zaak C 36/06. Toen de Commissie de formele onderzoekprocedure had ingeleid ten aanzien van artikel 11, lid 12, van wet nr. 80/2005, heeft AEEG bij *delibera* nr. 190/06, overeenkomstig wet nr. 80/2005, de betalingen afhankelijk gesteld van de eis dat Alcoa een bankgarantie of een *parent company guarantee* zou afgeven ter dekking van het risico dat steun diende te worden teruggevorderd.
- (52) Een overzicht van de betalingen van Cassa Conguaglio aan Alcoa in de periode van januari 2006 tot januari 2009 wordt in de onderstaande tabel gegeven. De cijfers voor 2009 zijn onvolledig, omdat alleen de betalingen die in januari 2009 hebben plaatsgevonden, in aanmerking worden genomen, terwijl Alcoa ook in de maanden daarop betalingen heeft ontvangen.

(in EUR)

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

3. BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE PROCEDURE VAN ARTIKEL 88, LID 2, VAN HET EG-VERDRAG

- (53) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de formele onderzoekprocedure was op de volgende gronden gebaseerd.

3.1. Steunmaatregel C 38/A/04

- (54) De Commissie heeft de bij het decreet van 2004 ingestelde tarieven als exploitatiesteun aangemerkt en heeft onderzocht of die steun kon worden goedgekeurd op grond van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen ⁽³⁴⁾ (hierna „richtsnoeren regionale steun” genoemd), aangezien Sardinië in 2004 een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag was. De Commissie formuleerde twijfel of de steun op die grondslag kon worden goedgekeurd aangezien deze ad-hocsteun, die een beperkt aantal ondernemingen wordt verleend, de regionale ontwikkeling niet leek te bevorderen.
- (55) Wat het specifieke geval Alcoa betreft, heeft de Commissie beklemtoond dat het nieuwe tarief leek af te wijken van het Alumix-tarief omdat dit laatste tarief was verleend door ENEL, de Italiaanse stroomleverancier in een monopolieregeling, terwijl het bij het nieuwe tarief om een selectieve overheidsmaatregel ging die het verschil moest compenseren tussen het met een stroomproducent overeengekomen markt-tarief en het in 1999 vastgestelde gesubsidieerde tarief.
- (56) Voorts vroeg de Commissie zich af of met de maatregel mogelijk niet het minimumniveau voor de vennootschapsbelasting werd verlaagd. Dergelijke verlaging zou Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit ⁽³⁵⁾ als rechtsgrondslag moeten hebben.

⁽³³⁾ Artikel 11, lid 13, van wet nr. 80/2005.

⁽³⁴⁾ PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9, de punten 4.15, 4.16 en 4.17.

⁽³⁵⁾ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

3.2. Steunmaatregel C 36/B/06

- (57) Het besluit van 2006 tot inleiding van de formele onderzoekprocedure zag specifiek op het Alcoa-tarief⁽³⁶⁾. De Commissie deed opmerken dat het toezichtskader en de marktvoorwaarden ten tijde van het Alumix-besluit enigszins verschilden van die in de periode waarop het besluit tot inleiding van de procedure zag. Met name is de elektriciteitsmarkt inmiddels geliberaliseerd en is het beheer van de regeling aan Cassa Conguaglio toevertrouwd. De Commissie achtte het dan ook noodzakelijk om opnieuw na te gaan of er bij het Alcoa-tarief sprake was van staatssteun.
- (58) De Commissie was van oordeel dat dit tarief staatssteun vormde omdat: a) het verlaagde stroomtarief een economisch voordeel inhield; b) het besluit om het tarief toe te kennen door de Italiaanse autoriteiten was genomen en werd gefinancierd door een overdracht van staatsmiddelen in de vorm van een parafiscale heffing; c) de maatregel de mededinging dreigde te vervalsen, en d) het intracommunautaire handelsverkeer ongunstig werd beïnvloed omdat er voor aluminium internationaal handelsverkeer plaatsvindt. De Commissie heeft de maatregel als exploitatiesteun aangemerkt.
- (59) Voorts heeft de Commissie verklaard dat haar vroegere conclusie dat het Alumix-tarief geen staatssteun vormde, niet betekende dat de nieuwe maatregel daardoor bestaande steun vormde. De goedkeuring van de Commissie van het tarief voor Alumix, op basis van de economische beoordeling van de toenmalige omstandigheden, was in de tijd beperkt en kon niet gelden voor de bij wet nr. 80/2005 vastgestelde tariefverlenging.
- (60) Wat de verenigbaarheid betreft, is de Commissie nagegaan of het gesubsidieerde tarief kon worden goedgekeurd op grond van de richtsnoeren regionale steun.
- (61) Ten aanzien van de productielocatie in de regio Veneto tekende de Commissie aan dat deze niet was gevestigd in een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag — en dus niet voor regionale steun in aanmerking kwam.
- (62) Sardinië was tot eind 2006 een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a). Wel had de Commissie twijfel of de maatregel kon worden goedgekeurd op basis van de richtsnoeren regionale steun die op dat tijdstip van toepassing waren⁽³⁷⁾.
- (63) Ondanks het feit dat Italië heeft beklemtoond dat de hoge stroomtarieven op Sardinië een belemmering vormden voor de ontwikkeling van het eiland, heeft de Commissie geoordeeld dat Italië niet had aangetoond dat de tarieven op Sardinië aanzienlijk hoger lagen in doorsnee of, meer specifiek, voor energie-intensieve ondernemingen (Italië heeft geen gegevens verschaft over bilaterale
- contracten tussen energie-intensieve ondernemingen en hun leveranciers, met als argument dat dit soort gegevens niet tot het publieke domein behoren). Bovendien heeft Italië evenmin een verklaring gegeven waarom hogere tarieven een regionale handicap zouden zijn, noch hoe het bewuste tarief tot de regionale ontwikkeling zou bijdragen. De Commissie deed opmerken dat zij in het geval van steunmaatregel C 34/02⁽³⁸⁾ niet ermee had ingestemd dat het ontbreken op Sardinië van aansluitingen op energienetwerken als een hinderpaal voor de ontwikkeling van het mkb in de regio kon worden aangemerkt; in die zaak heeft zij dan ook een negatieve beschikking gegeven. De Commissie heeft derhalve twijfel geformuleerd ten aanzien van de noodzaak van de steun.
- (64) Voorts had de Commissie twijfel of deze ad-hocsteun evenredig was aan de regionale handicaps, mede gelet op de methode die voor de berekening van het gesubsidieerde tarief werd gebruikt en die geen enkel verband hield met de tarieven die elders in Italië worden berekend.
- (65) De Commissie tekende aan dat de steun niet degressief was in reële termen, gelet op het plafond van 4 % dat voor tariefverhogingen was bepaald.
- (66) Wat betreft de periode die onder de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013⁽³⁹⁾ valt, heeft de Commissie opgemerkt dat Sardinië niet langer voor regionale steun op grond van artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag in aanmerking komt, en met name exploitatiesteun. Op grond van deze richtsnoeren regionale steun zou weliswaar een overgangperiode van twee jaar kunnen worden goedgekeurd ten behoeve van de lineaire afbouw van bestaande regelingen voor exploitatiesteun, maar toch leek het, mede gelet op de twijfel bij en het versturende karakter van de steun, niet passend de invoering van nieuwe exploitatiesteun voor een aantal maanden toe te staan om deze daarna geleidelijk te doen afbouwen.
- (67) Geconcludeerd dient te worden dat de Commissie twijfel had geformuleerd of het wel mogelijk was het gesubsidieerde tarief voor Alcoa goed te keuren als regionale steun of op een andere grondslag, die Italië hoe dan ook niet heeft aangegeven.

3.3. Beroep van Alcoa tegen het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure

- (68) Alcoa heeft tegen het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure beroep ingesteld bij het Gerecht van eerste aanleg. Op 25 maart 2009 heeft het Gerecht een arrest gewezen (hierna „het arrest van het Gerecht” genoemd) waarin het besluit tot inleiding van de procedure is bevestigd en de argumenten van Alcoa over de hele lijn zijn afgewezen⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁸⁾ Beschikking 2003/228/EG van de Commissie van 16 oktober 2002 betreffende de steunregeling die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen voor de vermindering van de energiekosten van kleine en middelgrote ondernemingen in de regio Sardinië (PB L 91 van 8.4.2003, blz. 38).

⁽³⁹⁾ PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13.

⁽⁴⁰⁾ Arrest van 25 maart 2009, zaak T-332/06, *Alcoa Trasformazioni Srl/Commissie* (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.) (beroep aanhangig).

⁽³⁶⁾ Het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure zag ook op Terni. Niettemin werden de tarieven voor Terni en Alcoa afzonderlijk beoordeeld.

⁽³⁷⁾ PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9, punt 4.

4. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (69) Na de uitnodiging van de Commissie opmerkingen te maken ten aanzien van de beide besluiten tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure zijn er reacties ontvangen van Alcoa en van belanghebbenden. In de onderhavige zaak worden hier alleen de opmerkingen samengevat die op het Alcoa-tarief zien.

4.1. De opmerkingen van Alcoa

4.1.1. Steunmaatregel C 38/A/04

- (70) Volgens Alcoa is het tarief bedoeld om marktfalen aan te pakken, met name het onvermogen van de recent geliberaliseerde stroommarkt om concurrerende tarieven aan te bieden als gevolg van de sterke marktmacht van de gevestigde exploitanten. Dit marktfalen zou met name op Sardinië spelen. Onder die omstandigheden zouden initiatieven van de toezichthouder nodig zijn, ook in de vorm van tariefregelingen, om de overgang van een monopoliesituatie naar volledige concurrentie te begeleiden.

- (71) In de juridische analyse van Alcoa wordt beklemtoond dat het tarief geen staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vormt, aangezien de omstandigheden die het besluit van 1996 rechtvaardigden dat er in de zaak-Alumix geen sprake was van staatssteun, nog steeds blijven gelden. Meer bepaald zou met het tarief geen voordeel worden verleend, zou de financieringsmethode geen overdracht van staatsmiddelen inhouden en zou, gezien de kenmerken van het handelsverkeer voor primair aluminium, het tarief het intracommunautaire handelsverkeer noch de mededinging ongunstig beïnvloeden.

- (72) Alcoa voert ook aan dat, mocht de maatregel als staatssteun worden aangemerkt, het Sardijnse tarief verenigbaar zou zijn op grond van de regels inzake regionale steun.

4.1.2. Steunmaatregel C 36/B/06

- (73) Alcoa betoogt dat met het tarief marktfalen wordt aangepakt, dat het geen staatssteun vormt, dat het hoe dan ook om bestaande steun gaat — en niet om nieuwe steun — en dat het beginsel van het gewettigd vertrouwen aan de terugvordering van de steun in de weg staat.

- (74) Alcoa verschaft uitvoerige informatie over de productie van en de handel in aluminium. De productie van primair aluminium (smelten) is het meest energievretende industriële proces (met een verbruik van 15 kWh per kilogram geproduceerd aluminium). In 2006 bedroeg de mondiale productie van primair aluminium 33,7 miljoen ton, waarvan slechts 4,5 miljoen in de EER werd geproduceerd. De EU-25 en de EER zijn grote netto-importeurs van primair aluminium. In 2006 werd in de EU-25 voor 4,7 miljoen ton geïmporteerd en volgens prog-

noses zou de import in 2010 oplopen tot 5,5 miljoen ton. In 2006 waren in de EU-25 in de aluminiumsector rechtstreeks 106 000 personen in dienst⁽⁴¹⁾ en indirect zo'n 300 000. In de EU-25 waren er, op het tijdstip dat Alcoa haar opmerkingen indiende, 22 smelterijen voor primair aluminium in bedrijf (31 in de EER), en alle draaiden op volle capaciteit.

- (75) Primair aluminium is een basisproduct en de internationale referentieprij wordt bepaald op de London Metal Exchange. De beide Italiaanse smelterijen te Fusina en Portovesme produceren zo'n 200 000 ton. Volgens Alcoa kan deze beperkte productie geen invloed hebben op de prijzen voor primair aluminium.

4.1.2.1. Stroomleveringsovereenkomsten zijn onmisbaar

- (76) Stroom is de grootste kostenpost bij de productie van primair aluminium. Volgens Alcoa kunnen de smelterijen alleen functioneren indien er met stroomproducenten langlopende stroomleveringsovereenkomsten worden gesloten. Kostengeoriënteerde langlopende overeenkomsten kunnen ook nu nog worden gesloten met leveranciers die daartoe bereid zijn, zoals blijkt uit de overeenkomst die Alcoa op IJsland heeft gesloten⁽⁴²⁾. Volgens Alcoa echter zijn smelterijen, zonder op de productiekosten georiënteerde contractuele regelingen, verplicht te sluiten. De conclusie van Alcoa is dat zij — zonder de verlenging van het tarief — verplicht zou zijn haar beide productie-locaties (te Fusina (Veneto) en te Portovesme (Sardinië)) per direct te sluiten.

- (77) Alcoa beklemtoont dat de regeringen van diverse lidstaten, gelet op het feit dat de stroommarkten niet correct functioneren, energie-intensieve industriële verbruikers en stroomproducenten aanmoedigen om langlopende, kostengeoriënteerde leveringsovereenkomsten te sluiten. Dit soort oplossingen wordt gezien als tijdelijke maatregelen die noodzakelijk zijn om billijke tarieven te garanderen en om de sluiting van industriële ondernemingen te voorkomen. Alcoa geeft een kort overzicht van de maatregelen die zo zijn genomen: in Finland (consortia die investeren in een nieuwe kernreactor, met recht op stroomafname tegen een op de productiekosten gebaseerd tarief), in Duitsland (35-50 % korting op de transmissiekosten, plus een korting voor grote industriële verbruikers op de kosten met betrekking tot hernieuwbare energiebronnen), in Spanje (gereguleerde tarieven), in Frankrijk (consortia van grootverbruikers die in nieuwe kerncentrales investeren, gereguleerde rendementspercentages), in Zweden (consortia voor investeringen in nieuwe centrales) en in België (inkoopconsortia).

⁽⁴¹⁾ In dit van Alcoa afkomstige cijfer is niet alleen het smelten van primair aluminium begrepen, maar ook de verdere be- en verwerking ervan, die arbeidsintensiever is.

⁽⁴²⁾ Op basis van die overeenkomst heeft de IJslandse stroomproducent toegezegd een nieuwe waterkrachtcentrale te bouwen en stroom te leveren aan de smelterij van Alcoa tegen een tarief dat de stroomproducent een rendement van 5,5 % 's jaars garandeerde. Dit voorstel is goedgekeurd door de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA bij Besluit nr. 40/03/COL van 14 maart 2003.

- (78) Alcoa beklemtoont dat de Commissie zelf, in haar sectorale onderzoek voor de energiesector⁽⁴³⁾, erkent dat de Europese stroommarkten niet goed functioneren. Alcoa geeft voorts een overzicht van een reeks initiatieven die door de Commissie in de energiesector zijn genomen of aangekondigd, zoals de werkzaamheden van de High Level Group on Energy, Competitiveness and the Environment⁽⁴⁴⁾.

4.1.2.2. Het tarief vormt geen staatssteun

- (79) Alcoa voert aan dat het tarief geen staatssteun vormt omdat: a) er geen enkele substantiële wijziging heeft plaatsgevonden in de omstandigheden die de Commissie hadden doen besluiten dat met het Alumix-tarief geen voordeel werd verleend, met name dat het door Alcoa betaalde tarief nog steeds strookte met de in het Alumix-besluit van de Commissie genoemde parameters; b) de maatregel de mededinging niet verstoort noch het intracommunautaire handelsverkeer beïnvloedt, en c) met de maatregel, volgens vaste rechtspraak van de Gemeenschapsrechter, geen staatsmiddelen worden verleend.

4.1.2.3. Geen voordeel

- (80) Volgens Alcoa is het bij de beoordeling van de vraag of er sprake is van een voordeel, van cruciaal belang vast te stellen of het tarief dat Alcoa betaalt, onder een *normaal* markttarief ligt. Alcoa verklaart dat het bijzondere tarief gelijkwaardig is aan het tarief dat de onderneming had moeten betalen onder *normale* marktvoorwaarden — in een *volledig concurrerende markt* dus. In de zaak-Alumix was de Commissie tot de bevinding gekomen dat op een volledig concurrerende markt een particuliere stroomleverancier aan zijn beste klanten stroom had verkocht tegen het marginale tarief, vermeerderd met een kleine bijdrage in de vaste kosten, en dat de staat tarieven mocht vaststellen die op diezelfde criteria zijn gebaseerd. Volgens Alcoa is het criterium dat in deze zaak dient te worden toegepast, de vraag of de tarieven die Alcoa betaalt hoger of lager liggen dan de marginale kosten van haar stroomleverancier (vermeerderd met een bepaalde bijdrage in de vaste kosten). Alcoa heeft, ter staving van dat argument, de volgende berekeningen verschaft.

(in EUR/MWh)

	2005	2006
Sardinië		
Bijzonder tarief voor Alcoa Portovesme	24,94	25,90
Minimaal pool tarief zone Sardinië (IPEX)	20,02	21,0
Veneto		
Bijzonder tarief voor Alcoa Fusina	25,7	27,1
Minimaal pool tarief zone Noord-Italië	20,02	21,0

- (81) Zowel voor Sardinië als voor de regio Veneto hanteert Alcoa de minimumtarieven van de Italian Power Stock Exchange (IPEX) (20,2 EUR/MWh in 2005 en 21,0 EUR/MWh in 2006) als maatstaf voor de marginale kosten van basislastproducenten, aangezien geen enkele leverancier stroom op de spotmarkt zou verkopen tegen tarieven die lager liggen dan zijn marginale kosten — en dus zouden de minimale spotprijzen hoger liggen dan de marginale productiekosten. De onderneming betoogt dat de betrouwbaarheid van het zo-even genoemde minimumtarief kan worden bevestigd door dit te vergelijken met de normale marginale kosten voor kolengestookte stroomcentrales, waarvan Alcoa de kosten op 20 EUR/MWh raamt.
- (82) Samengevat, zouden, volgens Alcoa, in Veneto en op Sardinië de in de overwegingen 80 en 81 genoemde methoden bevestigen dat de tarieven die Alcoa worden berekend, in lijn zijn met de in het Alumix-besluit aangegeven criteria.
- (83) Alcoa betwist het vermeende gebruik door de Commissie van gemiddelde IPEX-tarieven als parameter die moet worden gehanteerd bij het beantwoorden van de vraag of er van een voordeel sprake is. Alcoa bevestigt dat het gemiddelde IPEX-tarief niet representatief is voor het tarief dat moet worden betaald door een industriële grootverbruiker als Alcoa, die 24 uur per dag stroom verbruikt en die geen stroom zou afnemen op de spotmarkt, maar die een bilaterale, langlopende leveringsovereenkomst zou sluiten.

⁽⁴³⁾ Zie mededeling van de Commissie „Onderzoek op grond van artikel 17 van Verordening (EG) nr. 1/2003 naar de Europese gas- en elektriciteitssectoren (Eindverslag)”, SEC(2006) 1724, COM(2006) 851 definitief.

⁽⁴⁴⁾ Eerste verslag van de High Level Group, „Contributing to an integrated approach on competitiveness, energy and environment policies” (http://ec.europa.eu/enterprise/environment/hlg_en.htm). Deze High Level Group is een forum waaraan vertegenwoordigers van de Commissie en bedrijfsleiders deelnemen.

- (84) Bovendien, zo nog steeds Alcoa, beschikt ENEL bijna overal in Italië over een machtspositie op de markt voor stroomlevering. Met name op Sardinië wordt ENEL tegen concurrentie van leveranciers van buiten Sardinië beschermd door de beperkte interconnectiecapaciteit tussen Sardinië en het Italiaanse vasteland. Bijgevolg wordt in Italië noch de spotmarkt noch de markt voor langlopende leveringsovereenkomsten momenteel gekenmerkt door een echt concurrerende structuur. Daarom beantwoorden de tarieven die ENEL aan Alcoa berekent niet aan de tarieven die normaal gesproken zouden gelden op een volledig concurrerende markt op Sardinië of in de regio Veneto.
- (85) Geconcludeerd dient te worden dat Alcoa betoogt dat de tarieven die Italië heeft betaald, nog steeds volledig in overeenstemming zijn met de criteria die de Commissie in haar Alumix-besluit had vastgesteld, en die een getrouwe afspiegeling zijn van hetgeen zich zou voordoen indien de markt correct zou functioneren. Bijgevolg is Alcoa geen voordeel verleend dat zij op een volledig concurrerende markt niet had kunnen krijgen.

4.1.2.4. Geen beïnvloeding van het handelsverkeer

- (86) Alcoa betoogt dat het tarief het intracommunautaire handelsverkeer niet beïnvloedt en de mededinging niet kan vervalsen. De prijs voor primair aluminium wordt op de London Metal Exchange vastgesteld, en de verschillen in de lokale productiekosten vertalen zich niet in prijsverschillen. De Italiaanse productie van primair aluminium is zo bescheiden dat deze, volgens Alcoa, geen invloed op de wereldprijzen kan hebben.
- (87) De vraag naar primair aluminium in de EU-25 is steeds blijven stijgen (een vraagstijging van 42 % in de periode 1996-2005). Toch heeft de Europese productie niet hetzelfde ritme gevolgd. In 2004 werd slechts 41 % van de EU-25-vraag gedekt door de EU-25-productie, ten opzichte van 50 % in 1996. Bijgevolg is er een toenemend productietekort in de Europese Unie, terwijl aan de vraag in toenemende mate wordt voldaan door invoer vanuit derde landen.
- (88) Volgens Alcoa zou, wanneer de aluminiumsector in Italië verdwijnt, geen nieuwe Italiaanse of EU-speler de in Italië gesloten capaciteit kunnen vervangen, aangezien de productielocaties in de Europese Unie reeds op volle capaciteit draaien en er voor nieuwe of bestaande producenten geen prikkel is om de eigen capaciteit uit te breiden, aangezien de langetermijnvooruitzichten onzeker zijn wat betreft de beschikbaarheid van stroom tegen redelijke tarieven.
- (89) Bovendien beweert Alcoa dat de belangen van de andere Europese producenten niet worden bedreigd door het voortbestaan van de Italiaanse tariefregelingen, aangezien daarmee een stroomprijs wordt gegarandeerd die slechts marginaal onder het gewogen gemiddelde ligt dat EU-25-producenten van primair aluminium betalen.
- (90) Vergelijking van de gemiddelde tarieven voor smelterijen

(in EUR/MWh)

	2002	2003	2004	2005
Tarief smelterijen — gewogen gemiddelde Italië	22,0	23,4	24,2	25,1
Tarief smelterijen — gewogen gemiddelde EU-25	24,9	24,0	25,1	26,4
Tarief smelterijen — gewogen gemiddelde EER	21,4	21,2	22,0	23,3
Tarief smelterijen — gewogen mondiaal gemiddelde	21,1	19,3	19,4	21,2

4.1.2.5. Geen staatsmiddelen

- (91) Alcoa voert, op basis van het *arrest-Preussen-Elektra* ⁽⁴⁵⁾ en het *arrest-Pearle* ⁽⁴⁶⁾, aan dat de betrokken maatregel niet uit staatsmiddelen wordt gefinancierd. Volgens Alcoa worden de voor de financiering van het tarief vereiste middelen overgedragen tussen particuliere subjecten (van de stroomverbruikers aan Alcoa), terwijl de rol van de staat beperkt blijft tot het goedkeuren van een wet waarmee de betaling van de vereiste bedragen wordt opgelegd, zonder enige discretionaire bevoegdheid om over deze middelen te beschikken tenzij de toepassing van de tenuitvoerlegging van de in de wet vastgestelde regeling. Met name heeft Cassa Conguaglio, volgens Alcoa, geen enkele zeggenschap over de middelen en is zij gewoon een boekhoudkundige tussenpersoon.

⁽⁴⁵⁾ Arrest van 13 maart 2001, zaak C-379/98, *PreussenElektra AG/Schleswig AG e.a.*, Jurispr. 2001, blz. I-2099.

⁽⁴⁶⁾ Arrest van 15 juli 2004, zaak C-345/02, *Pearle BV e.a./Hoofbedrijfschap Ambachten*, Jurispr. 2004, blz. I-7139.

4.1.2.6. Bestaande steun en geen nieuwe steun

- (92) Voorts betoogt Alcoa dat, zelfs indien het tarief staatssteun zou zijn, deze maatregel „bestaande steun” zou vormen, en geen „nieuwe steun”.
- (93) Volgens Alcoa was het Alumix-besluit niet in de tijd beperkt en is het ook na 31 december 2005 blijven gelden. Alcoa voert aan dat de stelling van de Commissie als zou er door „een verandering in de omstandigheden” een eind zijn gekomen aan de effectiviteit van het Alumix-besluit ongegrond is, aangezien noch de liberalisering van de markt noch de rol waarmee Cassa Conguaglio is belast, een substantiële wijziging inhouden ten opzichte van het voordeel (of veeleer, het ontbreken daarvan) dat uit de Alumix-regeling voortvloeit. Alcoa is na de hervormingen steeds hetzelfde nettotarief blijven toepassen en met dat tarief werd de afnemer van de stroom geen voordeel verleend, zoals in het Alumix-besluit wordt erkend. De hervormingen betekenden dan ook geen „wijziging van de omstandigheden” die het Alumix-besluit zijn werking zouden doen verliezen. Wat betreft de rol die Cassa Conguaglio heeft gekregen, ging het volgens Alcoa om een wijziging van louter administratieve aard, zonder enige invloed op het wezen van het mechanisme.
- (94) Voorts verklaart Alcoa dat de onderneming, zelfs indien de maatregel een wijziging in de omstandigheden zou blijken te zijn, toch het recht zou hebben deze maatregel als „bestaande steun” te laten aanmerken op grond van artikel 1, onder b), v), eerste zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999⁽⁴⁷⁾ (maatregelen die steun zijn geworden door de evolutie van de gemeenschappelijke markt). Een en ander zou worden bevestigd door de rechtspraak in het *arrest-Belgische coördinatiecentra*⁽⁴⁸⁾. Het Hof van Justitie heeft namelijk verklaard dat, zodra is komen vast te staan dat een bepaalde regeling geen staatssteun vormt, de Commissie haar positie alleen kan herzien overeenkomstig de regels voor bestaande steun — en dat deze herziening dus alleen voor de toekomst uitwerking kan hebben.
- (95) Volgens Alcoa doet het niet ter zake dat de liberalisering van de energiemarkten heeft plaatsgevonden nadat de Commissie het Alumix-besluit had goedgekeurd, aangezien de liberalisering de grondslag voor de conclusie dat van staatssteun geen sprake was, niet heeft gewijzigd (het feit dat de kosten de marginale kosten dekten) en dus ook niet een verandering van de aard van de maatregel heeft kunnen veroorzaken. Daarom kan de Commissie zich niet beroepen op artikel 1, onder b), v), tweede zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999⁽⁴⁹⁾ om de maatregel als „nieuwe steun” aan te merken. Voorts betoogt Alcoa dat, zelfs in de aanname dat een liberalisering een

rol heeft gespeeld, de Commissie, op grond van de rechtspraak in de zaak-Alzetta⁽⁵⁰⁾, zich niet mag baseren op artikel 1, onder b), v), tweede zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999.

- (96) De liberalisering van de stroommarkt heeft trouwens plaatsgevonden vooraleer Verordening (EG) nr. 659/1999 was vastgesteld. Bijgevolg kan deze verordening niet worden toegepast op maatregelen in de elektriciteitssector, zelfs indien deze maatregelen na de liberalisering steun zijn geworden; dergelijke maatregelen vallen daarentegen onder de toepassing van artikel 1, onder b), v), eerste zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999 („bestaande steun”) en de rechtspraak van het Hof in de zaak-Alzetta.

4.1.2.7. Gewettigd vertrouwen

- (97) Alcoa voert ook aan dat, zelfs indien de bestaande regeling niet als bestaande steun zou worden aangemerkt, de onderneming hoe dan ook het recht had zich te beroepen op het gewettigde vertrouwen, gelet op de aanzienlijke investeringen die Alcoa in de beide productielocaties heeft uitgevoerd in de overtuiging dat het tarief geen staatssteun vormde en gelet op het bestaan van precedents in de beschikkingspraktijk van de Commissie waaruit blijkt dat er een zekere discretionaire marge is bij de toepassing van „de behandeling van bestaande steun”, met name de beschikking van de Commissie betreffende de Franse regeling belastingvrijstelling voor voorzieningen ten behoeve van buitenlandse vestigingen van ondernemingen⁽⁵¹⁾.

4.1.2.8. Het Sardijnse tarief verenigbaar als regionale steun

- (98) Volgens Alcoa zou, wat de productielocatie op Sardinië betreft, de bestreden maatregel hoe dan ook voldoen aan de voorwaarden om regionale steun te kunnen krijgen.
- (99) Alcoa beschrijft de regionale handicaps van Sardinië en de problemen van energie-intensieve bedrijfstakken als gevolg van het ontbreken op Sardinië van interconnectie voor stroom en het bestaan van een duopolie ENEL/ENDESA, dat de normale concurrentiewerking verstoort en de tarieven hoog houdt - ook voor grootverbruikers. Het bijzondere tarief zou zijn bedoeld om dat nadeel aan te pakken.
- (100) Alcoa beklemtoont dat de sluiting van de smelterijen direct tot het verlies van 2 500 banen zou leiden. Gezien echter de positie van Alcoa als een van de belangrijkste werkgevers in de regio, zou er ook een indirect effect spelen voor nog eens duizenden arbeidsplaatsen. De impact zou in het geval van een onmiddellijke sluiting nog dramatischer zijn dan bij een geleidelijke afbouw van de activiteiten.

⁽⁴⁷⁾ PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

⁽⁴⁸⁾ Arrest van 22 juni 2006, gevoegde zaken C-182/03 en C-217/03, *België en Forum 187 vzw/Commissie*, Jurispr. 2006, blz. I-547, punt 77.

⁽⁴⁹⁾ Artikel 1, onder b), v), tweede zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999 luidt als volgt: „maatregelen die vanwege de liberalisering van een activiteit door het Gemeenschapsrecht steun zijn geworden, worden na de voor de liberalisering voorgeschreven datum niet als bestaande steun beschouwd”.

⁽⁵⁰⁾ Arrest van 15 juni 2000, gevoegde zaken T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 tot 607/97, T-1/98, T-3/98 tot T-6/98 en T-23/98, *Alzetta Mauro e.a./Commissie*, Jurispr. 2000, blz. II-2319, punten 142-143, bevestigd door het Hof van Justitie in zijn arrest van 29 april 2004, zaak C-298/00 P, *Italië/Commissie*, Jurispr. 2004, blz. I-4087.

⁽⁵¹⁾ Beschikking 2002/347/EGKS van de Commissie van 21 november 2001 betreffende de Franse regeling inzake belastingvrijstelling voor voorzieningen ten behoeve van buitenlandse vestigingen van ondernemingen (PB L 126 van 13.5.2002, blz. 27), overweging 33.

- (101) Alcoa betoogt dat het tarief voldoet aan het evenredigheidsbeginsel, aangezien het beperkt blijft tot hetgeen nodig is om het marktfalen (het ontbreken van een concurrerende Sardijnse markt) aan te pakken en het tarief in overeenstemming is met het gewogen gemiddelde van de stroomtarieven die andere smelterijen in de EU-25 betalen.
- (102) Volgens Alcoa is niet aangetoond dat de maatregel niet degressief zou zijn. Dit degressieve karakter dient te worden beoordeeld ten opzichte van de marginale kosten van de leveranciers: om aan te tonen dat het tarief niet degressief is, dient de Commissie aan te tonen dat deze kosten zouden stijgen. Wat betreft de maximering van de tariefstijging op 4 % — die door de Commissie wordt betwist omdat daardoor het degressieve karakter van het tarief niet zou zijn gegarandeerd — verklaart Alcoa dat het normaal is dat het tarief voor een bepaalde periode wordt vastgelegd. Bovendien zou een plafond een afspiegeling moeten zijn van een normale trend en geen rekening mogen houden met abnormale omstandigheden, zoals de uitzonderlijke verhoging van de olieprijs. Ten slotte tekent Alcoa aan dat de Commissie het degressieve karakter heeft erkend van een mechanisme waarmee een voordeel voor vier tot vijf jaar behouden bleef — en waarmee het dus geleidelijk werd opgebouwd ⁽⁵²⁾.
- (103) Alcoa verklaart dat het tarief een overgangstarief is omdat de looptijd ervan beperkt is tot het tijdstip dat het probleem van de interconnectie met het vasteland (vermoedelijk in 2010) is opgelost. Voorts zou de stelling van de Commissie als zou de maatregel meer dan vijf jaar van kracht zijn, ongegrond zijn omdat het tarief tot dusver geen steun vormde.
- (104) Ten slotte voert Alcoa aan dat de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 ⁽⁵³⁾ in wezen niet van toepassing zijn omdat het tarief is toegekend vóór 2007 en dus dient te worden getoetst aan de richtsnoeren regionale steun van 1998 ⁽⁵⁴⁾, zoals aangegeven in de overgangsbepalingen van de richtsnoeren van 2007.

4.2. Opmerkingen van derden

4.2.1. Steunmaatregel C 38/A/04

- (105) Een concurrent van Portovesme Srl ⁽⁵⁵⁾ heeft een analyse meegedeeld van het Alumix-tarief, waarvan de conclusie is dat alle gesubsidieerde tarieven die Italië op Sardinië op basis van het decreet van 2004 heeft toegekend, onrechtmatige staatssteun vormen die niet kan worden goedgekeurd als exploitatiesteun voor regionale doeleinden en die onverenigbaar dient te worden verklaard.

4.2.2. Steunmaatregel C 36/B/06

- (106) Twee verenigingen van aluminiumproducenten betogen dat de tarieven noodzakelijk zijn om de verhuizing van

de industrie buiten de Europese Unie tegen te gaan, in afwachting van een oplossing op lange termijn.

- (107) De in overweging 105 bedoelde concurrent van Portovesme Srl heeft de Commissie verzocht bij de beoordeling van de onderhavige zaak zijn bijdrage in zaak C 13/06 ⁽⁵⁶⁾ mee in rekening te nemen. Ook nu concludeert deze onderneming dat de tarieven onverenigbaar dienen te worden verklaard.
- (108) Italië heeft de Commissie verzocht geen rekening te houden met deze opmerkingen, die zij niet ter zake doende vindt, omdat zaak C 13/06 niet hetzelfde voorwerp heeft: de in zaak C 13/06 onderzochte maatregelen zouden nieuwe steun vormen, terwijl het bij het Alcoa-tarief om de verlenging van een bestaande maatregel zou gaan. Voorts zou de belanghebbende derde, die geen aluminiumproducent is, niet rechtstreeks door de maatregel ten faveure van Alcoa worden geraakt.
- (109) De Commissie kan in dit verzoek van Italië niet bewilligen. Het feit dat het Alcoa-tarief een andere achtergrond heeft dan de andere tarieven, doet niet af aan de relevantie van de opmerkingen ten aanzien van de maatregel, waarbij relevante kwesties aan bod komen zoals het staatssteunkarakter van de Sardijnse stroomtarieven, de bijdrage ervan aan de regionale ontwikkeling en de invloed ervan op de mededinging. Bovendien is het, in een onderzoek op grond van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag, niet noodzakelijk dat een belanghebbende rechtstreeks en individueel wordt geraakt door de maatregel ten aanzien waarvan opmerkingen worden gemaakt.

5. OPMERKINGEN VAN ITALIË

5.1. Steunmaatregel C 38/A/04

5.1.1. Het tarief is bedoeld om marktfalen aan te pakken

- (110) Italië beklemtoont dat de stroommarkt in de Europese Unie, zoals de Commissie zelf erkent, nog niet volledig concurrerend is. Ondernemingen, en met name de energie-intensieve ondernemingen, kunnen geen stroom inkopen tegen voorwaarden die onderling vergelijkbaar zijn tussen de verschillende lidstaten.
- (111) In Italië zijn er, ondanks de liberalisering van de sector, structurele zwaktes (zoals bijvoorbeeld onvoldoende interconnectiecapaciteit) die zich vertalen in hoge stroomtarieven en een geconcentreerde marktstructuur die het voor in aanmerking komende afnemers moeilijk maakt hun eigen stroomleverancier te kiezen. Deze problemen zijn bijzonder acuut op Sardinië, waar er slechts twee leveranciers zijn. Italië betoogt dan ook dat een bijzondere tariefregeling die het vraagprofiel weerspiegelt, als gerechtvaardigd zou moeten gelden als een toezichtsmaatregel die de mechanismen simuleert welke zouden spelen op een volledig concurrerende markt. Met deze maatregel wordt het gelijke speelveld hersteld tussen energie-intensieve ondernemingen die in verschillende lidstaten actief zijn.

⁽⁵²⁾ Steunmaatregel E 24/95, Garantieregeling voor de nieuwe Duitse deelstaten, Besluit SG(96)D/D5500 van de Commissie van 18 juni 1996 en besluit SG (98) D/54570 van de Commissie van 11 november 1998

⁽⁵³⁾ PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13.

⁽⁵⁴⁾ Zie voetnoot 34.

⁽⁵⁵⁾ Vooraleer zaak C 38/04 werd opgesplitst, zag deze ook op andere begunstigde ondernemingen: Portovesme (zink), ILA (aluminiumproducten) en Euroallumina (aluminium).

⁽⁵⁶⁾ Steunmaatregel C 13/06 betreft de uitbreiding van het Alcoa-tarief tot Portovesme, ILA en Euroallumina op grond van artikel 11, lid 12, van wet nr. 80/2005.

5.1.2. Het tarief vormt geen staatssteun

- (112) Wat Alcoa betreft, voert Italië aan dat het Alumix-tarief dat aanvankelijk in het decreet van 1995 was vastgesteld, door de Commissie was aangemerkt als zijnde geen staatssteun omdat het objectief verband hield met het verbruiksprofiel van de smelterijen en een afspiegeling was van de specifieke kenmerken van vraag naar en aanbod van energie in de betrokken regio's.
- (113) Volgens Italië is het decreet van 2004 op dezelfde feitelijke elementen gebaseerd die de Commissie hadden doen besluiten dat er geen sprake was van staatssteun, mede gelet op de huidige crisis in de metallurgische industrie op Sardinië. Het verschil tussen het oude en het nieuwe stelsel betreft uitsluitend „de tariefstructuur”. Volgens Italië zijn deze aanpassingen noodzakelijk geworden nadat de aanzet voor een interne energiemarkt was gegeven en om de „tariefneutraliteit” te garanderen.
- (114) Meer bepaald betoogt Italië dat het Alcoa-tarief het verbod van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag niet schendt, aangezien er geen staatsmiddelen worden verschafte en het tarief de mededinging niet kan vervalsen noch het intracommunautaire handelsverkeer ongunstig kan beïnvloeden. De vaststelling dat de tariefregeling geen staatssteun vormt, was voor Italië de reden waarom het het niet nodig achtte om het decreet van 2004 aan te melden. Italië betoogt dat het hoe dan ook, nadat de formele onderzoekprocedure was ingeleid, de toepassing van het decreet van 2004 op Alcoa heeft stopgezet.

5.1.3. Geen staatsmiddelen

- (115) Wat betreft het gebruik van staatsmiddelen, voert Italië aan dat het tariefsstelsel volkomen vergelijkbaar is met het stelsel ten aanzien waarvan het Hof van Justitie, in de zaak-Preussen-Elektra, heeft verklaard dat daarmee geen staatsmiddelen waren gemoeid. Als met de boekhouding van het stelsel belaste uitvoeringsinstantie kon Cassa Conguaglio niet vrijelijk over de financiële middelen beschikken die zij beheert. Het feit dat AEEG en het ministerie van Financiën een zekere controle op de activiteiten van Cassa Conguaglio kunnen uitoefenen, betekent echter niet dat de staat vrijelijk over de betrokken middelen kan beschikken.

5.1.4. Geen beïnvloeding van het handelsverkeer

- (116) Ten aanzien van de vraag naar de beïnvloeding van het intracommunautaire handelsverkeer, lopen de argumenten van Italië gelijk met die van Alcoa (zie de overwegingen 86 tot en met 90).

5.1.5. Het Sardijnse tarief is verenigbaar met de regels inzake regionale steun

- (117) Volgens Italië kan het op Sardinië geldende tarief op grond van de volgende overwegingen hoe dan ook verenigbaar worden verklaard met de gemeenschappelijke markt. De marktimperfecties van de stroommarkt op Sardinië zijn een regionale handicap die het tarief wil uitschakelen. Het tarief heeft positieve effecten op de werkgelegenheid en op de instandhouding van het sociale en economische weefsel van het eiland. Ook is het evenredig aan de nadelen die de begunstigde onderneming ondervindt, beperkt in de tijd en een overgangsmaatregel.

5.2. Steunmaatregel C 36/B/06

5.2.1. Er is geen sprake van staatssteun

- (118) Italië achtte het niet noodzakelijk om de tariefverlenging waartoe in artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 is besloten, volgens de staatssteunregels aan te melden, omdat de maatregel nog steeds geen staatssteun vormt. Italië is namelijk van mening dat de verlenging van een maatregel die geen steun vormt, verschilt van de verlenging van een maatregel die wél staatssteun vormt, omdat alleen deze laatste soort maatregelen als nieuwe steun kunnen worden aangemerkt.
- (119) Evenals Alcoa voert ook Italië aan dat het Alumix-besluit niet in de tijd was beperkt. Dit zou zo bedoeld zijn en zou een bewijs zijn dat de Commissie zelf de noodzaak heeft erkend dat het tarief een maatregel op lange termijn diende te zijn. Italië heeft deze argumentatie onderbouwd door te verwijzen naar het punt uit het Alumix-besluit waarin de Commissie verklaart dat de herstructurering en het herstel van de levensvatbaarheid van de activiteiten van Alumix de garantie bieden dat de ontwikkeling van deze beide zones niet van korte duur is, maar eerder voor een langere periode.

5.2.2. Geen voordeel, geen staatsmiddelen en geen beïnvloeding van het handelsverkeer

- (120) Italië voert aan dat het tarief geen voordeel inhoudt om dezelfde overwegingen als die welke Alcoa had ontwikkeld en die in de overwegingen 80 tot en met 85 zijn geschetst, dat het tarief het handelsverkeer niet ongunstig beïnvloedt (zie de overwegingen 86 tot en met 90) en dat er geen sprake is van een overdracht van staatsmiddelen (zie overweging 115).
- (121) Italië wijst op de overcapaciteit in de stroomproductie op Sardinië en beklemtoont dat Alcoa in een dergelijke situatie normaal gesproken over aanzienlijke onderhandelingsmacht zou beschikken en een concurrerend tarief zou kunnen krijgen dat slechts licht boven de marginale productiekosten van de producent ligt. Het feit dat zulks op Sardinië niet mogelijk blijkt, is volgens Italië te wijten aan de gedragingen van de dominante exploitant, die het tarief op Sardinië kan bepalen en er geen enkel zakelijk belang bij heeft om tegen een lager tarief te verkopen, omdat hij weet dat Alcoa de stroom die zij nodig heeft, niet elders kan kopen. Bovendien kunnen in een duopolisituatie (ENEL en ENDESA (thans E.ON) ⁽⁵⁷⁾) beide exploitanten er belang bij hebben een tarief te berekenen dat boven het economisch gezien optimale tarief ligt, ten einde een „slecht precedent” voor de rest van Italië te vermijden. Gezien de aanzienlijke marktmacht die de voormalige monopolist ENEL blijft behouden ⁽⁵⁸⁾, concludeert Italië dat er geen wezenlijk verschil is tussen het

⁽⁵⁷⁾ Na de concentratie-ENEL-ENDESA zijn de Italiaanse activa van ENDESA overgedragen aan E.ON; zie de beschikking betreffende concentratie M.5171 van 13 juni 2008; http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5171_20080613_20310_en.pdf

⁽⁵⁸⁾ De mogelijkheden voor ENEL om de tarieven in verschillende Italiaanse regio's te beïnvloeden, is erkend in de *Indagine conoscitiva sullo stato della liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas naturale* (verkenkend onderzoek naar de toestand van de liberalisering in de stroom- en gasector) dat AEEG en de Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in 2004 hebben uitgevoerd.

(door de Commissie in haar Alumix-besluit goedgekeurde) tarief dat Alcoa in een monopoliesituatie betaalt, en het tarief dat momenteel in de enigszins imperfecte marktomstandigheden wordt berekend.

- (122) Italië betwist voorts de verwijzing naar de gemiddelde IPEX-tarieven om dezelfde redenen als die welke in overweging 83 zijn uiteengezet.

5.2.3. De maatregel is niet onrechtmatig

- (123) Voorts betoogt Italië dat de economische argumenten die aan het Alumix-besluit ten grondslag liggen, in de loop der jaren ongewijzigd zijn gebleven. Bijgevolg bevat de tariefverlenging geen nieuw element en kan deze niet als nieuwe steun worden aangemerkt. Het is trouwens niet correct om de maatregel als onrechtmatige steun aan te merken.

5.2.4. Het tarief is gerechtvaardigd

- (124) Italië voert aan dat de Commissie bij haar beoordeling ook rekening had moeten houden met de conclusies van het eerste verslag van de High Level Group on Energy, Competitiveness and the Environment, waarin twee nieuwe factoren worden vermeld die een rem vormden op de aluminiumproductie in de afgelopen jaren: de globalisering van de referentiemarkt voor aluminium en de uitbouw van de interne energiemarkt.

- (125) Met name is er voor de kwestie van de hoge stroomkosten voor de productie van aluminium op Sardinië en in de regio Veneto, die in het Alumix-besluit werden erkend, sinds 1996 nog steeds geen oplossing gekomen. Het feit dat deze problemen blijven aanhouden, rechtvaardigt de verlenging van het tarief, dat hoe dan ook was bedoeld als een langetermijnmaatregel die de industriële ontwikkeling moet bevorderen. Italië beklemtoont dat ook de andere omstandigheden die de Commissie in haar Alumix-besluit in aanmerking heeft genomen, ongewijzigd zijn gebleven, met het specifieke verbruiksprofiel van aluminiumsmelterijen en het feit dat de stroommarkt onvoldoende is geliberaliseerd.

- (126) Italië voert aan dat, in afwachting van de volledige liberalisering van de markt, een verlenging noodzakelijk is van de gesubsidieerde stroomtarieven en vergelijkbare instrumenten die andere lidstaten hebben geïntroduceerd om het concurrentievermogen van de Europese industrie veilig te stellen en te versterken.

- (127) De enige langetermijnoplossing om de stroomkosten te doen dalen, bestaat volgens Italië in de bouw van passende infrastructuur voor stroomproductie en voor interconnectie, waarmee de markt daadwerkelijk voor nieuwe spelers zou opengaan. Italië geeft het voorbeeld van de

gaspijpleiding GALSI, die Algerijns aardgas via Sardinië naar Europa zal brengen, en het onderzeese kabelnet SAPEL, dat de interconnectie met het Italiaanse vasteland zal verbeteren. Dit soort infrastructuur zit momenteel in de aanlegfase. Daarom moeten de tarieven volgens Italië blijven gelden totdat deze infrastructuur is voltooid.

- (128) Italië beklemtoont voorts dat deze zaak niet mag worden vergeleken met steunmaatregel C 34/02, die in het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure werd aangehaald om aan te geven dat de Commissie al had vastgesteld dat het feit dat er voor stroom onvoldoende interconnectie is, geen regionale handicap voor Sardinië vormt. Volgens Italië betrof genoemde zaak steun aan kleine en middelgrote ondernemingen die geen grote stroomverbruikers zijn en dus minder dan ondernemingen zoals Alcoa te lijden hebben van het ontbreken van geschikte energie-infrastructureur en van de imperfecte stroommarkt op Sardinië.

- (129) Italië wijst er voorts op dat de High Level Group zich bewust was dat in de Europese Unie energie-intensieve bedrijfstakken zoals de ferro- en de non-ferrometalen behouden moeten blijven⁽⁵⁹⁾, door hun concurrentiepositie te verbeteren en met name hun toegang tot concurrerende stroomtarieven te bevorderen.

- (130) Italië heeft een nadere beschrijving verschaft van de maatregelen die andere lidstaten, en met name Duitsland, Spanje, Frankrijk, Finland en Griekenland, hebben genomen om de stroomkosten van hun energie-intensieve bedrijfstakken te verlagen en om de verhuizing ervan naar buiten de Europese Unie te voorkomen. Italië geeft aan dat deze maatregelen, ook al verschillen zij qua vorm, dezelfde economische effecten sorteren als het gesubsidieerde Italiaanse tarief; het beklemtoont dat een harmonisering van dit soort maatregelen op EU-niveau gewenst is om een gelijk speelveld tot stand te brengen tussen de Europese industrie en haar concurrenten in derde landen. Op korte termijn echter zouden de door Italië genomen maatregelen moeten worden aangemerkt als zijnde geen steun en zou bij de beoordeling daarvan dezelfde maatstaf dienen te worden gehanteerd als voor maatregelen die andere lidstaten hebben genomen.

6. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

6.1. Temporeel en materieel toepassingsgebied van het onderzoek

- (131) In eerste instantie acht de Commissie het noodzakelijk duidelijk te maken wat het temporele en materiële toepassingsgebied van het onderzoek is zoals dat in de besluiten tot inleiding van de procedure is afgebakend.

⁽⁵⁹⁾ Publieke raadpleging over het werkdokument „Analysis of economic indicators of the European Union metals industry: the impact of raw materials and energy supply on competitiveness”; zie onder: http://ec.europa.eu/enterprise/non_ferrous_metals/consultation.htm

6.1.1. *De procedure van 2004 (steunmaatregel C 38/A/04)*

- (132) Dat deze verduidelijking nodig is, is het gevolg van het feit dat bij de inwerkingtreding van het decreet van 2004 in 2004 het gesubsidieerde tarief van Alcoa, uit oogpunt van het staatssteunrecht, al goedkeuring had verkregen tot en met december 2005 (het Alumix-besluit) ⁽⁶⁰⁾.
- (133) Gezien de overlapping in de tijd tussen de Alumix-regeling en de bestreden bepalingen van 2004, dient te worden opgehelderd of met het besluit van 2004 tot inleiding van de procedure de verlenging in de tijd van het Alcoa-tarief tot na de oorspronkelijke looptijd van Alumix-regeling (vanaf 1 januari 2006) ter discussie werd gesteld, dan wel of de twijfel de Alumix-regeling zelf gold voor de periode 2004-2005, wegens de wijzigingen die in het financieringsmechanisme waren aangebracht.
- (134) Bij aandachtige lezing van het betrokken besluit blijkt dat daarin ten algemene twijfel wordt geformuleerd bij de nieuwe tariefregeling die met het decreet van 2004 ten faveure van de betrokken begunstigen (Portovesme Srl, ILA Spa, Euroalluminia Spa en Alcoa) is ingesteld en dat dit besluit niet kan worden uitgelegd als het ter discussie stellen van de Alumix-regeling op zich. Deze conclusie wordt door de volgende opmerkingen bevestigd.
- (135) Ten eerste is het onderzoek van de betrokken maatregel algemeen en wordt geen onderscheid gemaakt tussen de begunstigde ondernemingen. Met name de aparte rechtspositie van Alcoa als begunstigde van het goedgekeurde Alumix-tarief wordt niet beschreven noch nader beoordeeld.
- (136) Ten tweede hebben de opmerkingen van de Commissie over het wezenlijke verschil tussen de Alumix-regeling en de nieuwe tariefregeling ⁽⁶¹⁾ uitsluitend ten doel aan te tonen dat de conclusies die in de zaak-Alumix zijn geformuleerd, niet kunnen worden geëxtrapoleerd naar de nieuwe tariefregeling, gelet op het verschillende financieringsmechanisme.
- (137) Ten derde zou, indien het besluit van 2004 tot inleiding van de procedure ertoe strekte de oorspronkelijke Alumix-regeling te betwisten, in dat besluit de rechtsgrondslag zijn aangehaald op basis waarvan de oorspronkelijke

regeling kon worden toegestaan (het decreet van 1995) en zou enige toelichting zijn gegeven bij de redenen waarom het tariefmechanisme, in zijn door het nieuwe reguleringskader gewijzigde vorm, afbreuk deed aan de geldigheid van de conclusies die de Commissie in de zaak-Alumix had geformuleerd vóór het tijdstip waarop de regeling afliep.

- (138) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat, wat Alcoa betreft, in het besluit van 2004 tot inleiding van de procedure wordt betwist of de Alumix-regeling kon worden verlengd tot na de einddatum ervan (31 december 2005). De door het onderzoek van 2004 bestreken periode is dus beperkt tot de periode die aanvangt per 1 januari 2006.
- (139) Op dat tijdstip was het decreet van 2004 echter in de feiten achterhaald door wet nr. 80/2005 die per 1 januari 2006 van kracht is geworden (zie de overwegingen 48 en 142). Dit decreet is dus in wezen niet relevant voor het onderhavige onderzoek.

6.1.2. *De procedure van 2006 (steunmaatregel C 36/B/06)*

- (140) De bewoording van het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure is niet voor meerdere uitleg vatbaar en betwist ondubbelzinnig de verlenging van de tariefregeling tot 2010 zoals die in wet nr. 80/2005 is bepaald ⁽⁶²⁾ - niet de Alumix-regeling op zich.
- (141) Wat betreft de periode waarop het onderzoek van 2006 ziet, de Commissie doet opmerken dat in dit geval er geen enkele overlapping is tussen de Alumix-regeling, die in december 2005 afliep, en de betwiste verlenging van het tarief die per 1 januari 2006 in werking is getreden (zie overweging (48)). Een en ander wordt bevestigd in punt 132 van het arrest van het Gerecht.

6.1.3. *Conclusies ten aanzien van het toepassingsgebied van deze beschikking*

- (142) Aangezien per 1 januari 2006 het decreet van 2004 is vervangen door wet nr. 80/2005, is eerstgenoemde rechtsgrondslag niet meer rechtstreeks relevant voor het onderzoek. Het onderzoek ziet dan ook op een concrete maatregel: de verlenging van het Alcoa-tarief van 1 januari 2006 tot en met 31 december 2010, zoals die ten uitvoer is gelegd krachtens wet nr. 80/2005 gelezen in samenhang met het bepaalde in de desbetreffende reguleringsbesluiten van AEEG. Niettemin dienen, indien Italië van oordeel is dat, ondanks de goedkeuring van wet nr. 80/2005, het decreet van 2004 toch als rechtsgrondslag kan dienen voor de periode van januari 2006 tot juni 2007, de conclusies van de onderhavige beschikking te worden geacht als zijnde eveneens van toepassing op de maatregel die bij het decreet van 2004 is ingevoerd ⁽⁶³⁾.

⁽⁶⁰⁾ In werkelijkheid is het decreet van 2004, volgens Italië, niet op Alcoa toegepast, aangezien de onderneming, op basis van het decreet van 1995, het tarief tot 1 december 2004 kon blijven genieten. Het komt de Commissie niet toe de Italiaanse wetgeving te interpreteren om te bepalen of zulks al dan niet correct is, aangezien alleen de Italiaanse rechter definitieve aanwijzingen in dat verband kan geven. Toch tekent de Commissie aan dat het decreet van 2004 nimmer is ingetrokken of gewijzigd om het toepassingsgebied ervan te beperken tot andere begunstigen dan Alcoa. Het Alcoa-tarief was nog steeds verschuldigd, op basis van het door AEEG ingestelde (en in het besluit tot van 2004 tot inleiding van de procedure vermelde) toezichtskader.

⁽⁶¹⁾ Op basis van de beschikbare informatie betwijfelt de Commissie dat de betrokken maatregelen analoog is aan de maatregel die de Commissie in 1996 heeft beoordeeld en goedgekeurd. In 1996 was ENEL de enige stroomproducent en -distributeur in Italië en werd het verlaagde stroomtarief dat ENEL aan Alcoa toestond ten faveure van Alumix SpA, vergeleken met de gemiddelde marginale productiecosten voor stroom in de betrokken periode. Daarentegen interveniëren de Italiaanse autoriteiten in de onderhavige zaak selectief op een geliberaliseerde markt, ten faveure van bepaalde ondernemingen, ten einde het verschil te compenseren tussen een met energieproducenten overeengekomen marktprijs en het gesubsidieerde tarief dat in 1996 werd vastgesteld.

⁽⁶²⁾ Als ten uitvoer gelegd door *Delibere* nrs. 148/04 en 217/05 van AEEG.

⁽⁶³⁾ Ongeacht de kwestie van de rechtsgrondslag, blijft het zo dat er een verandering in het beheersmechanisme zoals die hier met name in overweging 42 is beschreven, plaatsvond zodat de conclusie blijft gelden dat er sprake was van een overschakeling van een reëel tarief naar exploitatiesteun — en dat er dus sprake is van nieuwe steun.

6.2. Aanwezigheid van staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag

- (143) Overeenkomstig artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vormt een maatregel staatssteun wanneer aan elk van de volgende voorwaarden is voldaan: a) met de maatregel wordt de begunstigde onderneming een economisch voordeel verleend; b) de maatregel wordt door de staat uit staatsmiddelen bekostigd; c) hij is selectief, en d) hij beïnvloedt het handelsverkeer tussen lidstaten en dreigt de mededinging binnen de Europese Unie te vervalsen.
- (144) Zowel Italië als Alcoa betogen dat het tarief geen staatssteun vormt.

6.2.1. Aanwezigheid van een voordeel

- (145) Vooraf doet de Commissie opmerken dat, in het kader van de bij artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 ingestelde tariefregeling, de staat tussenbeidekomt om voor de levering van stroom een tarief in stand te houden dat aanzienlijk lager ligt dan hetgeen Alcoa onder reële marktomstandigheden had kunnen krijgen (en heeft gekregen). Indien Alcoa in staat was geweest dit verlaagde tarief rechtstreeks van een van de stroomleveranciers in de betrokken regio's te krijgen, was er geen enkele tussenbeidekomst van de staat nodig geweest. Noch Italië noch Alcoa betwisten de stelling dat de huidige markttarieven in de betrokken regio's hoger liggen dan het tarief dat Alcoa dankzij de door Cassa Conguaglio uitgekeerde vergoeding daadwerkelijk betaalt.
- (146) Ten aanzien van de door Alcoa voorgestelde methodiek voor de beoordeling van de vraag of er sprake is van een voordeel (of het gesubsidieerde tarief dus onder het tarief ligt dat de onderneming op een volledig concurrerende markt had kunnen krijgen), dient in de eerste plaats te worden aangetekend dat deze argumenten reeds zijn afgewezen in het arrest van het Gerecht (punt 71). Noch de Gemeenschapsrechter noch de Commissie hebben, bij het beoordelen van de vraag of er van een voordeel sprake is, ooit de voorwaarden op een beter functionerende hypothetische markt in aanmerking genomen. Het referentiekader werd steeds gevormd door de voorwaarden op de reële markt, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de zaak-Nederlandse tuinbouwers⁽⁶⁴⁾, waarin de Commissie het criterium van de particuliere investeerder handelend in een markteconomie heeft gehanteerd om na te gaan of er bij bepaalde gastarieven van een voordeel sprake was.
- (147) Bovendien vooronderstelt de argumentatie van Alcoa dat het, wanneer een markt niet correct functioneert, voor een lidstaat gerechtvaardigd is om prijzen te bepalen die de voorwaarden van daadwerkelijke concurrentie simuleren. Indien een volledig concurrerende markt als referentiekader zou worden genomen, zou met de aldus door de staat bepaalde prijzen geen enkel voordeel worden verleend. Deze redering gaat in tegen het vaste beginsel uit de communautaire rechtspraak dat „de omstandigheid dat een lidstaat via unilaterale maatregelen de mededingingsvoorwaarden in een bepaalde economische sector probeert aan te passen aan die welke in andere lidstaten heersen, aan die maatregelen niet het karakter van steun

ontneemt”⁽⁶⁵⁾. De Commissie is van oordeel dat dit beginsel *per analogiam* geldt voor situaties waarin een lidstaat de mededingingsvoorwaarden probeert aan te passen aan de voorwaarden van een volledig concurrerende markt.

- (148) Bovendien zou er, indien de stelling van Alcoa werd gevolgd, geen sprake zijn van staatssteun bij subsidies die lidstaten uitkeren om het verschil bij te passen tussen via vrije onderhandelingen tussen twee ondernemingen tot stand gekomen prijzen en de theoretische prijs die had kunnen worden bereikt via een overeenkomst in een situatie van volledige concurrentie. Daarmee zou de voornaamste doelstelling van het staatssteuntoezicht te niet worden gedaan.
- (149) Alcoa betoogt evenwel dat de Commissie precies deze methode in de zaak-Alumix heeft toegepast.
- (150) De Commissie tekent aan dat de methode die in de zaak-Alumix werd gebruikt, een zeer specifieke situatie betrof. In die zaak was het tarief toegestaan door ENEL, de toenmalige overheidsinstantie die stroom leverde in een monopoliesituatie, op een stroommarkt die nog niet was geliberaliseerd⁽⁶⁶⁾. Onder die omstandigheden diende de Commissie na te gaan of ENEL een kunstmatig laag gehouden tarief toepaste, dan wel handelde als een rationeel opererende marktdeelnemer. Gelet op het monopolie van ENEL voor de stroomproductie en -distributie, was er geen enkel markttarief dat de Commissie als vergelijkingspunt kon gebruiken om te beoordelen of er van een voordeel sprake was. Bijgevolg heeft de Commissie een methode uitgewerkt om het theoretisch laagste markttarief te bepalen waartegen een rationele leverancier bereid zou zijn aan zijn „beste klant” (de grootste verbruiker met een vlak verbruiksprofiel) te verkopen in de specifieke omstandigheden van de markt op Sardinië en in de regio Veneto. Een rationele leverancier had namelijk geprobeerd ten minste zijn marginale productiekosten te dekken, plus een deel van zijn vaste kosten.
- (151) Die methode kan evenwel niet worden veralgemeend en buiten de oorspronkelijke context worden toegepast, in een situatie waarin de tarieven niet langer door een overheidsmonopolist worden bepaald, maar via vrije onderhandelingen op de markt, en het Alcoa-tarief kan niet langer worden gezien als de uitkomst van een normale zakelijke transactie, maar is duidelijk een gesubsidieerd tarief. Door de in de overwegingen 39 tot en met 43 beschreven ontwikkelingen is de regeling niet langer een „tarief” in strikte zin — is het dus niet langer de prijs die de leverancier van Alcoa berekent of een nettotarief dat toch door deze leverancier wordt gefinancierd — maar veeleer de „eindprijs” zoals die resulteert uit de vergoeding die Cassa Conguaglio uitkeert ten opzichte van het aan de leverancier van Alcoa betaalde tarief. Bijgevolg mist de in het Alumix-besluit gemaakte beoordeling, waarin het handelen van ENEL werd onderzocht, duidelijke iedere relevantie, zoals wordt bevestigd in het arrest van het Gerecht, met name in punt 132 van dat arrest.

⁽⁶⁴⁾ Beschikking 85/215/EEG van de Commissie van 13 februari 1985 inzake het preferentieel aardgastarief voor de Nederlandse tuinbouw (PB L 97 van 4.4.1985, blz. 49).

⁽⁶⁵⁾ Zie bijvoorbeeld arrest van 23 oktober 2004, zaak C-372/97, *Italië/Commissie*, Jurispr. 1997, I, blz. 3679, punt 67.

⁽⁶⁶⁾ De eerste liberaliseringsrichtlijn, Richtlijn 96/92/EG (zie voetnoot 21) is door Italië omgezet bij decreet 79/1999.

- (152) Aangezien de criteria van de zaak-Alumix niet ter zake doen bij de beoordeling van de vraag of met de bestaande tariefregeling aan Alcoa een voordeel wordt verleend, doen ook de berekeningen die Italië en Alcoa hebben verstrekt om aan te tonen dat het tarief nog aan de criteria van de zaak-Alumix voldoet omdat daarmee de marginale productiekosten van ENEL worden gedekt, niet ter zake.
- (153) Hoe dan ook is de Commissie van oordeel dat de berekeningen van Italië en Alcoa een onderschatting zijn van het tarief dat Alcoa „onder normale omstandigheden” op een volmaakt concurrerende markt zou betalen, zelfs in de aanname — quod non — dat de marginale productiekosten van de stroomproducent een passende benchmark kan zijn.
- (154) Meer bepaald beantwoorden de minimale IPEX-tarieven die volgens Alcoa representatief zijn voor wat Alcoa „normaal gesproken” zou betalen op een volmaakt concurrerende markt (20 EUR), aan de marginale productiekosten van basislastcentrales (de goedkoopste centrales). Toch wordt de in die centrales geproduceerde stroom alleen buiten de piekuren tegen een laag tarief verkocht⁽⁶⁷⁾. Tijdens de piekuren wordt alle geproduceerde stroom (ook die van basislastcentrales) tegen een veel hoger tarief verkocht, aangezien het tarief wordt bepaald door een marginale centrale die een mid-merit- of piekcentrale is⁽⁶⁸⁾. Alcoa verbruikt niet alleen stroom buiten de piekuren, maar 24 uur per dag. Wil een tarief dat een geloofwaardige afspiegeling biedt van de volmaakte concurrentie, dus representatief zijn, dient het om een gewogen gemiddelde te gaan, waarbij zowel de lage tarieven buiten de piekuren als de hoge tarieven tijdens de piekuren in rekening worden genomen.
- (155) Op Sardinië, waar er geen aardgas beschikbaar is, bepalen kolencentrales de prijs voor 80 % van het jaar, terwijl de centrales op stookolie de prijs voor de resterende 20 % van het jaar bepalen. Zelfs indien wordt gebruikgemaakt van Alcoa's zeer hypothetische ramingen van de marginale kosten voor productie met steenkool (20 EUR/MWh) en stookolie (60 EUR/MWh), zou een gewogen gemiddelde van de kosten dicht bij 28 EUR/MWh liggen — en dus veel hoger dan de 26 EUR/MWh die Alcoa momenteel betaalt. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat, ten minste op Sardinië, het Alcoa-tarief hoger ligt dan de marginale productiekosten van stroomproducenten, en dus niet zou voldoen aan de criteria uit de zaak-Alumix, voor zover die hier relevant zouden zijn.
- (156) Alcoa en Italië voeren aan dat de Commissie ten onrechte voorstelt de gemiddelde IPEX-tarieven te hanteren als
- maatstaf voor het markttarief dat grote industriële afnemers in de regel in de betrokken regio's zouden betalen (zie overweging 83). Dit is een verkeerde voorstelling van de redenering die in het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure is gevolgd. In dat besluit was de vergelijking tussen gemiddelde IPEX-tarieven uitsluitend bedoeld om twijfel te formuleren bij de stelling dat de stroomtarieven op Sardinië substantieel hoger liggen dan in andere Italiaanse regio's. De Commissie suggereerde dat de regionale verschillen in gemiddelde IPEX-tarieven representatief kunnen zijn voor de verschillen op het niveau van de bilaterale tarieven.
- (157) Met name heeft de Commissie nimmer aangegeven dat de gemiddelde IPEX-tarieven als een maatstaf voor het markttarief dat Alcoa had kunnen krijgen, zouden kunnen worden gebruikt. In deze zaak behoeft immers geen dergelijke maatstaf te worden gehanteerd. Alcoa had in een contract met ENEL een nominaal tarief bepaald dat, volgens de beschikbare informatie, ongeveer overeenkwam met het standaardtarief dat ENEL voor de levering van hoogspanningsstroom berekent. Dat contract moet als benchmark dienen voor het beoordelen en kwantificeren van het voordeel voor de onderneming.
- (158) Geconcludeerd dient te worden dat met het tarief de uit het contract van ENEL voortvloeiende lasten worden verlicht die normaliter op het budget van de onderneming drukken, en dat met de maatregel, volgens vaste rechtspraak, dus een economisch voordeel aan Alcoa wordt verleend⁽⁶⁹⁾. De Commissie is van oordeel dat het voordeel overeenstemt met de compensatiebetalingen van Cassa Conguaglio, die het verschil dekken tussen het contractuele tarief en het gesubsidieerde tarief. Deze conclusie geldt ten aanzien van zowel de smelterij van Alcoa op Sardinië als die in de regio Veneto.

6.2.2. Selectief karakter

- (159) Aangezien het gesubsidieerde stroomtarief uitsluitend aan Alcoa is toegekend, is het daarmee verleende voordeel selectief.

6.2.3. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat

- (160) Volgens vaste rechtspraak kan een voordeel als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag worden aangemerkt indien dat rechtstreeks of indirect met staatsmiddelen is bekostigd⁽⁷⁰⁾ en aan de staat kan worden toegerekend⁽⁷¹⁾.
- (161) Zoals in overweging 43 is uiteengezet, wordt het bewuste tarief gefinancierd via een parafiscale heffing die Cassa Conguaglio via tariefcomponent A4 van het stroomtarief int. Een dergelijke heffing is verplicht op grond van *delibere* van AEEG, waarmee nationale wetgeving ten uitvoer wordt gelegd. Cassa Conguaglio is een overheidsinstantie die bij wet is opgericht en haar taken uitvoert op basis van precieze instructies die zij in de *delibere* van AEEG ontvangt.

⁽⁶⁷⁾ De piekuren liggen op weekdays doorgaans tussen 08u00 en 20u00.

⁽⁶⁸⁾ De centrales worden volgens hun *zgn. merit order* gerangschikt, in oplopende volgorde van de laagste *short-run marginal costs* (variabele kosten van stroomproductiekosten, inclusief de kosten van brandstof en CO₂-kosten) tot de centrales met de hoogste kosten. Op ieder tijdstip concurreren centrales op basis van hun marginale kosten en produceren zij op basis van hun positie in de *merit order*: eerst de stroomcentrales, vervolgens de kerncentrales, de gasgestookte centrales, de centrales op aardolie, totdat de vraag is voldaan met de productie van alle centrales die worden ingeschakeld. De laatst ingeschakelde centrale is de *zgn. marginale centrale* en de marginale kosten daarvan bepalen het stroomtarief op een bepaald tijdstip (de *system clearing price*).

⁽⁶⁹⁾ Arrest van 26 september 1996, zaak C-241/94, *Frankrijk/Commissie*, Jurispr. 1996, blz. I-4551, punt 34.

⁽⁷⁰⁾ Zie o.a. het *arrest-Preussen-Elektra*, reeds aangehaald, punt 58.

⁽⁷¹⁾ Zie o.a. het *arrest* van 16 mei 2002, zaak C-482/99, *Frankrijk/Commissie („Stardust Marine”)*, Jurispr. 2002, blz. I-4397, punt 24.

- (162) Nog steeds volgens vaste rechtspraak vormen de opbrengsten van een wettelijk verplichte binnenlandse heffing die aan een bij wet opgerichte overheidsinstantie wordt betaald, staatsmiddelen in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag wanneer deze opbrengsten worden geormerkt voor de bekostiging van een maatregel die aan de overige criteria van dat artikel voldoet⁽⁷²⁾.
- (163) Italië en Alcoa voeren, op basis van het *arrest-Preussen-Elektra*⁽⁷³⁾ en het *arrest-Pearle*⁽⁷⁴⁾, aan dat de betrokken maatregel niet uit staatsmiddelen wordt bekostigd. Volgens beide partijen worden de voor de financiering van het tarief vereiste middelen overgedragen tussen particuliere subjecten (van de stroomverbruikers aan Alcoa), terwijl de rol van de staat beperkt blijft tot het goedkeuren van een wet waarmee de betaling van de vereiste bedragen wordt opgelegd, zonder enige discretionaire bevoegdheid om over deze middelen te beschikken tenzij met het oog op de toepassing van de tenuitvoerlegging van de wettelijke regeling. Met name heeft Cassa Conguaglio, volgens Italië en Alcoa, geen enkele zeggenschap over de middelen en is zij gewoon een boekhoudkundige tussenpersoon.
- (164) In de zaak-Preussen-Elektra heeft het Hof geoordeeld dat een aan particuliere elektriciteitsbedrijven opgelegde verplichting om in hun distributiegebied uit hernieuwbare energiebronnen geproduceerde elektriciteit af te nemen tegen minimumtarieven die hoger zijn dan de werkelijke economische waarde van dit soort elektriciteit, geen staatssteun vormt omdat deze geen enkele rechtstreekse of zijdelingse overdracht van staatsmiddelen met zich meebrengt. Volgens Italië en Alcoa is de onderhavige zaak vergelijkbaar met de zaak-Preussen-Elektra omdat ook hier de middelen tussen particuliere subjecten (van de stroomverbruikers aan Alcoa) worden overgedragen en de staat geen enkele zeggenschap over de betrokken middelen uitoefent.
- (165) De Commissie tekent aan dat in de zaak-Preussen-Elektra de middelen die voor het bekostigen van de maatregelen vereist waren, rechtstreeks door de distributeurs aan de producenten van hernieuwbare energie werden verschaft zonder dat deze langs een overheidsinstantie passeerden. In een dergelijk stelsel konden de over te dragen bedragen daadwerkelijk nooit ter beschikking zijn van de autoriteiten van de lidstaat. In deze zaak daarentegen verliepen de bedragen via de overheidsinstantie Cassa Conguaglio vooraleer deze aan de uiteindelijke begunstigde werden toegewezen. Bijgevolg ziet het *arrest-Preussen-Elektra* op een andere feitelijke situatie en doet het dus niet ter zake bij de hier te beoordelen zaak.
- (166) Het *arrest-Pearle* biedt aanwijzingen die wel relevanter zijn. Toch verschilt de uitlegging die de Commissie aan dat arrest geeft, van die welke Italië en Alcoa daaraan geven. In het *arrest-Pearle* heeft het Hof verklaard dat, onder specifieke omstandigheden, de opbrengst van een heffing die via een overheidsinstantie verloopt, geen staatsmiddelen vormen. In de betrokken zaak werden de maatregelen volledig gefinancierd door een economische sector uitsluitend op initiatief van de sector zelf. De middelen werden geïnd middels een parafiscale heffing die via een overheidsinstantie liep welke op geen enkel moment over die middelen kon beschikken. Bovendien vielen de subjecten die de heffing verschuldigd waren, en de subjecten die het voordeel van de maatregel genoten, samen.
- (167) Italië en Alcoa zijn van oordeel dat het sleutelcriterium in de zaak-Pearle erin bestaat te bepalen of de staat het recht heeft over de middelen anders te beschikken dan voor de in de wet vastgestelde tenuitvoerlegging van de regeling. Zij voeren aan dat de Commissie over geen enkele discretionaire bevoegdheid beschikt ten aanzien van de uitkering van de middelen die zijn bestemd voor de financiering van de tarieven en nooit „binnen de perimeter van de overheidsfinanciën” kunnen vallen. Bijgevolg kan de staat, volgens Italië en Alcoa, niet vrij over die middelen beschikken — en vormen deze dus ook geen staatsmiddelen.
- (168) In de eerste plaats dient te worden opgemerkt dat een aantal criteria uit het *arrest-Pearle*, subjectief gezien, weliswaar als relevanter kunnen worden beschouwd dan andere, maar dat er in dat arrest geen „sleutelcriterium” te vinden is. De voorwaarden in het betrokken arrest zijn cumulatief. Dit is ook de uitlegging die het Gerecht van eerste aanleg geeft in de zaak-EARL Salvat⁽⁷⁵⁾, waarin het de bestreden fiscale heffing uit die zaak aan elk van de criteria uit het *Pearlearrest* heeft getoetst.
- (169) Vooraleer de rol van Cassa Conguaglio te onderzoeken, is de Commissie nagegaan of de andere criteria uit het *arrest-Pearle* zijn vervuld. Het is helder dat het Alcoa-tarief, anders dan in de zaak-Pearle, is ingesteld op initiatief van de staat - en niet op initiatief van een economische sector. Bovendien waren in de zaak-Pearle de begunstigten van de maatregel ook de enigen die middelen bijdroegen, waardoor de maatregel van de overheidsinstantie geen voordeel dreigde te doen ontstaan dat een verdere last voor de staat kon opleveren. In de hier te onderzoeken zaak draagt de begunstigde onderneming Alcoa de financiële last van de heffing niet, die uitsluitend drukt op de stroomverbruikers. Bijgevolg kan het *Pearlearrest* niet met recht worden aangevoerd, ongeacht de eventuele gegrondheid van de argumenten van Alcoa en Italië ten aanzien van de rol van Cassa Conguaglio als louter boekhoudkundige tussenpersoon.
- (170) Wat Cassa Conguaglio betreft, tekent de Commissie aan dat „volgens vaste rechtspraak geen onderscheid [dient] te worden gemaakt tussen de gevallen waarin de steun rechtstreeks door de staat wordt verleend, en de gevallen

⁽⁷²⁾ Zie arrest van 22 maart 1977, zaak C-78/76, *Steinike & Weinlig/Duitsland*, Jurispr. 1977, blz. 595 en arrest van 25 juni 1970, zaak C-47-69, *Frankrijk/Commissie*, Jurispr. 1970, blz. 487.

⁽⁷³⁾ Arrest reeds aangehaald in voetnoot 45.

⁽⁷⁴⁾ Arrest reeds aangehaald in voetnoot 46.

⁽⁷⁵⁾ Arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 20 september 2007, zaak T-136/05, *EARL Salvat père & fils e.a./Commissie*, Jurispr. 2007, blz. II-4063, de punten 137-165.

waarin de steun via door de staat daartoe aangewezen of opgerichte publiek- of privaatrechtelijke lichamen wordt verleend" (76). Het publiek- of privaatrechtelijke karakter van Cassa Conguaglio is niet bepalend voor de toepassing van de staatssteunregels. Het feit dat Cassa Conguaglio een overheidsinstantie is, brengt niet automatisch de toepassing van artikel 87 van het EG-Verdrag mee (77). Evenzo sluit het optreden van een overheidsinstantie op zich niet de toepassing van dat artikel uit (78).

- (171) Toch mag het onderzoek niet beperkt blijven tot Cassa Conguaglio in haar hoedanigheid van overheidsinstantie. Onderzocht dient daarentegen te worden of, meer algemeen genomen, de staat rechtstreeks of via een andere door hem aangewezen lichaam zeggenschap kan uitoefenen op de voor de financiering van het tarief gebruikte middelen. Hetzelfde criterium zou op Cassa Conguaglio moeten worden toegepast, mocht het een particuliere instantie betreffen.
- (172) In zijn recente arrest in de zaak-Essent (79) geeft het Hof definitieve houvast op dat punt. In de zaak-Essent had Nederland een toeslag op het stroomtarief ingevoerd. Deze toeslag diende door de stroomverbruikers aan de netbeheerders te worden betaald, die de opbrengsten aan Samenwerkende ElektriciteitsProductiebedrijven NV (hierna „SEP” genoemd) moesten overmaken. SEP beschikte over geen enkele discretionaire marge bij het beheer van de middelen en opereerde onder strikte controle van de overheid. Het Hof heeft geoordeeld dat de inkomsten van de toeslag staatsmiddelen vormden, op basis van de volgende overwegingen: de toeslag op het tarief was opgelegd middels een nationale wet en vormde dus een heffing. SEP was niet gemachtigd de opbrengsten van de toeslag te gebruiken voor andere doeleinden dan die welke in de wet zijn vastgesteld en deze middelen bleven dus onder staatscontrole — ter beschikking van de bevoegde nationale autoriteiten. Het Hof heeft geoordeeld dat die elementen voldoende zijn om te verklaren dat de betrokken middelen staatsmiddelen zijn.
- (173) De gelijkenissen met de onderhavige zaak liggen voor de hand. De toeslag op het tarief om de Alcoa-regeling te financieren is bij wet opgelegd, evenals in de zaak-Essent. Cassa Conguaglio vervult dezelfde rol als SEP, doordat zij de via de parafiscale heffing verzamelde middelen centraliseert en beheert, en aan dezelfde beperkingen is onderworpen, aangezien zij de opbrengsten van de toeslag niet

mag gebruiken voor andere doeleinden dan die welke zijn vastgesteld in de wet (de financiering van de regeling gesubsidieerde tarieven). De staat is bij machte het gebruik van de middelen te controleren en te sturen: Cassa Conguaglio oefent haar boekhoudkundige opdracht uit op precieze instructie van AEEG, die handelt in het kader van haar wettelijke toezichtsbevoegdheid en/of voor de tenuitvoerlegging van nationale wetgeving (zie de overwegingen 26 en 27). Bijgevolg blijven de door Cassa Conguaglio beheerde middelen voortdurend onder de controle van de overheid.

- (174) Deze beoordeling is in lijn met de beoordeling die de Commissie heeft gemaakt in haar besluit betreffende de Italiaanse zaak van de gestrande kosten in de elektriciteitssector (80), waarin zij de door Cassa Conguaglio op rekening A6 beheerde middelen als overheidsmiddelen had aangemerkt.
- (175) Hoe dan ook is het feit dat bij de door Cassa Conguaglio beheerde middelen sprake is van staatsmiddelen, onweerlegbaar bevestigd door het recente arrest van het Gerecht van eerste aanleg in de zaak-Iride (81).
- (176) Het Corte Suprema di Cassazione heeft reeds in zijn arrest nr. 11632/03 van 3 april 2003 geoordeeld dat Cassa Conguaglio geen van de Italiaanse staat onderscheiden rechtspersoonlijkheid heeft en dat de staat diende te worden beschouwd als de eigenaar van de aan Cassa Conguaglio overgemaakte bedragen, zelfs indien die bedragen afkomstig waren van particuliere subjecten en voor particuliere ondernemingen waren bestemd. In de zaak-Iride hadden de verzoeksters, Iride SpA en Iride Energie SpA, bij het Gerecht van eerste aanleg een besluit van de Commissie aangevochten, waarin de door Cassa Conguaglio op rekening A6 beheerde middelen als staatsmiddelen werden aangemerkt. De door die partijen aangevoerde argumenten lopen sterk gelijk met die van Alcoa. De partijen betwisten de inhoud van het arrest van het Corte Suprema di Cassazione en voerden aan dat de rol van Cassa Conguaglio die is van een gewone boekhoudkundige tussenpersoon tussen de heffingsplichtige particulieren-burgers en de subjecten voor wie de bedragen waren bestemd; Cassa Conguaglio kon in deze rol, zelfs niet voor een beperkte periode, van de gestorte bedragen gebruikmaken. De partijen voerden eveneens aan dat het *arrest-Preussen-Elektra* van toepassing was.
- (177) In zijn arrest van 11 februari 2009 heeft het Gerecht van eerste aanleg zich duidelijk over deze kwestie uitgesproken. Nadat het Gerecht had beklemtoond dat het niet bevoegd was de uitlegging van de Italiaanse wetgeving door het Corte Suprema di Cassazione ter discussie te stellen, bevestigde het dat de op rekening A6 van Cassa Conguaglio gestorte bedragen als staatsmiddelen dienen te worden aangemerkt, niet alleen omdat deze eigendom zijn van de staat, maar ook constant onder controle van de overheid staan (82).

(76) Zie arrest van 7 juni 1988, zaak C-57/86, *Griekenland/Commissie*, Jurispr. 1988, blz. I-2855, punt 12; *arrest-Preussen Elektra*, reeds aangehaald, en arrest van 20 november 2003, zaak C-126/01, *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA*, Jurispr. 2003, blz. I-13769, punt 23.

(77) Zie de reeds aangehaalde arresten in de zaak-Stardust Marine, de zaak-Pearle en de zaak-EARL Sarlat.

(78) Alcoa voert aan dat, op basis van het tariefmechanisme zoals dat vóór de introductie van artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 bestond, de voor de financiering van het tarief vereiste middelen werden beheerd door particuliere distributeurs - en dus geen staatsmiddelen vormden. Ook al wordt dat tariefmechanisme in de onderhavige zaak niet ter discussie gesteld, toch stellen de in deze overweging geformuleerde overwegingen de Commissie in staat de stelling van Alcoa af te wijzen. Dat het particuliere distributeurs betreft, is op zich niet bepalend om het karakter van de kwestieuze middelen te bepalen.

(79) Arrest van 17 juli 2008, zaak C-206/06, *Essent Netwerk Noord BV e.a.*, Jurispr. 2008, blz. I-5497, de punten 69 en 70.

(80) Besluit C(2004) 4333 definitief van de Commissie van 1 december 2004 betreffende steunmaatregel N 490/2000 Italië — *Costi non recuperabili del mercato elettrico (stranded costs)* (PB C 250 van 8.10.2005, blz. 10).

(81) Arrest van 11 februari 2009, zaak T-25/07, *Iride SpA en Iride Energia SpA/Commissie*, (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.), punt 39.

(82) *Arrest-Iride*, reeds aangehaald, punt 28.

- (178) Deze conclusie betreft rekening A6 van Cassa Conguaglio, waarmee de gestrande kosten van de elektriciteitssector worden gefinancierd. Toch is het logisch om deze conclusie ook uit te breiden tot rekening A4, waarmee het kwestieuze tarief wordt gefinancierd. Het arrest van het Corte Suprema di Cassazione was gebaseerd op een analyse van de rechtspersoonlijkheid van Cassa Conguaglio en de vaststelling dat er sprake is van eigendom van de staat geldt dus ook voor de bij Cassa Conguaglio gestorte bedragen. Hetzelfde geldt ook voor de conclusie van het Gerecht van eerste aanleg dat de staat controle kan uitoefenen op de door Cassa Conguaglio beheerde middelen. Tussen rekening A6 en rekening A4 is er geen enkel verschil, afgezien van de bestemming van de middelen (voor rekening A6 de gestrande kosten en voor rekening A4 de gesubsidieerde tarieven). Bijgevolg dienen de van rekening A4 aan Alcoa overgedragen middelen evenzeer als staatsmiddelen te worden aangemerkt.
- (179) Het Alcoa-tarief wordt niet alleen uit staatsmiddelen gefinancierd, het valt ook aan de staat toe te rekenen⁽⁸³⁾, aangezien de rechtsgrondslag van de maatregel wordt gevormd door nationale wetgeving en door *delibere* van AEEG, die een overheidsinstantie is.
- 6.2.4. *Beïnvloeding van het handelsverkeer en verstoring van de mededinging*
- (180) Wat betreft de vraag of de maatregel het intracommunautaire handelsverkeer beïnvloedt — en dus de mededinging verstoort — staat het buiten kijf dat de markt voor aluminium volledig voor concurrentie is opengesteld. In haar beschikkingen over concentratiezaken heeft de Commissie steeds verklaard dat de geografische markt voor primair aluminium mondiaal is⁽⁸⁴⁾.
- (181) Zoals in overweging 214 wordt aangegeven, is de verlenging van het betrokken Alcoa-tarief niet door Italië gemeld. Volgens vaste rechtspraak⁽⁸⁵⁾ is het zo dat „de Commissie, gezien het feit dat de steun niet was aangemeld, ook niet verplicht [was] aan te tonen, wat de werkelijke gevolgen ervan waren. Indien de Commissie in haar beschikking de werkelijke invloed van de reeds verleende steun zou moeten aantonen, zou dit er immers toe leiden, dat lidstaten die steun verlenen zonder zich te houden aan de [...] aanmeldingsplicht, worden bevoordeeld boven lidstaten die hun steunvoornemens wél aanmelden.”
- (182) Bijgevolg dient de Commissie alleen de kennelijk ongunstige invloed van een maatregel op het intracommunautaire handelsverkeer en op de mededinging aan te tonen.
- (183) De Commissie heeft de stelling van Alcoa en Italië onderzocht als zou het tarief het handelsverkeer niet beïnvloeden en de mededinging niet verstoren, omdat er geen daadwerkelijke handelsstromen tussen lidstaten bestaan, omdat het weinig waarschijnlijk is dat dergelijke handelsstromen in de nabije toekomst zullen gaan ontstaan (zie de overwegingen 86, 87 en 88) en omdat het tarief, gezien de kenmerken van de aluminiumsector, de Europese concurrenten van Alcoa geen schade toebrengt (zie overweging 89).
- (184) Herhaald zij haar dat in de beschikkingspraktijk van de Commissie en in de rechtspraak van het Hof, het ontbreken van daadwerkelijke handelsstromen nimmer is aanvaard als bewijs dat een steunmaatregel geen invloed heeft op het intracommunautaire handelsverkeer. Het Hof heeft steeds verklaard dat steun aan een onderneming het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden en de mededinging kan vervalsen, zelfs indien die onderneming niet zelf deelneemt aan het intracommunautaire handelsverkeer. Immers, wanneer een lidstaat steun toekent aan een onderneming, kan de binnenlandse productie in stand blijven of stijgen, met als gevolg dat de kansen van in andere lidstaten gevestigde ondernemingen om hun producten uit te voeren naar de markt van die lidstaat, afnemen⁽⁸⁶⁾.
- (185) Bovendien is een context die wordt gekenmerkt door een daling van de productie in de Europese Unie en een stijging van import uit derde landen, met beperkte of geen handelsstromen tussen lidstaten, niet ongebruikelijk, ja zelfs typisch voor sectoren die met structurele moeilijkheden te kampen hebben en/of onder sterke concurrentiedruk staan. Dergelijke sectoren zijn bijzonder gevoelig voor maatregelen van lidstaten om de concurrentiepositie van hun nationale industrie te versterken.
- (186) Het feit dat de bescheiden Italiaanse productie van primair aluminium de referentieprijzen niet kan beïnvloeden, doet niet ter zake. Dat er voor aluminium een referentieprijzen bestaat, die niet makkelijk beïnvloed wordt door de productievoorwaarden in één lidstaat, sluit niet uit dat er concurrentie speelt tussen ondernemingen binnen de EER en ondernemingen die aluminium op de internationale markt afzetten. Het is denkbaar dat Alcoa met de steun ten faveure van haar Italiaanse smelterijen de mondiale aluminiumprijs niet kan doen dalen en concurrenten niet uit de markt kan drukken, terwijl andere Europese producenten toch in bedrijf kunnen blijven zolang zij er in slagen om met winst op de mondiale markt te verkopen. Niettemin ziet Alcoa, dankzij de winst die zij in Italië met het gesubsidieerde tarief behaalt, haar concurrentiepositie in algemene zin verbeterd. Zo kunnen bijvoorbeeld de gevormde kapitaalreserves worden gebruikt om concurrenten over te nemen en het eigen marktaandeel op te drijven.

⁽⁸³⁾ Zie arrest van 21 maart 1991, zaak C-303/88, *Italië/Commissie*, Jurispr. 1988, blz. I-1433; arrest van 25 juni 1970, zaak C-47/69, *Frankrijk/Commissie*, Jurispr. 1970, blz. 4393, en arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 5 april 2006, zaak T-351/02, *Deutsche Bahn AG/Commissie*, Jurispr. 2006, blz. II-1047.

⁽⁸⁴⁾ Zie bijvoorbeeld de beschikking van 26 juni 2001 in zaak IV/M.2404, *Elkem/Sapa*, en Beschikking 2002/244/EG van de Commissie van 14 maart 2000 waarbij een concentratie verenigbaar wordt verklaard met de gemeenschappelijke markt en met de EER-overeenkomst (Zaak COMP/M.1663, *Alcan/Alusuisse*), PB L 90 van 5.4.2002, blz. 1.

⁽⁸⁵⁾ Arrest van 14 februari 1990, zaak C-301/87, *Frankrijk/Commissie*, Jurispr. 1990, blz. I-307, punten 32-33; arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 30 april 1998, zaak T-214/95, *Vlaams Gewest/Commissie*, Jurispr. 1998, blz. II-717, punt 67, en *arrest-Alzetta Mauro*, reeds aangehaald, punt 79.

⁽⁸⁶⁾ Zie arrest van 13 juli 1988, zaak C-102/87, *Frankrijk/Commissie*, Jurispr. 1988, blz. 4067, punt 19 en arrest van 21 maart 1991, zaak C-305/89, *Italië/Commissie*, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 26.

(187) Het feit dat het tarief dat Alcoa in Italië betaalt, beweerdelijk gelijkloopt met het „doorsnee“-stroomtarief dat aluminium-smelterijen in Europa betalen, kan niet worden beschouwd als een bewijs dat, anders dan Alcoa beweert, de belangen van andere Europese producenten niet door het Italiaanse tarief zouden worden geraakt. In het arrest in zaak C-372/97, *Italië/Commissie* ⁽⁸⁷⁾, is duidelijk bepaald dat unilaterale maatregelen waarmee wordt geprobeerd de mededingingsvoorwaarden in een bepaalde economische sector aan te passen aan die welke in andere lidstaten heersen, het handelsverkeer beïnvloeden (en dus aan die maatregelen niet het karakter van steun ontnemen). Bovendien zouden sommige stroomleveringsovereenkomsten die in andere Europese landen functioneren, staatssteun kunnen inhouden, en de Commissie heeft ten aanzien van diverse van dit soort maatregelen een grondig onderzoek ingeleid ⁽⁸⁸⁾. Ook al hebben Italië of Alcoa dit argument niet uitdrukkelijk bij hun verdediging aangevoerd, acht de Commissie het toch dienstig hier het bekende beginsel uit de rechtspraak ⁽⁸⁹⁾ te herhalen dat het feit dat er in bepaalde lidstaten onrechtmatige steun bestaat, zulks niet rechtvaardigt dat een andere lidstaat vergelijkbare maatregelen neemt.

(188) Het argument van Alcoa als zou de in Italië gesloten productiecapaciteit niet elders in de Europese Unie/EER worden gecreëerd, is in directe tegenspraak met het recente besluit van Alcoa om op IJsland (dat tot de EER behoort) een smelterij te bouwen.

(189) Bijgevolg dient te worden geconcludeerd dat het gesubsidieerde tarief van Alcoa de concurrentiepositie van de onderneming kan verbeteren ten opzichte van haar concurrenten in het intracommunautaire handelsverkeer. Volgens vaste rechtspraak ⁽⁹⁰⁾ moet, onder die omstandigheden, het intracommunautaire handelsverkeer worden geacht door de steun te worden beïnvloed en de mededinging daardoor vervalst.

6.2.5. Conclusies ten aanzien van de aanwezigheid van steun

(190) In het licht van hetgeen hier is uiteengezet, is de Commissie tot de conclusie gekomen dat het gesubsidieerde tarief dat Alcoa is verleend krachtens artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 en het decreet van 2004 (voor zover diezelfde maatregel uit de toepassing van dat decreet over de periode januari 2006 tot juni 2007 kan voortvloeien), staatssteun vormt in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag en dus alleen kan worden goedgekeurd indien deze in aanmerking komt voor een van de afwijkingen uit datzelfde Verdrag.

6.3. De maatregel aangemerkt als nieuwe steun - en niet als bestaande steun

(191) In zijn arrest in de zaak-Alcoa Trasformatori heeft het Gerecht de voorlopige conclusie van de Commissie dat het tarief als nieuwe steun moest worden aangemerkt, bevestigd toen het

verklaarde: „Dès lors, il y a lieu de constater que la mesure en cause ne saurait être considérée comme une aide existante non seulement en raison du fait qu'elle couvre une période distincte de celle examinée dans la décision Alumix, mais également parce qu'elle consiste non plus dans l'application par ENEL du tarif prévu par le décret-loi de 1995, correspondant à un tarif de marché, mais dans l'octroi d'un remboursement par la Caisse de péréquation de ressources publiques afin de compenser la différence entre le tarif facturé par ENEL et celui prévu par le décret-loi de 1995, tel. que prorogé par le décret-loi de 2005” [eigen vert.: „Geconcludeerd dient dan ook te worden dat de betrokken maatregel niet als bestaande steun kan worden aangemerkt, niet alleen omdat deze ziet op een periode die verschilt van die welke in het Alumix-besluit is onderzocht, maar ook omdat zij evenmin bestaat uit de toepassing door ENEL van het bij het *decreto-legge* van 1995 vastgestelde, met een markt-tarief overeenstemmende tarief, doch uit een compensatiebetaling door Cassa Conguaglio voor het verschil tussen het door ENEL berekende tarief en het tarief ingesteld bij het *decreto-legge* van 1995, als verlengd door het *decreto-legge* van 2005”].

(192) Aangezien tegen het arrest van het Gerecht beroep is ingesteld (zaak C 194/09) acht de Commissie het dienstig hier een volledige uiteenzetting te geven van de beoordeling van de zaak in het licht van artikel 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 659/1999, waarin alle categorieën bestaande steun worden opgesomd.

(193) Het staat buiten kijf dat de betrokken maatregel niet ten uitvoer is gelegd vóór de toetreding van Italië tot de Europese Unie (punt i) van genoemd artikel), en dat deze evenmin als zijnde goedgekeurd kan worden aangemerkt omdat de Commissie geen besluit heeft genomen binnen de voor de procedure vastgestelde termijn (punt iii)), noch dat deze als bestaande steun kan worden aangemerkt omdat de verjaringstermijn is verstreken (punt iv)) ⁽⁹¹⁾.

(194) Artikel 1, onder b), v), van Verordening (EG) nr. 659/1999 luidt als volgt: „maatregelen die vanwege de liberalisering van een activiteit door het Gemeenschapsrecht steun zijn geworden, worden na de voor de liberalisering voorgeschreven datum niet als bestaande steun beschouwd”. In haar besluiten tot inleiding van de procedure baseert de Commissie zich niet op deze bepaling om te concluderen dat het Alcoa-tarief nieuwe steun vormt. Volledigheidshalve heeft de Commissie, gezien het feit dat de elektriciteitssector na de goedkeuring van het oorspronkelijke Alumix-tarief — die geen staatssteun vormde — is geïntegreerd voor zakelijke gebruikers, onderzoek of de liberalisering relevant kan zijn om het tarief als bestaande dan wel nieuwe steun aan te merken. Alcoa voert aan dat dit niet het geval is. De Commissie deelt in deze de zienswijze van Alcoa ⁽⁹²⁾. Het tarief is geen staatssteun geworden door de openstelling van de elektriciteitssector voor concurrentie, aangezien het passende referentiekader voor de beoordeling van de steun aan Alcoa niet de stroommarkt is (waarop Alcoa niet actief is), doch de markt voor primair aluminium. Bovendien is er geen enkel causaal verband tussen de liberalisering van de elektriciteitssector en het besluit om het tarief uit een verplichte bijdrage te financieren.

⁽⁸⁷⁾ Zie voetnoot 65.

⁽⁸⁸⁾ Zie bijvoorbeeld het besluit van de Commissie van 13 juni 2007 tot inleiding van de procedure in zaak C 17/07 (ex NN 19/07), Gereguleerde elektriciteitsstarieven in Frankrijk (PB C 164 van 18.7.2007, blz. 9) en het besluit van de Commissie van 24 januari 2007 tot inleiding van de procedure in zaak C 3/07 (ex NN 66/06), Gereguleerde elektriciteitsstarieven in Spanje (PB C 43 van 27.2.2007, blz. 9).

⁽⁸⁹⁾ Arrest van 10 december 1969, gevoegde zaken 6/69 en 11/69, *Commissie/Frankrijk*, Jurispr. 1969, blz. 523.

⁽⁹⁰⁾ Zie o.a. arrest van 17 september 1980, zaak 730/79, *Philip Morris Holland BV/Commissie*, Jurispr. 1980, blz. 2671, punt 11, en arrest van 15 juni 2006, gevoegde zaken C-393/04 en C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium SA/Ville de Seraing en Province de Liège*, Jurispr. 2006, blz. I-5293.

⁽⁹¹⁾ Een maatregel als dusdanig aanmerken, heeft hoe dan ook als enig doel het temporele toepassingsgebied voor de terugvordering van onverenigbare steun te beperken — en is dus in deze fase van de beoordeling niet dienstig.

⁽⁹²⁾ Bijgevolg behoeft de Commissie niet de juridische argumenten te onderzoeken die Alcoa heeft aangedragen om een dergelijke conclusie te staven (zie de overwegingen 95 en 96).

- (195) In haar opmerkingen betoogt Alcoa dat, ook in de (hypothetische) aanname dat het tarief steun is geworden, zulks is gebeurd door een verandering van de marktvoorwaarden of andere externe oorzaken — door de ontwikkeling namelijk van de gemeenschappelijke markt — hetgeen zou rechtvaardigen dat de maatregel als bestaande steun wordt aangemerkt. Daarom is de Commissie nagegaan of artikel 1, onder b), v), eerste zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999 in de onderhavige zaak kan worden toegepast. Met die bepaling wordt de status van bestaande steun verleend aan maatregelen die „steun [zijn] geworden vanwege de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt, zonder dat de betrokken lidstaat er wijzigingen in heeft aangebracht”.
- (196) De Commissie heeft geen ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt kunnen vinden die voldoet aan de definitie die het Hof daarvan heeft gegeven⁽⁹³⁾, namelijk „een wijziging van de economische en juridische context in de door de betrokken maatregel geraakte sector” waardoor het tarief steun zou zijn geworden. Alcoa zelf is er niet in geslaagd een dergelijke wijziging aan te geven, noch het bestaan van enig oorzakelijk verband met de wijziging van de aard van het tarief aan te tonen. Bovendien zou zulks, zelfs in de aanname — quod non — dat een dergelijke ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt had plaatsgevonden, niet ter zake doen voor de beoordeling van de betrokken maatregel: de status van bestaande steun die door een hypothetisch factor „ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt” wordt verleend, kan niet blijven doorlopen tot na de introductie door een lidstaat van een volgende, ingrijpende wijziging van de maatregel (een financieringsmechanisme op basis van staatsmiddelen), zelfs niet in het licht van het tweede criterium van artikel 1, onder b), v), eerste zin, van Verordening (EG) nr. 659/1999. Aangezien de voor de onderhavige procedure onderzochte periode na die wijziging komt, kan de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt niet relevant zijn voor de beoordeling van de maatregel. Evenmin ter zake doet een factor „ontwikkeling” die na de introductie van het nieuwe financieringsmechanisme plaatsvond, aangezien de maatregel al staatssteun vormde op het tijdstip van de „ontwikkeling”. De stelling van Alcoa kan dus worden afgewezen.
- (197) Ten slotte heeft de Commissie onderzocht of het Alcoa-tarief als bestaande steun kan worden aangemerkt op grond van artikel 1, onder b), ii), van Verordening (EG) nr. 659/1999 betreffende „goedgekeurde steun, dat wil zeggen steunregelingen en individuele steun die door de Commissie of de Raad zijn goedgekeurd”. De argumenten van Alcoa en Italië zijn gebaseerd op de vermeende onbepaalde geldigheidsduur van het goedkeuringsbesluit in de zaak-Alumix, die, op grond van de genoemde bepaling, van het Alcoa-tarief bestaande steun zou maken.
- (198) Alcoa en Italië betogen dat het Alumix-besluit niet in de tijd beperkt was (zie, onderscheidenlijk, overwegingen 93 en 119). In haar Alumix-besluit zou de Commissie — voor onbepaalde tijd — hebben besloten dat het Alcoa-tarief geen steun vormde. Bovendien zou alleen de verlenging van bestaande steun nieuwe steun vormen, terwijl dat niet het geval zou zijn bij de verlenging van een maatregel die geen steun vormt. Daarom dient, indien de Commissie haar beoordeling zou veranderen en zou concluderen dat de maatregel staatssteun vormt, het tarief dat Alcoa tot dusver heeft gekregen, hoe dan ook als „bestaande steun” te worden aangemerkt, dan wel, op basis van het *arrest-Belgische coördinatiecentra*⁽⁹⁴⁾, aanspraak moeten kunnen maken op een „behandeling
- als bestaande steun” en zou de terugvordering ervan moeten worden uitgesloten (zie overweging 94).

6.3.1. Het temporele toepassingsgebied van het Alumix-besluit

- (199) Het spreekt voor zich dat een besluit waarin de Commissie tot de bevinding komt dat een bepaalde maatregel geen staatssteun vormt, voor een bepaalde termijn geldt, wanneer de conclusie dat er geen sprake is van staatssteun, is gebaseerd op het beginsel van de particuliere investeerder handelend in een markteconomie en een beoordeling bevat van de toekomstige voorwaarden op de markt die alleen voor een beperkte tijdspanne correct kan worden uitgevoerd⁽⁹⁵⁾. Deze beperking in de tijd betekent niet dat de Commissie van oordeel is dat de maatregel noodzakelijkerwijs steun zal worden wanneer de in het besluit bepaalde periode is afgelopen.
- (200) Het Alumix-besluit was gebaseerd op het decreet van 1995 waarmee het tarief voor een periode van tien jaar werd ingesteld en waarin expliciet was bepaald dat het tarief na 31 december 2005 zou worden ingetrokken. In de zaak-Alumix heeft de Commissie een complexe beoordeling uitgevoerd van de tarieven en de trends in de elektriciteitssector over een periode van tien jaar, zoals blijkt uit de tabellen die integrerend deel uitmaken van het betrokken besluit en waarin het Alcoa-tarief slechts tot 2005 wordt vastgesteld. Die tarieven en trends zijn, naar hun aard, aan verandering onderhevig en de Commissie zou ten aanzien van de betrokken maatregel geen onbepaald geldende uitspraak hebben kunnen doen dat er geen sprake was van steun, vooral gelet op de geleidelijke liberalisering van de energiemarkten.
- (201) Daarom kunnen de conclusies van het besluit alleen worden uitgelegd als zijnde beperkt tot 2005. Dit wordt door het Gerecht duidelijk erkend in de punten 105 en 106 van het arrest waarin het besluit van 2006 tot inleiding van de procedure wordt bevestigd⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁵⁾ Onderscheid dient te worden gemaakt tussen de algemene beoordelingscriteria van het Alumix-besluit en de toepassing van deze criteria op een concrete zaak. Op basis van de algemene criteria van de zaak-Alumix zou een rationele stroomleverancier, zonder alternatieve afzetmarkten en om een situatie van overcapaciteit niet te verergeren, aan zijn „beste klanten” stroom hebben verkocht tegen een tarief dat zijn marginale kosten dekt en waarbij een bescheiden bijdrage in de vaste kosten werd geleverd. Deze algemene criteria blijven hun geldigheid behouden, ongeacht het temporele toepassingsgebied van het besluit waarin deze zijn geformuleerd, en de Commissie is niet voornemens deze criteria hier ter discussie te stellen.

⁽⁹⁶⁾ Arrest reeds aangehaald in voetnoot 40. In punt 105 van dat arrest wordt overwogen: *il ressort expressément tant de la requête, selon laquelle le tarif dont les usines de la requérante bénéficiaient était autorisé par le décret-loi de 1995, que du texte même dudit décret-loi, que „la privatisation [d’Alumix] nécessite le soutien du gouvernement italien [...] pour la définition avec ENEL d’un tarif de l’énergie électrique [pour les deux usines], en définissant éventuellement pour l’avenir un contrat à long terme (dix ans) à des prix concurrentiels au niveau européen”, et que [l]e traitement des surcharges [„sovrapprezzi”] prévu par [la décision n° 13/92 du CIP] [...] est supprimé à compter du 31 décembre 2005 [eigen vert.: duidelijk blijkt uit zowel het verzoekschrift dat het tarief dat de fabrieken van verzoekster genoten, werd toegestaan bij het *decreto-legge* van 1995, als uit de tekst zelf van dat besluit, dat „de privatisering [van Alumix] de steun van de Italiaanse regering vereiste [...] om met ENEL [voor de beide fabrieken] een stroomtarief vast te stellen, eventueel via een nieuw langlopend contract (10 jaar) tegen op Europees niveau concurrerende tarieven”, en dat „[d]e behandeling van de in [delibera nr. 13/92 van CIP] vastgestelde toeslagen [„sovrapprezzi”] [...] vanaf 31 december 2005 wordt afgeschaft”].*

⁽⁹³⁾ *Arrest-België en Forum 187 vzw/Commissie*, reeds aangehaald, punt 71.

⁽⁹⁴⁾ Zie voetnoot 48.

- (202) Evenzo dient het argument van Italië te worden afgewezen dat het Alumix-besluit met opzet onbegrensd in de tijd was, precies omdat werd erkend dat een maatregel op langere termijn nodig was (overweging 119). Het punt uit het Alumix-besluit waarop Italië zich baseert (de herstructurering en het herstel van de levensvatbaarheid van de activiteiten van Alumix bieden de garantie dat de ontwikkeling van deze gebieden niet van korte duur is, maar veeleer op langere termijn), heeft geen betrekking op de tarieven die geacht werden geen staatssteun te vormen, doch op andere maatregelen voor de herstructurering ten behoeve van Alumix. Voorts wordt in het betrokken punt gewoonweg opgemerkt dat de aanhoudende aanwezigheid van Alumix zal bijdragen tot de ontwikkeling op lange termijn van de betrokken gebieden; dit punt kan dus niet worden uitgelegd op de door Italië voorgestelde wijze.
- (203) Geconcludeerd dient te worden dat, aangezien de geldigheidsduur van het Alumix-besluit tot 31 december 2005 was beperkt, het tarief dat vanaf 1 januari 2006 krachtens artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 wordt berekend, in lijn met het *arrest-Territorio Histórico de Álava* ⁽⁹⁷⁾, nieuwe steun vormt doordat de looptijd van de betrokken steunmaatregel is gewijzigd.
- 6.3.2. „Wijziging van de omstandigheden” die een effect op de geldigheid van het Alumix-besluit kan hebben
- (204) De Commissie heeft het argument van Alcoa onderzocht als zou er nimmer sprake zijn geweest van een „wijziging van de omstandigheden” die een eind maakt aan de effectiviteit van het Alumix-besluit, aangezien noch de liberalisering van de markt noch de rol van Cassa Conguaglio enige invloed op het door Alcoa betaalde tarief hebben gehad. Aangezien dit tarief met de Alumix-criteria in overeenstemming is gebleven, behoudt volgens Alcoa de conclusie van de Commissie dat de maatregel geen steun vormt, haar volle geldigheid (zie overweging 93).
- (205) Uit een onderzoek van de feiten blijkt evenwel dat het tariefmechanisme dat de Commissie in de zaak-Alumix had goedgekeurd, een fundamentele wijziging heeft ondergaan die Alcoa tracht te minimaliseren als ging het om een louter administratief detail, namelijk de overschakeling van een door een stroomleverancier tegen marktvoorwaarden berekend tarief naar een tarief dat alleen in naam nog een markttarief is en dat de uitkomst is van een overheidssubsidie.
- (206) Dergelijke wijziging kan moeilijk worden beschouwd als een wijziging „met een louter formeel karakter” en kan niet worden gezien als een wijziging „die het wezen van het goedgekeurde tarief niet verandert”, omdat door het nieuwe financieringsmechanisme de economische basisvoorwaarden waarop het Alumix-besluit is gebaseerd, zijn veranderd.
- (207) Hier mag worden volstaan met te herhalen dat in de zaak-Alumix de beoordeling op het gedrag van de stroomleverancier ENEL zag. Met het gesubsidieerde tarief is Alcoa geen voordeel verleend omdat de Commissie, op basis van het criterium van het particuliere investeerder handelend in een markteconomie, van oordeel was dat het voor ENEL rationeel was om de stroom tegen het kwestieuze tarief te verkopen. Het criterium van de particuliere investeerder handelend in een markteconomie verliest evenwel aan betekenis in een situatie waarin het tarief niet langer vrijwillig wordt aangeboden door ENEL (die het gewone tarief ontvangt), maar de uitkomst is van een compensatiebetaling door de staat. In het nieuwe stelsel heeft het optreden van de stroomleverancier geen enkele relevantie meer.
- (208) Bovendien betekent de introductie per 1 januari 2006 van een indexeringsmechanisme met een op 4 % gemaximeerde jaarlijkse stijging van het Alcoa-tarief (zie overweging 49) een verdere substantiële wijziging van de oorspronkelijke tariefregeling; dergelijke wijziging kan moeilijk worden geacht marktconform te zijn, aangezien sinds 2005 — en dit tot de economische crisis eind 2008 — de stroomtarieven voortdurend zijn blijven stijgen.
- (209) Anders dan Alcoa heeft verklaard, kan het feit dat in de nieuwe regeling het door Alcoa tot eind 2005 betaalde tarief gelijk was aan het tarief dat in het Alumix-besluit geen steun vormde, in lijn met de conclusies van advocaat-generaal Fenelly in de zaak-Sardegna Lines ⁽⁹⁸⁾, niet de conclusie rechtvaardigen dat de maatregel niet aanzienlijk is gewijzigd. In zijn beoordeling van wat een substantiële wijziging in een regeling is, stelde advocaat-generaal Fenelly namelijk vast dat „[d]e invoering van een volledig nieuwe methode om feitelijk hetzelfde steunniveau te handhaven duidelijk een belangrijke wijziging van de oorspronkelijke regeling [vormde]”. Bijgevolg is het kwestieuze tarief een maatregel welke volledig verschilt van de maatregel die in het Alumix-besluit werd onderzocht. De conclusies in de zaak-Alumix doen dan ook niet ter zake in de onderhavige zaak en dat zou ook het geval zijn indien het Alumix-besluit niet in de tijd beperkt was geweest.
- (210) Om dezelfde redenen is het door Alcoa aangehaalde *arrest-Belgische coördinatiecentra* evenmin een geldige grondslag om de toepassing van dezelfde procedurele garanties te eisen die voor bestaande steun zouden gelden. Dat arrest betrof gevallen waarin de Commissie haar beoordeling wijzigt van een steunregeling die zij voordien als zijnde geen steun had aangemerkt. In punt 77 van genoemd arrest legt het Hof het beginsel vast dat de Commissie de procedure voor het toezicht op bestaande steun dient te volgen. Niettemin kan dit beginsel alleen gelden indien de regeling niet wezenlijk is gewijzigd. In onderhavige zaak is de tariefregeling voor Alcoa, zoals in de overwegingen 205 tot en met 208 is aangegeven, door de lidstaat wezenlijk gewijzigd. Daarom wijkt de Commissie in deze zaak niet af van haar eerdere beoordeling van *dezelfde maatregel*, maar maakt zij juist een beoordeling van een andere maatregel.

⁽⁹⁷⁾ Arrest van 6 maart 2002, gevoegde zaken T-127/99, T-129/99 en T-148/99, *Territorio Histórico de Álava e.a./Commissie*, Jurispr. 2002, blz. II-1275, punt 175, aangehaald in punt 114 in het arrest van het Gerecht.

⁽⁹⁸⁾ Conclusie van 13 april 2000, gevoegde zaken C-15/98 en C-105/99, *Italië, Sardegna Lines en Servizi Marittimi della Sardegna SpA/Commissie*, Jurispr. 2000, blz. I-8855, punt 74.

(211) De hier beschreven maatregelen kunnen niet los van de oorspronkelijke regeling worden beschouwd, omdat zij de kern van het mechanisme raken, zodat het bestreden tarief in zijn geheel steun vormt, overeenkomstig het arrest-Gibraltar⁽⁹⁹⁾.

6.3.3. Conclusies ten aanzien van de kwalificatie van het tarief als nieuwe steun

(212) In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de verlenging van het Alcoa-tarief nieuwe steun vormt vanaf 1 januari 2006, vanaf het tijdstip dus van de inwerkingtreding van wet nr. 80/2005.

6.4. Rechtmatigheid van de steun

(213) Volgens artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag wordt de Commissie van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht en kunnen de voorgenoemde maatregelen niet tot uitvoering worden gebracht voordat er een eindbeslissing is genomen.

(214) Aangezien Italië geen kennisgeving heeft gedaan van artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005, is de steun onrechtmatig.

6.5. Verenigbaarheid van de steun

(215) In afwijking van het algemene verbod op staatssteun van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, kan steun verenigbaar worden verklaard indien deze in aanmerking komt voor een van de in het Verdrag genoemde afwijkingen.

(216) De staatssteun die Alcoa krachtens artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 is verleend, kan als exploitatiesteun worden aangemerkt die — in beginsel — onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. In zaak C-86/89, *Italië/Commissie*,⁽¹⁰⁰⁾ heeft het Hof verklaard „dat de betrokken steun, waaraan geen specifieke voorwaarden waren verbonden en die uitsluitend naar gelang van de gebruikte hoeveelheden werd verleend, als een vorm van steun voor de bedrijfsvoering moet worden beschouwd en aldus de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, zodanig verandert, dat het gemeenschappelijk belang erdoor wordt geschaad”.

(217) Ook in het *arrest-Siemens/Commissie*⁽¹⁰¹⁾ heeft het Gerecht van eerste aanleg het beginsel herhaald dat „bedrijfssteun, dit wil zeggen steun waardoor een onderneming wordt bevrijd van de kosten die zij in het kader van haar gewone bedrijfsvoering of van haar normale werkzaamheden normaliter zelf zou moeten dragen, in beginsel niet binnen de werkingssfeer van voormeld artikel 92, lid 3, [thans artikel 87, lid 3] valt [...]. Volgens de rechtspraak

vervalsen dergelijke steunmaatregelen namelijk in beginsel de mededingingsvoorwaarden in de sectoren waarin zij worden toegekend, terwijl zij anderzijds wegens hun aard niet geschikt zijn om een van de in voormelde afwijkingbepalingen genoemde doelstellingen te verwezenlijken.”

(218) Toch kunnen er zich welomschreven situaties voordoen waarin toch exploitatiesteun kan worden verleend. Met name kan op grond van het milieusteunkader exploitatiesteun ten behoeve van een milieudoelstelling worden verleend⁽¹⁰²⁾. Ook kan in steungebieden exploitatiesteun uitzonderlijk als regionale steun worden goedgekeurd. De Commissie is nagegaan of het Alcoa-tarief onder een van deze categorieën kan vallen.

(219) Ten aanzien van de mogelijkheid om het tarief als milieusteun goed te keuren tekent de Commissie aan dat die mogelijkheid is uitgesloten, omdat met het betrokken tarief geen milieudoelstelling wordt nagestreefd.

6.5.1. Verenigbaarheid met de richtsnoeren regionale steun (Sardinië)

(220) In uitzonderlijke gevallen kan exploitatiesteun worden verleend in steungebieden ex artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag. Gedurende de onderzochte periode kwam de regio Veneto, waar de smelterij van Fusina is gevestigd, niet in aanmerking voor steun op grond van artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag. Sardinië, daarentegen, kwam tot eind 2006 wel in aanmerking. Daarom heeft de Commissie onderzocht of het gesubsidieerde tarief voor de smelterij van Portovesme tot dat tijdstip kan worden goedgekeurd op basis van de richtsnoeren regionale steun van 1998⁽¹⁰³⁾.

(221) Volgens punt 4.15 van die richtsnoeren kan bij wijze van uitzondering exploitatiesteun worden verleend mits i) deze door de bijdrage aan de regionale ontwikkeling en de aard ervan gerechtvaardigd is en ii) de hoogte ervan in verhouding staat tot de te verhelpen handicaps. De lidstaten moeten het bestaan van die handicaps aantonen en de omvang ervan meten. Voorts moet exploitatiesteun, overeenkomstig punt 4.17 van genoemde richtsnoeren, van tijdelijke aard zijn en geleidelijk afnemen.

(222) Italië betoogt (zie overweging 125) dat het aanhoudende probleem van de hoge stroomkosten voor de productie van aluminium op Sardinië en in de regio Veneto, dat in het Alumix-besluit werd erkend, de verlenging van het tarief zou rechtvaardigen.

(223) In het Alumix-besluit is het tarief voor de periode 1996-2005 niet als regionale steun goedgekeurd, maar was de conclusie dat het tarief geen steun vormde. Bijgevolg kan het argument dat de Commissie in het Alumix-besluit heeft erkend dat het verlenen van exploitatiesteun uit regionale overwegingen gerechtvaardigd was, niet worden gehandhaafd.

⁽⁹⁹⁾ Arrest van 30 april 2002, gevoegde zaken T-195/01 en T-207/01, *Government of Gibraltar/Commissie*, Jurispr. 2002, blz. II-2309, punt 111: „De oorspronkelijke regeling wordt dus slechts in een nieuwe steunregeling omgezet wanneer de wijziging de kern van die regeling raakt. Van een dergelijke substantiële wijziging kan echter geen sprake zijn wanneer het nieuwe element duidelijk los van de oorspronkelijke regeling kan worden beschouwd.”

⁽¹⁰⁰⁾ Zie arrest van 6 november 1990, zaak C-86/89, *Italië/Commissie*, Jurispr. 1990, blz. I-3891, punt 18, en arrest in zaak C-301/87, reeds aangehaald, punt 50.

⁽¹⁰¹⁾ Zie arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 8 juni 1995, zaak T-459/93, *Siemens SA/Commissie*, Jurispr. 1995, blz. II-1675, punt 48.

⁽¹⁰²⁾ Communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu, PB C 37 van 3.2.2001, blz. 3, en communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming, PB C 82 van 1.4.2008, blz. 1.

⁽¹⁰³⁾ Zie voetnoot 34.

- (224) Volgens punt 2 van de richtsnoeren regionale „[kan, respectievelijk kunnen] [e]n individuele ad-hocsteunmaatregel ten gunste van één enkele onderneming of steunmaatregelen ten behoeve van slechts één enkele economische sector op de mededinging in de betrokken markt een aanzienlijke invloed hebben, terwijl het gevaar bestaat dat het effect ervan voor de regionale ontwikkeling te beperkt blijft. [...] Derhalve zullen de desbetreffende afwijkingen in beginsel alleen worden toegestaan voor verscheidene sectoren bestrijkende steunregelingen waarop in een gegeven regio alle ondernemingen in de betrokken sectoren een beroep kunnen doen.” Een stroomtarief dat selectief aan individuele ondernemingen uit de metallurgiesector wordt toegestaan, is niet in overeenstemming met het opzet van regionale steun, die multisectoraal dient te zijn. Aangezien er evenwel geen absoluut verbod op ad-hocsteun is, heeft de Commissie onderzocht of uitzonderlijke omstandigheden de toekenning van het tarief zouden rechtvaardigen.
- (225) Met name heeft de Commissie de imperfecties op de Sardijnse stroommarkt, zoals Italië en Alcoa die met bewijsstukken hebben gestaafd, onderzocht
- 6.5.1.1. De Sardijnse stroommarkt binnen de Italiaanse context
- (226) De Italiaanse stroommarkt is over het algemeen sterk geconcentreerd, zij het minder in de zone-Noord. De dominante exploitant in alle zones is de voormalige monopolist ENEL, behalve op Sardinië waar deze een duopolie heeft met E.ON. ENEL beschikt over aanzienlijke marktmacht en heeft, blijkens de vaststellingen van de Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in de periode 2004-2005 van deze marktmacht misbruik gemaakt. De stroomtarieven in Italië liggen over het algemeen hoog, door een productiemix die grotendeels op fossiele brandstoffen is gebaseerd (in hoofdzaak gas), het ontbreken van nucleaire capaciteit en congestie op de verbindingen met de rest van Europa.
- (227) Op Sardinië, goed voor 4,1 % van het geïnstalleerde vermogen in Italië⁽¹⁰⁴⁾, wordt de stroom in hoofdzaak opgewekt in thermo-elektrische centrales die op fossiele brandstoffen werken (steenkol, stookolie, van het raffinageproces afkomstige teer). Het eiland beschikt niet over infrastructuur voor de distributie van aardgas.
- (228) Sardinië wordt geconfronteerd met een situatie van overvloedige productiecapaciteit, vooral in het segment met hoge kosten (centrales op stookolie), als gevolg van — nooit uitgevoerde — overheidsplannen om de Italiaanse zware industrie op het eiland te concentreren. Een en ander heeft geleid tot overinvesteringen door ENEL in centrales voor stroomproductie. Deze centrales zijn niet alleen structureel duurder, maar raken technologisch ook snel verouderd. De uitvoer van Sardijnse stroom naar het vasteland wordt ook beperkt door de beperkte interconnectiecapaciteit⁽¹⁰⁵⁾, die met congestie te kampen heeft.
- (229) Twee stroombedrijven (ENEL en E.ON) hebben samen een marktaandeel van 95 % van de markt voor stroomlevering op Sardinië (ongeveer 58 % voor E.ON en 42 % voor ENEL). Volgens het sectorale onderzoek naar de toestand van de concurrentie in de elektriciteitssector⁽¹⁰⁶⁾ kan Sardinië, uit mededingingsoogpunt, worden beschouwd als een duopolie met een collectieve machtspositie. De markt is sterk geconcentreerd, ook al behoort de concentratiegraad niet tot de hoogste in Italië⁽¹⁰⁷⁾. Aangezien E.ON en ENEL over bijna alle *mid-merit* en piekcentrales zeggenschap hebben, bepalen zij het tarief voor nagenoeg alle tijdstippen van de dag. Toch lijkt de situatie op Sardinië minder kritiek te zien dan in het zuiden van Italië⁽¹⁰⁸⁾, waar ENEL het tarief bepaalt tijdens alle tijdstippen van de dag.
- (230) Het wholesale stroomtarief in Italië behoort tot de hoogste in Europa⁽¹⁰⁹⁾ en de tarieven op Sardinië behoren tot de hoogste in Italië. In 2007 bedroeg het nationale eenheidstarief (*Prezzo unico nazionale* — PUN) 70,99 EUR/MWh, terwijl het gemiddelde tarief in de zone Sardinië 75 EUR/MWh bedroeg, tegenover 80 EUR/MWh in 2006⁽¹¹⁰⁾. In 2008 en 2009 zette de stijging van het gemiddelde tarief in de zone Sardinië door. In de eerste jaarhelft 2009 bleken de tarieven op Sardinië steeds boven het nationale gemiddelde uit te komen (met een gemiddeld tarief van 106,60 EUR/MWh tegenover een PUN-tarief van 60,50 EUR/MWh). Er zijn geen tarieven beschikbaar voor bilaterale contracten op Sardinië, omdat dergelijke gegevens niet tot het publieke domein behoren en Italië niet bereid was deze te verschaffen (zie overweging 63).
- (231) Geconcludeerd dient te worden dat de stroommarkt op Sardinië met een reeks problemen te kampen heeft (waarvan zij er echter een aantal gemeen heeft met de rest van Italië); deze kunnen als volgt worden samengevat: hoge tarieven; sterk geconcentreerde markt; marktmacht van dominante spelers; overschot aan productiecapaciteit in het segment met hoge kosten; relatieve ondoelmatigheid van de stroomcentrales die technologisch achterhaald geraken, ontbreken van toegang tot aardgasinfrastructuur, en tekort aan interconnectie.
- 6.5.1.2. Bijdrage aan de regionale ontwikkeling
- (232) De eerste vraag die dient te worden beantwoord, is of deze problemen een ernstige invloed hebben op de economische ontwikkeling van Sardinië. Op Sardinië liggen de stroomtarieven hoog en de interconnectie is er beperkt. In steunzaak C 34/92⁽¹¹¹⁾ heeft de Commissie het ontbreken van interconnectie voor energie niet geaccepteerd als een handicap voor de ontwikkeling van het mkb.

⁽¹⁰⁶⁾ Zie voetnoot 43.

⁽¹⁰⁷⁾ De HHI-index ligt op Sardinië tussen 3 000 en 3 500. In het zuiden van Italië ligt de HHI echter nog hoger.

⁽¹⁰⁸⁾ Op Sardinië kan E.ON het tarief bepalen voor 67 % van de tijd, en ENEL voor 29 % van de tijd. Worden ook de aangrenzende zones meegerekend, dan bepaalt ENEL het tarief in de macrozone Macrosud-Sardegna gedurende 63 % van de tijd. In de macrozone Macrosud bepaalt ENEL echter het tarief gedurende 100 % van de tijd.

⁽¹⁰⁹⁾ Zo bedroeg in 2007 het gemiddelde wholesaletarief in Italië (op basis van de *day ahead* basisstroomtarief) dat op de Italiaanse stroombeurs IPEX werd genoteerd, 70,99 EUR/MWh tegenover 37,97 EUR op de Duitse beurs EEX en 40,78 EUR op de Franse beurs Powernext.

⁽¹¹⁰⁾ *Relazione annuale 2008* van AEEG, op basis van door de beheerder van de stroommarkt, Gestore del Mercato Elettrico (GME), verschaft gegevens.

⁽¹¹¹⁾ Zie voetnoot 38.

⁽¹⁰⁴⁾ Bron: *Indagine conoscitiva sullo stato della liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas naturale* van mei 2005.

⁽¹⁰⁵⁾ Sardinië wordt momenteel met het Italiaanse vasteland verbonden via een interconnector van 270 MWh (de Sacoi-kabel (SARdegna COrsica Italia)).

(233) Het is inderdaad zo dat het mkb minder te lijden heeft van hoge energieprijzen dan grote energie-intensieve industrieën, ondanks het feit dat de belangen van één sector niet automatisch samenvallen met de belangen van een regio. Met andere woorden, exploitatiesteun in een steungebied kan niet worden goedgekeurd op basis van moeilijkheden in een sector, maar het bewijs moet worden geleverd dat deze steun duurzaam bijdraagt aan de regionale ontwikkeling. De Commissie is van oordeel dat de regionale handicap als gevolg van de situatie op de Sardijnse stroommarkt niet afdoende door Italië is aange-toond.

(234) Maar ook in de aanname dat er sprake is van een regionale handicap, dienen de criteria van de richtsnoeren regionale steun in acht te worden genomen. De steun dient duurzaam tot de regionale ontwikkeling bij te dragen en evenredig te zijn aan de handicaps die deze zoekt aan te pakken.

(235) In de onderhavige zaak is het weinig waarschijnlijk dat deze exploitatiesteun een duurzame bijdrage levert aan de regionale ontwikkeling. Ook in de aanname dat het behoud van de aluminiumsmelterij van Alcoa (of van de overige begunstigen van gesubsidieerde tarieven) op het eiland bijdraagt aan de werkgelegenheid en de instandhouding van een industriële basis op het eiland, zouden dergelijke effecten niet aanhouden. Alcoa zelf voert aan dat de afschaffing van het tarief tot de onmiddellijke sluiting van de smelterij van Portovesme zou leiden. De Italiaanse autoriteiten presenteren de tarieven als een tijdelijke maatregel, die is bedoeld om te blijven doorlopen tot in 2010 de thans lopende infrastructuurprojecten met betrekking de stroomproductie en de interconnectie (de GALSI-gasleiding en de onderzeese SAPEI-kabel) zijn afgerond. Het is zaak na te gaan of met deze structurele ontwikkelingen de stroomtarieven op een niveau kunnen worden gebracht dat aan de behoeften van de aluminiumproducenten voldoet. De Commissie is van oordeel dat Sardinië met de nieuwe infrastructuur in staat zal zijn stroom te produceren en te verkopen tegen ongeveer hetzelfde tarief als op het Italiaanse vasteland, en aldus het regionale verschil kan uitschakelen. Toch ziet de Commissie niet in hoe deze projecten de stroomtarieven kunnen halveren om deze zo op het niveau van 30 EUR/MWh te brengen, tarief dat volgens Alcoa nodig is om een smelterij winstgevend te maken.

(236) Voorts tekent de Commissie aan dat het feit dat er een bijdrage van de staat is om de stroomkosten van grootverbruikers te drukken, de stroomproducenten niet aanmoedigt hun tarieven te verlagen om geen grote afnemers te verliezen en een verslechtering van hun kostenstructuur te beletten. De subsidie versterkt juist de prikkel voor de stroomleveranciers om hun marktmacht te gebruiken. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat, zelfs in de aanname dat Alcoa in een situatie van overcapaciteit normaal gesproken een concurrerend tarief zou moeten kunnen krijgen — ware het niet dat de stroomleveranciers (die er belang kunnen bij hebben de tarieven

hoog te houden; zie de overwegingen 121 en 99) over marktmacht beschikken —, het gesubsidieerde tarief niet het geschikte instrument is om die marktmacht in te perken.

(237) Terloops zij opgemerkt dat het Alumix-besluit was gebaseerd op de tegenovergestelde hypothese — dat grote afnemers zoals Alcoa over marktmacht beschikken door hun sterke onderhandelingsmacht ten aanzien van ENEL — en dat ENEL, mocht het een particuliere onderneming zijn geweest, tegen een lager tarief had moeten verkopen.

6.5.1.3. Evenredigheid

(238) De bijdrage die Alcoa ontvangt, ligt veel hoger dan de verschillen tussen de stroomtarieven op het Italiaanse vasteland en de tarieven op Sardinië voor dezelfde categorie afnemers. Bijgevolg is het tarief niet evenredig aan de regionale handicaps die het beweerdelijk wil helpen weg te werken.

6.5.1.4. Degressiviteit

(239) Regionale exploitatiesteun dient degressief te zien (zie punt 4.17 van de richtsnoeren regionale steun). Op basis van het indexeringsmechanisme dat is ingevoerd bij artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005, zoals uitgelegd door AEEG (zie de overwegingen 49 en 50), wordt het tarief jaarlijks verhoogd met een percentage dat een afspiegeling is van de trends voor de stroomtarieven in de Europese Unie, maar blijft de verhoging beperkt tot 4%. Dit tarief is alleen degressief wanneer de gemiddelde EU-tarieven in nettoterminen dalen (aangezien het Alcoa-tarief niet kan dalen, doch alleen kan stijgen). In alle overige gevallen is het tarief progressief en omvat het een toenemend voordeel voor Alcoa⁽¹¹²⁾. In een context van snel stijgende tarieven binnen de Europese Unie, is de steun ten faveure van Alcoa, sinds de invoering van het betrokken tarief, immers voortdurend in reële termen blijven oplopen.

6.5.1.5. Conclusies ten aanzien van de verenigbaarheid van de maatregel als regionale steun voor Sardinië

(240) In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de verlenging van het betrokken tarief niet als regionale steun verenigbaar kan worden verklaard op basis van de richtsnoeren regionale steun van 1998. Aangezien Sardinië voor de periode 2007-2013 geen steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), is, behoeft de steun niet op zijn verenigbaarheid met de richtsnoeren regionale steun 2007-2013 te worden getoetst.

⁽¹¹²⁾ Ook in de aanname dat de gemiddelde tarieven in de Europese Unie met minder dan 4% stijgen, zou het tariefvoordeel voor Alcoa hoe dan ook in absolute termen stijgen. Indien het Alcoa-tarief bijvoorbeeld 30 EUR zou bedragen en het gemiddelde EU-stroomtarief 60 EUR (voordeel 30 EUR), zou een verhoging van 3% voor Alcoa een tarief opleveren van 30,9 EUR ten opzichte van een gemiddeld EU-tarief van 61,8 EUR (nieuw voordeel: 30,9 EUR).

6.5.2. *Andere overwegingen met betrekking tot de verenigbaarheid (Veneto en Sardinië)*

- (241) Italië en Alcoa hebben aangevoerd dat het Alcoa-tarief is bedoeld om op de stroommarkt marktimperfecties aan te pakken waardoor concurrerende tarieven nog niet mogelijk zijn. Hoge stroomtarieven zouden beweerdelijk een bedreiging vormen voor het concurrentievermogen van energie-intensieve bedrijfstakken, zoals die van het primair aluminium. De steun zou de verhuizing van de onderneming naar buiten Europa voorkomen. Ook zou de steun een stimulerend effect hebben aangezien in het nulscenario (waarbij geen steun wordt verleend) de onderneming haar smelterijen op Sardinië en in de regio Veneto had moeten sluiten.
- (242) Ten aanzien van deze verklaringen kunnen de volgende algemene overwegingen worden geformuleerd. Het feit dat stroommarkten imperfect functioneren, kan stricto sensu niet als marktfalen worden beschouwd, aangezien het concept „marktfalen” inhoudt dat een concurrerende markt niet op eigen kracht in staat is een maatschappelijk optimaal resultaat te produceren, terwijl het probleem in de hier te onderzoeken zaak erin bestaat dat de markten onvoldoende concurrerend zijn. Een oplossing kan alleen verlopen via méér — en niet minder — concurrentie, en dat is alleen mogelijk door de totstandbrenging van een daadwerkelijk geïntegreerde stroommarkt. Wanneer de staat stroomtarieven vastlegt, heeft zulks doorgaans het tegenovergestelde effect: er worden barrières opgeworpen en de toegang voor nieuwe marktspelers wordt afgesneden, zodat de marktintegratie wordt belet. Daarom is de Commissie van oordeel dat exploitatiesteun in de vorm van kunstmatig lage stroomtarieven niet het geschikte instrument is om marktimperfecties op de stroommarkt aan te pakken.
- (243) Hier dient trouwens te worden aangetekend dat in de vaak aangehaalde conclusies van gespecialiseerde instanties zoals de High Level Group on Energy, Competitiveness and the Environment (overwegingen 78 en 124), niet wordt voorgesteld om bijzondere staatssteun toe te staan om problemen aan te pakken die zich inzake concurrentievermogen voordoen als gevolg van hoge stroomtarieven, maar juist wordt gepleit voor de noodzaak om de staatssteunregels volledig na te leven⁽¹¹³⁾.
- (244) De Commissie heeft in haar beschikking in de zaak-Terni⁽¹¹⁴⁾ twijfel geformuleerd bij vergelijkbare argumen-

ten om steunmaatregelen te koppelen aan de doelstelling de verhuizing van bedrijfstakken naar buiten de Europese Unie te beletten, en om gelijklopende redenen die in de onderhavige beschikking niet nader dienen te worden onderzocht.

- (245) Binnen de actuele context van de lage aluminiumprijzen op de wereldmarkten (als gevolg van een terugval van de vraag door de economische crisis) kunnen de Italiaanse smelterijen van Alcoa — zonder het tarief — niet rendabel zijn of alleen met verlies produceren, ten minste op korte termijn. De sluiting van de smelterijen kan niet worden uitgesloten, ook indien andere factoren een besluit in die zin kunnen beïnvloeden, bijvoorbeeld de sociale kosten en de milieukosten van een sluiting, of de kosten en de tijd die nodig zijn om de nieuwe capaciteit te creëren die potentieel nodig is om verlies aan marktaandeel te voorkomen.

6.5.3. *Het voorstel voor een Virtual Power Plant (VPP) op Sardinië*

- (246) Bij schrijven van 19 januari 2007 (hierna „de brief van 2007” genoemd) hebben de diensten van directoraat-generaal Concurrentie van de Commissie het idee onderzocht van een overgangmaatregel waarbij het op Sardinië verleende tarief zou worden afgebouwd omdat de situatie op de Sardijnse markt, mede door de geïsoleerde ligging, de beperkte interconnectiecapaciteit met het Italiaanse vasteland en de ongunstige concurrentievoorwaarden, leek te kunnen rechtvaardigen dat, bij wijze van uitzondering, gedurende een overgangperiode van ongeveer twee jaar (de zgn. *phasing-out*) exploitatiesteun zou worden toegestaan in de vorm van een gesubsidieerd tarief⁽¹¹⁵⁾ — in ruil voor het nemen van maatregelen om de concurrentie op de Sardijnse markt te versterken door een *Virtual Power Plant* (VPP)⁽¹¹⁶⁾. In de brief werd de productielocatie in de regio Veneto uitdrukkelijk uitgesloten⁽¹¹⁷⁾.
- (247) Volgens de brief van 2007 zou een geschikte VPP bestaan uit de overdracht van virtuele productiecapaciteit aan derden-leveranciers van stroom, diende deze ongeveer 25 % van de Sardijnse stroomvraag te dekken en moest deze een looptijd van ten minste 5 jaar hebben. In de brief werd ook voorgesteld snel een aanvang te maken met het overleg tussen de diensten van DG Concurrentie en de Italiaanse autoriteiten om de concrete uitvoeringsvoorwaarden van de VPP nader uit te werken.

⁽¹¹³⁾ Zo merkt de High Level Group in zijn derde verslag van februari 2007 (de punten 4 en 5) op (vert.): „Tegen deze achtergrond kan het gebruik van prikkels, zoals ook subsidies voor algemene doeleinden en staatssteun, als beleidsinstrument worden gerechtvaardigd. Zij kunnen helpen bij te dragen tot voor samenleving en milieu verantwoord gedrag, regionale cohesie, duurzame ontwikkeling en culturele diversiteit. Toch zouden zij alleen mogen worden gebruikt wanneer er sprake is van duidelijk marktfalen, wanneer subsidies het geschikte instrument blijken te zijn om een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang te behalen, en wanneer de mededinging daardoor niet wordt verstoord of dit niet ten koste gaat van het milieu [...] Maatregelen zijn gerechtvaardigd wanneer dergelijke subsidies ten koste gaan van andere beleidsdoelstellingen zoals de strijd tegen klimaatverandering, de Lissabonstrategie voor groei en banen, goed functionerende energiemarkten, of de toegang tot grondstoffen, zonder dat de oorspronkelijke doelstelling wordt behaald.” (http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sustainable-business/files/environment/hlg/doc_07/third_report_27_02_2007_en.pdf).

⁽¹¹⁴⁾ Beschikking 2008/408/EG, reeds aangehaald, de overwegingen 144 en 145.

⁽¹¹⁵⁾ Of zoals het in de brief werd aangegeven, diende te worden benadrukt dat helder moest zijn dat deze geleidelijke afbouw strikt beperkt diende blijven tot de tijd die nodig is om de VPP volledig operationeel te laten worden (geraamd op ongeveer 2 jaar), waarbij het beginsel geldt dat de steun eenmalig is.

⁽¹¹⁶⁾ In deze VPP stoten exploitanten met een machtspositie via een veilingprocedure virtueel productiecapaciteit af. Een VPP is een instrument dat vaak wordt gebruikt om de concurrentie op de wholesalemarkt te bevorderen, omdat daarmee de prikkel voor de exploitant met een machtspositie wordt weggenomen om zijn eigen marktmacht te gebruiken om de tarieven kunstmatig hoog te houden op de spotmarkt en de termijnmarkt. De prijs die een overnemer van een VPP ontvangt, bestaat uit een *strike price* die doorgaans bestaat uit de variabele kosten van de betrokken productielocaties, plus een premie die wordt bepaald in het kader van de veiling.

⁽¹¹⁷⁾ Met het argumenten dat andere ondernemingen op het vasteland niet in dezelfde uitzonderlijke marktomstandigheden leken te verkeren als de ondernemingen op Sardinië en dat de redenering van DG Concurrentie was dat er geen enkel motief was om van de beginselen inzake staatssteun af te wijken.

(248) Op 9 juli 2009 heeft Italië — met aanzienlijke vertraging — de wetgevingsbepalingen aangenomen waarmee AEEG de bevoegdheid krijgt een dergelijk mechanisme op te zetten. Op 17 augustus 2009 heeft AEEG Delibera ARG/elt 115/09 betreffende de uitvoeringsbepalingen van de VPP vastgesteld. Deze uitvoeringsbepalingen zijn in lijn met de criteria die in de brief van 2007 zijn vastgesteld. Het tarief wordt afgeschaft drie maanden na de start van de VPP en uiterlijk op 31 december 2009.

6.5.3.1. Beschrijving van de Italiaanse VPP

(249) Volgens de nadere regels die AEEG heeft vastgesteld, moeten zowel ENEL als E.ON virtuele productiecapaciteit overdragen aan exploitanten zonder enige banden met een van deze beide ondernemingen. De over te dragen capaciteit (225 MW voor ENEL en 150 MW voor E.ON) is vastgesteld afhankelijk van de respectieve eenzijdige marktmacht van de beide exploitanten met een machtspositie. De VPP zal ten minste 25 % van de stroomvraag op Sardinië dekken en zal vijf jaar bestaan, totdat de thans lopende infrastructuurprojecten om de stroominterconnectie tussen Sardinië en het Italiaanse vasteland te verbeteren, zijn voltooid.

(250) De veilingen staan open voor marktdeelnemers die actief zijn in de verkoop aan eindverbruikers. De producten die worden aangeboden hebben een looptijd van één en/of vijf jaar. De veilingen betreffen de periode vanaf 1 januari 2010.

(251) Door de bestaande fysieke koppelingen op het Sardijnse stroomnet, is het Italiaanse VPP opgevat als een financieel instrument⁽¹¹⁸⁾. Met dit soort VPP behoeven de kopers de geveilde stroom niet fysiek zelf aan de eindverbruikers te verkopen. Zij ontvangen automatisch een financiële vergoeding telkens het tarief op de day ahead-markt een bepaalde drempel overschrijdt. Voor een bestaande exploitant of een nieuwe exploitant die een klantenbestand wil uitbouwen, ligt het voordeel van het beschikbaar komen van VPP-capaciteit erin dat de VPP kan worden gebruikt als hedging-instrument voor de (andere) fysieke transacties die plaatsvinden.

(252) Het concurrentiebevorderende effect van dit soort VPP ligt in het feit dat de exploitanten met een machtspositie de prikkel verliezen om hun eigen marktmacht te gebruiken om de tarieven op de day ahead-markt hoog te

houden, omdat het met dergelijke strategie te behalen voordeel aan de kopers van VPP zou worden doorgegeven.

6.5.3.2. Verenigbaarheid van het tarief op basis van de VPP

(253) Ofschoon de VPP concurrentiebevorderende effecten oplevert op de Sardijnse markt, en ongeacht het voorstel dat in januari 2007 is gedaan, is de Commissie tot de bevinding gekomen dat in deze zaak de VPP geen voldoende basis kan bieden voor de verenigbaarheid van de steun, niet voor een overgangperiode na het van start gaan van de VPP, noch a fortiori voor de periode die aan die opstart van de VPP voorafgaat, en wel om de hier nader uit een te zetten redenen.

(254) De Commissie sluit niet uit dat — in uitzonderlijke omstandigheden — een corrigerende maatregel die bestaat in de „liberalisering van een markt” (of beter, in deze zaak, een structurele maatregel bedoeld om de concurrentie te verbeteren op een juridisch gezien voor concurrentie opengestelde, maar nog sterk geconcentreerde markt) als grondslag kan dienen om staatssteun verenigbaar te verklaren. In dit specifieke geval heeft de Commissie de aard van het concurrentieprobleem op de Sardijnse stroommarkt⁽¹¹⁹⁾, het bestaan van een causaal verband tussen dit probleem en de steun, en de doeltreffendheid van de VPP als corrigerend instrument onderzocht.

(255) In de eerste plaats dient ten aanzien van het concurrentieprobleem op Sardinië het volgende te worden opgemerkt. De hoge tarieven op Sardinië zijn het gevolg van een combinatie van factoren: onvoldoende interconnectie, de kostenstructuur van het productieportfolio en de marktmacht van de twee grootste producenten. Het feit dat er op een eiland onvoldoende interconnectie voor stroom is, is geen probleem van liberalisering, doch is veeleer een logisch gevolg van de geografische ligging. Diverse EU-landen zijn eilanden en bijna alle lidstaten hebben eilanden waarmee de interconnectie onvoldoende of onbestaande is. Er is geen direct verband tussen de kostenstructuur van het productieportfolio en het functioneren van de stroommarkt of met de uitoefening van marktmacht door exploitanten met een machtspositie. Een en ander hangt veeleer af van de beschikbaarheid van primaire energiebronnen en van andere fysieke en geografische verbanden die de investeringsbesluiten van de productiebedrijven bepalen. Ten slotte is een sterk geconcentreerde markt op een eiland waarschijnlijk veel erger dan uitzondering. Daarom is de enige, aantoonbare concurrentiefactor de duopoliesituatie, omdat deze potentieel de spelers met een machtspositie ertoe kan aanzetten om hoge tarieven vast te stellen. Dat is evenwel slechts een van de factoren die bijdragen tot het hoge peil van de tarieven op Sardinië.

⁽¹¹⁸⁾ De VPP heeft de vorm van een contract waarmee de koper het automatische recht krijgt om het saldo te behouden, voor zover positief, tussen het aan de Sardijnse producenten op de day ahead-markt betaalde tarief en het strike-tarief. De koper betaalt de verkoper de bij de veiling vastgestelde prijs en ontvangt van deze laatste het saldo, voor zover positief, tussen het tarief op de day ahead-markt en het strike-tarief.

⁽¹¹⁹⁾ Daartoe heeft de Commissie zich gebaseerd op het onderzoek dat AEEG in haar verslagen heeft gevoerd.

- (256) Ten tweede is de Commissie nagegaan of er een causaal verband bestaat tussen de gesubsidieerde tarieven en de situatie op de Sardijnse markt. Met de tarieven is het nimmer gelukt de concurrentiesituatie op Sardinië te verbeteren, aangezien de Sardijnse tarieven die Italië heeft aangemeld, alleen een oplossing boden voor een beperkte groep verbruikers, en dan nog verbruikers met de sterkste onderhandelingsmacht. Italië heeft zelf toegegeven dat de doelstelling van het Alcoa-tarief erin bestond het door Alcoa op Sardinië betaalde tarief af te stemmen op de tarieven die aluminiumproducenten in andere Europese landen berekend krijgen.
- (257) Mocht dat het geval zijn, dan kan de betrokken steun de uit het duopolie inzake stroomproductie ontstane situatie hebben verergerd. Met het stelsel van compensatiebetalingen (de maatregel die hier wordt onderzocht) kreeg Alcoa geen enkele prikkel om haar eigen kopersmacht te gebruiken om de stroomkosten te drukken, omdat het belang van Alcoa om zich tegen het laagst mogelijke tarief met stroom te bevoorraden, werd voldaan met de compensatiebetalingen — en niet door op de retailmarkt haar eigen onderhandelingsmacht als grootverbruiker van stroom op Sardinië in te zetten. Door voor Alcoa de prikkel om op zoek te gaan naar andere leveringsvoorwaarden dan die van de historische exploitant, af te zwakken, kunnen de compensatiebetalingen, tot op zekere hoogte, de mededinging op de retailmarkt ongunstig hebben beïnvloed — ten detrimente van alle stroomverbruikers — omdat deze betalingen ertoe leidden de financiële positie van de historische exploitant te versterken.
- (258) Ten derde lijkt het positieve effect van de VPP op de voorwaarden voor een daadwerkelijke mededinging op Sardinië niet evenredig aan de draagwijdte en de intensiteit van de verleende steun. De corrigerende effecten voor de Sardijnse markt blijken veeleer beperkt te zijn. Deze corrigerende maatregel lijkt alleen een impact te hebben op de gedragingen van exploitanten met een machtspositie, aangezien een financiële VPP zoals Italië die heeft opgezet, geen effect kan hebben op de interconnectie of op de productiekosten en, anders dan een *tolling agreement*, niet is bedoeld om op het niveau van de productie een verandering van de marktstructuur tot stand te brengen.
- (259) Ten vierde verstoort de steun de mededinging op de markt voor primair aluminium, terwijl de VPP een zekere verbetering met zich zal brengen op het punt van de mededinging op een andere markt, die van de stroom. Naar zijn aard kan de VPP geen directe effecten op de markt voor aluminium hebben.

6.5.4. Conclusies ten aanzien van de verenigbaarheid van de steun (Veneto en Sardinië)

- (260) In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat het tarief voor de smelterijen in de regio Veneto en op Sardinië voor geen enkele afwijking van artikel 87 van het EG-Verdrag in aanmerking komt. De afwijkingen van artikel 87, lid 2, zijn niet van toepassing,

aangezien het geen steunmaatregelen van sociale aard betreft, de steun niet is bedoeld tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen, en het evenmin gaat om steunmaatregelen om de door de deling van Duitsland berokkende economische nadelen te compenseren. De afwijkingen van artikel 87, lid 3, onder b) en d), zijn evenmin van toepassing, aangezien de maatregel niet is bedoeld om de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen of een ernstige verstoring in de economie van een lidstaat op te heffen, noch om de cultuur en de instandhouding van het culturele erfgoed te bevorderen. Wat betreft de afwijking van artikel 87, lid 3, onder a), is uit de in de overwegingen 220 tot en met 240 gemaakte beoordeling gebleken dat het tarief niet kan worden goedgekeurd als steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst. Wat betreft de afwijking van artikel 87, lid 3, onder c), is uit de beoordeling gebleken dat het tarief, zelfs in combinatie met een VPP, op basis van die afwijkingbepaling niet verenigbaar kan worden verklaard (zie met name de overwegingen 216, 217, 241 tot en met 245, en 253 tot en met 259).

- (261) Mitsdien dient de verlenging van het gesubsidieerde tarief ten faveure van Alcoa waartoe bij artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 en het decreet van 2004 (voor zover daarin dezelfde bepaling de uitkomst kan zijn van de toepassing van dat decreet in de periode van januari 2006 tot juni 2007 — zie overweging 44) is besloten, onverenigbaar te worden verklaard met de gemeenschappelijke markt.

6.6. Terugvordering

- (262) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Verordening (EG) nr. 659/1999 dient, indien negatieve beschikkingen worden gegeven in gevallen van onrechtmatige steun die met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar zijn, de daadwerkelijke mededinging te worden hersteld en dient de steun, met rente, onverwijld te worden teruggevorderd, tenzij zulks in strijd is met een algemeen beginsel van het Gemeenschapsrecht.

6.6.1. Gewettigd vertrouwen en andere beginselen van het Gemeenschapsrecht die aan een terugvordering in de weg kunnen staan

6.6.1.1. Gewettigd vertrouwen

- (263) Volgens vaste rechtspraak kan de steunontvanger, indien steun is toegekend die niet overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag vooraf bij de Commissie was aangemeld, geen gewettigd vertrouwen hebben in de rechtmatigheid van de toekenning van de steun⁽¹²⁰⁾. Een zorgvuldig ondernemer behoort normaliter in staat te zijn vast te stellen of de aanmeldingsprocedure is nageleefd en of de steun rechtmatig is.

⁽¹²⁰⁾ Arrest van 20 maart 1997, zaak C-24/95, *Land Rheinland-Pfalz/Alcan Deutschland GmbH*, Jurispr. 1997, blz. I-1591, punten 25, 30 en 31, en arrest van 11 november 2004, gevoegde zaken C-183/02 P en C-187/02, *Daewoo Electronics Manufacturing España SA (Demesa) en Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava/Commissie*, Jurispr. 2004, blz. I-10609, punt 45.

- (264) Uiteraard valt niet uit te sluiten dat de ontvanger van onrechtmatig toegekende steun zich kan beroepen op uitzonderlijke omstandigheden die zijn vertrouwen in de rechtmatigheid van de steun konden wettigen, en zich bijgevolg tegen de terugbetaling ervan kan verzetten ⁽¹²¹⁾. „Wanneer echter een voorzichtig en bezonnen handelaar de vaststelling van een voor zijn belangen nadelige maatregel kan voorzien, kan hij zich niet op dit beginsel beroepen wanneer die maatregel wordt vastgesteld ⁽¹²²⁾.”
- (265) De Commissie is nagegaan of de door Alcoa aangehaalde uitzonderlijke omstandigheden die met het bestaan van het Alumix-besluit verband houden, de ondernemingen ertoe hadden kunnen brengen een gewettigd vertrouwen te koesteren.
- (266) Het Hof heeft steeds verklaard dat het gewettigd vertrouwen alleen kan worden gewekt door nauwkeurige, onvoorwaardelijke en concordante toezeggingen die een Gemeenschapsinstantie heeft gedaan zodat het gewettigd vertrouwen is ontstaan dat de maatregel geen steun vormt of rechtmatig is ⁽¹²³⁾.
- (267) Alcoa betoogt dat, zelfs indien de bestaande regeling niet als „bestaande steun” wordt aangemerkt, zij zich toch op het beginsel van het gewettigd vertrouwen kan beroepen omdat zij zich bij de overname van Alumix en bij het besluit om verder in de beide smelterijen te investeren, had gebaseerd op de conclusie dat er in de zaak-Alumix geen sprake was van steun. Alcoa voert daarnaast de beschikking van de Commissie betreffende de Franse regeling inzake belastingvrijstelling voor voorzieningen ten behoeve van buitenlandse vestigingen van ondernemingen ⁽¹²⁴⁾ als precedent aan (zie overweging 97).
- (268) In die beschikking van de Commissie betreffende de door Frankrijk verleende belastingvrijstellingsregeling voor ondernemingen uit de ijzer- en staalsector, konden de bepalingen betreffende bestaande steun niet rechtstreeks worden toegepast omdat steun voor de ijzer- en staalindustrie onder de toepassing van het EGKS-Verdrag viel, dat het begrip „bestaande steun” niet kende. De Commissie heeft het gewettigd vertrouwen in hoofde van de begunstigde ondernemingen erkend door, *per analogiam*, de desbetreffende bepalingen van het EG-Verdrag toe te passen en heeft dan ook niet de terugvordering van de steun gelast. Toch liep die zaak in wezen gelijk met de zaak van de Belgische coördinatiecentra waarin de Commissie haar beoordeling van een maatregel die zij voordien beschouwde als zijnde geen steun, heeft gewijzigd zonder dat deze maatregel door de lidstaat was gewijzigd. Op basis van de in overweging 210 geformuleerde overwegingen kan de Commissie de stelling afwijzen als zou die beschikking kunnen worden aangevoerd als grondslag om Alcoa een gewettigd vertrouwen te laten koesteren.
- (269) Wat betreft het belang dat Alcoa aan het Alumix-besluit hecht, dient te worden aangetekend dat dat besluit in hoofde van de begunstigde onderneming alleen het gewettigde vertrouwen kon doen wekken dat het in dat besluit beoordeelde tariefmechanisme tot 31 december 2005 geen steun vormde.
- (270) Daarentegen kan aan het Alumix-besluit geen gewettigd vertrouwen worden ontleend ten aanzien van de verlenging van het tarief die in artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 is vastgesteld. Alcoa mocht geen enkel gewettigd vertrouwen koesteren dat de maatregel van 2005 waarmee het tarief tot 2010 werd verlengd, automatisch „niet-steun” zou vormen. Ten aanzien van een maatregel die a) in belangrijke mate werd gewijzigd en b) in de tijd werd verlengd, had een bezonnen begunstigde onderneming zich ervan moeten vergewissen dat de steun rechtmatig was.
- (271) Het feit dat aan het Alumix-besluit geen gewettigd vertrouwen kan worden ontleend, wordt uitdrukkelijk bevestigd in punt 109 van het arrest van het Gerecht.
- (272) Het feit dat Alcoa in haar Italiaanse productielocaties investeringen heeft uitgevoerd, doet nog geen gewettigd vertrouwen ontstaan ten aanzien van de rechtmatigheid van het gewijzigde en verlengde tariefakkoord, aangezien het op het tijdstip van de toekenning daarvan helder was dat het oorspronkelijke Alumix-tarief slechts tien jaar zou lopen en Alcoa haar eigen investeringen op die grondslag had gepland — en niet in de aanname dat het een tarief van onbepaalde duur betrof.
- (273) In het licht van de bovenstaande overwegingen is de Commissie tot de conclusie gekomen dat het feit dat er een goedgekeurd Alumix-tarief bestond, bij Alcoa geen gewettigd vertrouwen mocht doen ontstaan ten aanzien van de rechtmatigheid van de betrokken maatregel.
- (274) Wat betreft de Sardijnse productielocatie is de Commissie ook nagegaan of de brief van 2007 en de daarop volgende ontwikkelingen voor Alcoa een aanleiding konden zijn om een gewettigd vertrouwen te gaan koesteren.

⁽¹²¹⁾ Arrest van 20 september 1990, zaak C-5/89, *Duitsland/Commissie*, Jurispr. 1990, blz. I-3437, punt 16.

⁽¹²²⁾ Zie arrest van 1 februari 1978, zaak C-78/77, *Johann Lührs/Hauptzollamt Hamburg-Jonas*, Jurispr. 1978, blz. I-169, punt 6; arrest van 11 maart 1987, zaak C-265/85, *Van den Bergh en Jurgens BV en Van Dijk Food Products (Lopik) BV/Commissie*, Jurispr. 1987, blz. I-1155, punt 44, en arrest van 15 december 1994, zaak T-489/93, *Unifruit Hellas EPE/Commissie*, Jurispr. 1994, blz. II-1201, punt 51.

⁽¹²³⁾ Zie *arrest-Van den Bergh*, reeds aangehaald, punt 44; arrest van 26 juni 1990, zaak C-152/88, *Sofrimport SARL/Commissie*, Jurispr. 1990, blz. I-2477, punt 26; arrest van 18 januari 2000, zaak T-290/97, *Mehibas Dordtselaan BV/Commissie*, Jurispr. 2000, blz. II-15, punt 59, en arrest van 9 juli 2003, zaak T-223/00, *Kyowa Hakko Kogyo Co Ltd en Kyowa Hakko Europe GmbH/Commissie*, Jurispr. 2003, blz. II-2553, punt 51.

⁽¹²⁴⁾ Zie voetnoot 51.

(275) In dat verband dient te worden aangetekend dat de Commissie in haar brief van 2007 geen nauwkeurige en onvoorwaardelijke verbintenissen heeft gedaan ten aanzien van de waarde van de VPP om te concluderen dat de steun verenigbaar is. De brief van de diensten van de Commissie beperkte zich er toe aan te geven dat het met het mededingingsbeleid belaste lid van de Commissie bereid was het College het voorstel te doen om een korte overgangstermijn goed te keuren voor de intrekking van de stroomtarieven op Sardinië. Deze bewoording hield in dat een positieve uitkomst van de zaak hoe dan ook afhankelijk zou worden gesteld van de goedkeuring van het ontwerp-besluit door het College van Commissarissen. Bijgevolg kan de brief van 2007, gezien de status (een ambtelijke brief) en de inhoud ervan (een voorwaardelijke toezegging), geen gewettigd vertrouwen wekken zoals dat door de Gemeenschapsrechter wordt erkend.

6.6.1.2. Andere algemene beginselen van het Gemeenschapsrecht

(276) Italië noch Alcoa hebben op dit punt enigerlei overwegingen aangevoerd. De Commissie is niettemin nagegaan of andere algemene beginselen van het Gemeenschapsrecht — ten dele of volledig — aan de terugvordering van de steun in de weg staan.

(277) Ten aanzien van productielocatie in de regio Veneto is het oordeel dat met de terugvordering geen enkel algemeen beginsel van het Gemeenschapsrecht wordt geschonden. De Commissie had in haar besluit tot inleiding van de procedure ernstige twijfel geformuleerd ten aanzien van de verenigbaarheid van de steun ten faveure van de productielocatie in de regio Veneto en in het verdere verloop van de procedure zijn er geen elementen gekomen die de bij het begin van het onderzoek in de zaak-Alcoa bestaande indruk hebben kunnen wegnemen.

(278) Ten aanzien van de productielocatie op Sardinië heeft de Commissie de situatie onderzocht zoals die uit de brief van 2007 en de daarop volgende ontwikkelingen voortvloeit. Zoals in overweging 275 is aangetoond, bevatte de brief van de diensten van de Commissie geen nauwkeurige en onvoorwaardelijke toezeggingen ten aanzien van de waarde van de VPP als grondslag om de steun verenigbaar te verklaren, maar bleef die brief beperkt tot de verklaring dat, indien Italië prompt op het voorstel had gereageerd, het met het mededingingsbeleid belaste lid van de Commissie het College zou voorstellen een korte phasing-out van het tarief goed te keuren. Het idee van de VPP is echter tijdens de hele procedure steeds op tafel gebleven, totdat Italië heeft besloten om dit idee ten uitvoer te gaan leggen.

(279) Niettegenstaande dit voorstel is de Commissie, zoals beschreven in de overwegingen 253 tot en met 259, tot de conclusie gekomen dat de VPP niet als grondslag kan dienen voor een besluit waarbij de steun verenigbaar wordt verklaard, en wel om redenen die verband houden met de omstandigheden van de maatregel en het alge-

mene karakter van de VPP en die niet uit het met Italië gevoerde overleg voortvloeien. Toch dient de vraag te worden gesteld of de aanslepende discussies over de VPP ertoe kunnen leiden het vermoeden te weerleggen dat een beoordeling waarbij de onrechtmatige steun onverenigbaar wordt verklaard, noodzakelijkerwijs moet uitmonden in de terugvordering van het totale steunbedrag.

(280) Ondanks het feit dat de duur van het onderzoek, op zich beschouwd, niet uitzonderlijk lang is (drie jaar), erkent de Commissie dat in de onderhavige zaak de duur van het onderzoek werd verlengd door het overleg over het opzetten van de VPP.

(281) Ook al is het lange aanslepen van het overleg over de VPP in ruime mate ook aan de trage reactie van Italië op het voorstel te wijten, toch erkent de Commissie dat het aanslepende overleg over de VPP niet strookte met het beginsel van behoorlijk bestuur en invloed heeft gehad op het handelen van de begunstigde onderneming in de loop van de onderzoeksprocedure. Het feit namelijk dat het — door de Commissie gewekte en niet tijdig afdoende weerlegde — vooruitzicht dat dankzij de VPP een gunstige uitkomst kon worden bereikt voor de zaak van de Sardijnse productielocatie, kan bij Alcoa de inschatting van het risico dat de steun aan de Sardijnse productielocatie na de inleiding van de procedure zou moeten worden terugbetaald, hebben gewijzigd, hetgeen de investerings- en locatiestrategie van de onderneming kan hebben beïnvloed. Was de brief van 2007 niet gezonden, dan had Alcoa kunnen besluiten om de activiteit op Sardinië niet voort te zetten, zodat het terug te vorderen bedrag zou worden beperkt.

(282) In het licht van al deze omstandigheden acht de Commissie het niet opportuun voor de Sardijnse productielocatie de terugvordering te gelasten voor de periode begrepen tussen de dagtekening van de brief (19 januari 2007) en het tijdstip van de onderhavige beschikking.

6.6.2. Vaststelling van de terug te vorderen bedragen

(283) Geconcludeerd dient te worden dat alle bedragen aan onverenigbare steun die Alcoa op grond van artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 sinds 1 januari 2006 heeft ontvangen, overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag⁽¹²⁵⁾, dienen te worden teruggevorderd, vermeerderd met rente.

(284) De terugvordering heeft ten doel de concurrentiesituatie te herstellen waarin de begunstigde onderneming zich vóór de toekenning van de onverenigbare steun bevond. Om de terug te vorderen bedragen vast te stellen, dient dus het tarief te worden bepaald dat Alcoa op de stroomleveringsmarkt had betaald indien het Alcoa-tarief niet was verlengd.

⁽¹²⁵⁾ PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1.

- (285) Zoals in overweging 157 is aangegeven, had Alcoa een bilaterale overeenkomst met ENEL gesloten tegen een nominaal tarief dat ongeveer overeenstemt met het standaard hoogspanningstarief dat ENEL berekent. Volgens de Commissie is dit het tarief dat Alcoa, zonder het tarief, voor de haar geleverde stroom had betaald. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat het terug te vorderen bedrag overeenstemt met het verschil tussen het contractuele tarief en het gesubsidieerde tarief. Dit bedrag stemt overeen met de compensatiebetaling welke de onderneming in die periode heeft ontvangen⁽¹²⁶⁾. Dezelfde berekeningsmethode heeft de Commissie opgelegd in de zaak-Terni⁽¹²⁷⁾, die rechtstreeks met de onderhavige zaak te vergelijken is.
- (286) Volledigheidshalve heeft de Commissie ook de stelling onderzocht — en afgewezen — dat Alcoa, zonder de staatssubsidie, bij onderhandelingen met haar leverancier een beter tarief had kunnen krijgen en dat de terugvordering dus op een andere, beweerdelijk realistischere parameter dient te worden gebaseerd.
- (287) In de eerste plaats is de Commissie in beginsel geen voorstander van het idee om een theoretische parameter uit te werken wanneer er een concrete en geschikte benchmark voor handen is. In de zaak-Unicredito⁽¹²⁸⁾ heeft het Hof een dergelijke hypothetische benadering afgewezen en verklaard dat het herstel van de vroegere toestand „geen andere reconstructie van het verleden aan de hand van hypothetische elementen [impliceert] als de — vaak meerdere — keuzen die de betrokken marktdeelnemers hadden kunnen maken”.
- (288) Overigens kreeg de onderneming, nadat de Commissie in 2004 en 2006 de formele onderzoekprocedure had ingeleid en nadat Alcoa was verzocht een *parent company guarantee* te verstrekken ter dekking van het risico dat de steun kon worden teruggevorderd, een duidelijke prikkel om met ENEL te gaan onderhandelen over de best mogelijke voorwaarden voor de levering van stroom. Bijgevolg zijn er geen elementen waaruit blijkt dat het via vrije onderhandelingen tussen Alcoa en ENEL tot stand gekomen contractuele tarief geen correcte weergave is van het markttarief dat Alcoa, zonder de steun, had moeten betalen.

7. CONCLUSIE

- (289) De Commissie stelt vast dat Italië, in strijd met artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag, op onrechtmatige wijze uitvoering heeft gegeven aan het bepaalde in artikel 1 van het *Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* van 6 februari 2004 en in artikel 11, lid 11, van *Decreto-legge* 35/05, omgezet in wet nr. 80/2005, bepalingen waarin besloten wordt tot de verlenging van het gesubsidieerde stroomtarief voor Alcoa. De Commissie is van oordeel

dat deze maatregel, die neerkomt op zuivere exploitatie-steun, niet voor een van de in het EG-Verdrag bepaalde afwijkingen van het algemene verbod op staatssteun in aanmerking komt en derhalve onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Mitsdien dienen alle toekomstige betalingen te worden geschorst en dient de reeds uitgekeerde steun te worden teruggevorderd op de hierna aan te geven wijze. Het terug te vorderen bedrag stemt overeen met het totaalbedrag van alle elementen van de compensatiebetaling die Cassa Conguaglio aan Alcoa heeft uitgekeerd. Voor de regio Veneto, betreft de terugvordering de periode van 1 januari 2006 tot en met het tijdstip dat de onderhavige beschikking is gegeven. Voor Sardinië betreft de terugvordering de periode voorafgaand aan de brief van 2007, namelijk de periode van 1 januari 2006 tot en met 18 januari 2007,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De staatssteun die Italië sinds 1 januari 2006, op grond van artikel 1 van *Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* van 6 februari 2004 en van artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005, in strijd met artikel 88, lid 3, van het Verdrag, op onrechtmatige wijze heeft verleend ten gunste van Alcoa Trasformazioni, is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt. Het steunbedrag wordt berekend overeenkomstig de in overweging 285 van de onderhavige beschikking uiteengezette methode.

Artikel 2

1. Italië vordert de in artikel 1 bedoelde steun van de begunstigde onderneming terug. Voor de regio Veneto loopt de periode waarop de terugvordering ziet, van 1 januari 2006 tot en met het tijdstip dat de onderhavige beschikking is gegeven. Voor Sardinië loopt de periode waarop de terugvordering ziet, van 1 januari 2006 tot en met 18 januari 2007.
2. De terug te vorderen bedragen omvatten rente vanaf het tijdstip waarop zij de begunstigde ter beschikking zijn gesteld, tot het tijdstip van de daadwerkelijke terugbetaling ervan.
3. De rente wordt op samengestelde grondslag berekend overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 en Verordening (EG) nr. 271/2008 van de Commissie⁽¹²⁹⁾ tot wijziging van Verordening (EG) nr. 794/2004.
4. Italië schorst alle uitstaande betalingen van de in artikel 1 bedoelde steun vanaf de datum dat deze beschikking is gegeven.

Artikel 3

1. De terugvordering van de in artikel 1 bedoelde steun geschiedt onverwijld en daadwerkelijk.
2. Italië zorgt ervoor dat de onderhavige beschikking binnen vier maanden vanaf de datum van kennisgeving ervan ten uitvoer wordt gelegd.

⁽¹²⁶⁾ De Commissie beschikt niet over de nodige gegevens om dit bedrag nauwkeurig te kunnen berekenen.

⁽¹²⁷⁾ Zie voetnoot 9. In de zaak-Terni was het gesubsidieerde tarief, dat eveneens op grond van artikel 11, lid 11, van wet nr. 80/2005 was verlengd, op in wezen dezelfde wijze berekend, gefinancierd en betaald als voor Alcoa het geval is (ook al verschilde het uiteindelijke tarief voor de begunstigden).

⁽¹²⁸⁾ Arrest van 15 december 2005, zaak C-148/04, *Unicredito Italiano SpA/Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova 1*, Jurispr. 2005, blz. I-11137, punt 118.

⁽¹²⁹⁾ PB L 82 van 25.3.2008, blz. 1.

Artikel 4

1. Binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking verstrekt Italië de Commissie de volgende informatie:

- a) het totale van de begunstigde terug te vorderen bedrag (hoofdsom en terugvorderingsrente);
- b) een nadere beschrijving van de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan deze beschikking te voldoen;
- c) documenten waaruit blijkt dat de begunstigde werd gelast de steun terug te betalen.

2. Italië houdt de Commissie op de hoogte van de stand van uitvoering van de nationale maatregelen die het heeft genomen om deze beschikking ten uitvoer te leggen, en dit tot de in

artikel 1 bedoelde steun volledig is terugbetaald. Het verstrekt, op eenvoudig verzoek van de Commissie, onverwijld alle inlichtingen over de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan deze beschikking te voldoen. Het verstrekt tevens nadere inlichtingen over de reeds door de begunstigde terugbetaalde steunbedragen en rente.

Artikel 5

De onderhavige beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 19 november 2009.

Voor de Commissie

Neelie KROES

Lid van de Commissie

Abonnementsprijzen 2010 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + cd-rom (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, cd-rom (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), cd-rom, verschijnt twee keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige cd-rom.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

In 2010 worden cd-formaten vervangen door dvd-formaten.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

NL