



PÉNZÜGYMINISZTERIUM
TÁMOGATÁSOKAT VIZSGÁLÓ IRODA



2004. június

Ezt a kiadványt a Pénzügyminisztérium szervezeti keretein belül működő Támogatásokat Vizsgáló Iroda készítette.

A kiadvány – egyéb, az állami támogatások témájában fontos információkkal együtt – elérhető a Támogatásokat Vizsgáló Iroda magyar és angol nyelvű honlapján (<http://www.p-m.hu/>).

Szerkesztő: Hargita Eszter

Lezárva: 2004. június

HU ISSN 1589-5203 (nyomtatott)

HU ISSN 1589-5327 (on-line)

Kérjük az anyaggal kapcsolatban észrevételeit, kérdéseit jelezze a Támogatásokat Vizsgáló Irodának.

A Támogatásokat Vizsgáló Iroda

Vargha Ágnes

Hargita Eszter

Bodó Zajzon

dr. Für István

dr. Ivanics Gábor

dr. Remetei Filep Zsuzsanna

dr. Staviczky Péter

Giba Gábor

Zsarnóci Csaba

főcsoportfőnök

főosztályvezető-helyettes

Cím: 1054 Budapest, József nádor tér 2-4.

T: 327-2343, F: 318-3663, e-mail: tvi@pm.gov.hu

TARTALOMJEGYZÉK

Előszó	5
<i>A TANÁCS 1969. június 26-i 1191/69/EGK RENDELETE a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről</i>	7
<i>A TANÁCS 1969. június 26-i 1192/69/EGK RENDELETE a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról</i>	17
<i>A TANÁCS 1991. június 20-i 1893/91/EGK RENDELETE a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet módosításáról</i>	35
<i>A TANÁCS 1970. június 4-i 1107/70/EGK RENDELETE vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról (konszolidált)</i>	39
<i>A TANÁCS 1970. június 4-i 1107/70/EGK RENDELETE vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról (eredeti)</i>	44
<i>A TANÁCS 1982. június 10-i 1658/82/EGK RENDELETE a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK rendeletnek a kombinált közlekedéssel foglalkozó rendelkezésekkel való kiegészítéséről</i>	48
<i>A TANÁCS 1992. december 7-i 3578/92/EGK RENDELETE a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK rendelet módosításáról</i>	50
<i>A TANÁCS 1996. november 19-i 2255/96/EK RENDELETE a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK rendelet módosításáról</i>	52
<i>A TANÁCS 1997. március 17-i 543/97/EK RENDELETE a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK rendelet módosításáról</i>	54
<i>A TANÁCS 1989. április 27-i 1101/89/EGK RENDELETE a belvízi hajózás szerkezetének javításáról</i>	56
<i>A TANÁCS 1994. április 12-i 844/94/EK RENDELETE a belvízi hajózás szerkezetének javításáról szóló 1101/89/EGK rendelet módosításáról</i>	64
<i>A BIZOTTSÁG 1998. április 2-i 742/98/EK RENDELETE a hajózásban új szárazáru-fuvarozó kapacitások üzembe helyezésének feltételei tekintetében a 1101/89/EGK tanácsi rendelet módosításáról</i>	66
<i>A TANÁCS 3572/90/EGK RENDELETE a közúti, vasúti és belvízi közlekedésről szóló egyes irányelveknek, határozatoknak és rendeleteknek a német újraegyesítés következtében történő módosításáról</i>	67
<i>A TANÁCS 1999. március 29-i 718/99/EK RENDELETE a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról</i>	73
<i>A TANÁCS 1999. március 29-i 718/99/EK RENDELETE a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról</i>	81
<i>A BIZOTTSÁG 1532/2000/EK RENDELETE a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló 718/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó egyes intézkedések meghatározásáról szóló 805/1999/EK rendelet módosításáról</i>	89

<i>A BIZOTTSÁG 411/2003/EK RENDELETE a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló 718/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó egyes intézkedések meghatározásáról szóló 805/1999/EK rendelet módosításáról.....</i>	<i>91</i>
<i>AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/77/EK IRÁNYELVE a belső villamosenergia-piacon a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatásáról.....</i>	<i>93</i>

Előszó

2000-ben indítottuk a TVI információs füzetek sorozatot, melynek célja az állami támogatásokra vonatkozó közösségi szabályok kivonatos ismertetése, a témához szorosan kapcsolódó egyéb dokumentumok közzétevése (éves jelentés, közösségi joganyag fordítások), az Európai Bizottság és az Európai Bíróságok egyes vonatkozó döntéseinek összefoglalása, ismertetése. A kiadvány évente 3-4 alkalommal jelent meg.

Magyarország Európai Unióhoz történő csatlakozásával az állami támogatások versenyszempontú ellenőrzését biztosító rendelkezéseket (az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 15. §-át, valamint a vállalkozásoknak nyújtott állami támogatások tilalma alóli mentességek egységes rendjéről szóló 163/2001. (IX. 14.) Korm. rendeletet) hatályon kívül kell helyezni, mivel a csatlakozás napjától a vonatkozó uniós szabályok Magyarországon közvetlenül alkalmazandók.

Ugyanakkor annak érdekében, hogy Magyarország tagállamként is képes legyen biztosítani a közösségi állami támogatási szabályoknak való megfelelést, elfogadásra került az *Európai Közösséget létrehozó Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásról és a regionális térképről* szóló 85/2004. (IV. 19.) Korm. rendelet, amely főleg eljárási szabályokat tartalmaz. A csatlakozás utáni eljárási rendben ugyanis fő szabály szerint az Európai Unió Bizottságának hatásköre annak megítélése, hogy valamely állami támogatás összeegyeztethető-e a közös piaccal. A Támogatásokat Vizsgáló Irodának azonban továbbra is jelentős szerepe lesz a támogatásokkal kapcsolatos eljárásban. Csatlakozás után az Iroda feladata különbözni fog aszerint, hogy milyen támogatásokról és - a támogatási kategóriáktól függően - milyen eljárásról van szó (bizonyos támogatási kategóriákat ugyanis nem vagy csak utólag kell bejelenteni a Bizottságnak - ld. csekély összegű vagy valamely csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozó támogatások).

Az eddigi pozitív tapasztalatok alapján a jelenlegi központosított előzetes bejelentési rendszer tehát fennmarad, sőt annak hatálya kiterjed a halászati és erdőgazdálkodási támogatásokra is.

A támogatások bejelentésével kapcsolatos részletes eljárási szabályokon túl az új rendelet rendelkezik a Bizottság megkeresése esetén követendő szabályokról (általános együttműködési kötelezettség, a létező támogatásokkal kapcsolatos eljárás, a támogatás felfüggesztése, visszafizettetése), valamint a regionális támogatási térképről.

A Római Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó fontos rendelkezés a regionális támogatási térképre vonatkozó szabályozás, amely

meghatározza a beruházásokhoz nyújtható maximális támogatási intenzitásokat. A regionális támogatási térkép általában több évre történő meghatározása - bizottsági jóváhagyással - a tagállamok hatáskörébe tartozik. A csatlakozástól 2006. végéig érvényes regionális támogatási térképet - amely a korábbi támogatási térképpel (163/2001. Korm. rendelet 29. §-a) megegyező mértékeket állapít meg - szintén az új rendelet tartalmazza.

Tekintettel a közösségi állami támogatási szabályok komplex voltára és a joganyag terjedelmére, valamint arra, hogy az anyagi szabályokról rendelkező korábbi, több évig érvényes kormányrendelet hatályon kívül kerül, a TVI tájékoztatók kiadását tervezi az irányadó közösségi támogatási szabályok elérhetőségéről és azok tartalmáról annak érdekében, hogy megkönnyítse a támogatást nyújtó szervek és a kedvezményezettek jogalkalmazását.

A fenti tájékoztatás első eleme a *TVI információs füzetek* 13-18. számaiban közzé tett közösségi állami támogatási szabályok nem hivatalos fordítása, illetve, ha az nem volt elérhető, akkor az angol nyelvű szabály. (A hivatalos fordítás a Közösség Hivatalos Lapjában (Official Journal) jelenik majd meg, illetve az Unió honlapjáról, a <http://europa.eu.int/eur-lex/> címről tölthető le.)

Kérjük, amennyiben az állami támogatási témával, vagy az e számban megjelentekkel kapcsolatban kérdése vagy észrevétele van, keressen meg minket.

Budapest, 2004. június

Hargita Eszter

A TANÁCS 1969. június 26-i 1191/69/EGK RENDELETE
a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő
kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. és 94. cikkére;

tekintettel a vasúti, közúti és belvízi közlekedés terén folyó versenyt érintő egyes rendelkezések harmonizálásáról szóló 1965. május 13-i tanácsi határozatra¹;

tekintettel a Bizottság javaslatára;

tekintettel az Európai Parlament véleményére²;

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³;

mivel a közös közlekedéspolitikának egyik célja azoknak az egyenlőtlenségeknek a megszüntetése, amelyek jelentős torzulást okozhatnak azokban, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő feltételekben, amelyeket a tagállamok megállapítanak a fuvarozási vállalkozások számára;

mivel ezért el kell törölni az e rendeletben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket; mivel azonban a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében egyes esetekben fontos ilyen kötelezettségeket fenntartani; mivel a szállítási szolgáltatások megfelelőségét a közlekedési ágazatban fennálló kínálati és keresleti helyzet, valamint a Közösség igényeinek figyelembevételével kell felmérni;

mivel ezek a megszüntető intézkedéseket nem kell alkalmazni a személyszállítási vállalkozások számára egy vagy több meghatározott személykategória érdekében megállapított szállítási díjakra és feltételekre;

mivel ezeknek az intézkedéseknek a végrehajtása céljából meg kell határozni az e rendelet hatálya alá tartozó különféle közszolgáltatási kötelezettségeket; mivel az ilyen kötelezettségek magukban foglalják a működtetési kötelezettséget, a szállítási kötelezettséget és a díjszabási kötelezettségeket;

mivel a tagállamokra kell bízni, hogy saját kezdeményezésükre intézkedjenek a közszolgáltatási kötelezettségek eltörléséről vagy fenntartásáról; mivel azonban ezek a kötelezettségek pénzügyi terheket jelentenek a fuvarozási vállalkozások számára, lehetőséget kell biztosítani ezeknek a vállalkozásoknak, hogy kérelmezhessék a tagállamok illetékes hatóságainál a kötelezettségek eltörlését;

mivel indokolt elrendelni, hogy a fuvarozási vállalkozások csak akkor kérelmezhessék a közszolgáltatási kötelezettségek eltörlését, ha az ilyen kötelezettségek miatt az e rendeletben meghatározott közös eljárásoknak megfelelően meghatározott gazdasági hátrányok érik őket;

¹ HL 88. szám, 1965.5.24., 1500/65. o.

² HL C 27. szám, 1966.3.28., 18. o.

³ HL C 49. szám, 1968.5.17., 15. o.

mivel a működés színvonalának javítása érdekében a fuvarozási vállalkozásoknak kérelmeik benyújtásakor képesnek kell lenniük más, a kérdéses forgalomra alkalmasabb közlekedési forma használatára javaslatot tenni;

mivel amennyiben a tagállamok illetékes hatóságai a közszolgáltatási kötelezettségek fenntartása mellett döntenek, döntésükhöz olyan feltételeket kell kapcsolniuk, amelyek feltehetően javítják a kérdéses működtetés eredményességét; mivel azonban, ha az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettség eltörlését határozzák el, a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében képesnek kell lenniük alternatív szolgáltatás bevezetésére;

mivel az összes tagállam érdekeinek figyelembevétele érdekében közösségi eljárást kell bevezetni olyan esetekre, amikor az üzemeltetési vagy szállítási kötelezettség eltörlése ütközhet egy másik tagállam érdekeivel;

mivel ahhoz, hogy a vállalkozások által a közszolgáltatási kötelezettségek eltörlése érdekében benyújtott kérelmeket megfelelő módon lehessen vizsgálni, kívánatos határidőket megállapítani mind az ilyen kérelmek benyújtására, mind azoknak a tagállamok által történő tanulmányozására;

mivel a vasúti, közúti és belvízi közlekedés terén folyó versenyt érintő egyes rendelkezések harmonizálásáról szóló 1965. május 13-i tanácsi határozat 5. cikke alapján az illetékes hatóságoknak minden, az e rendeletben meghatározott közszolgáltatási kötelezettség fenntartására vonatkozó döntése ellentételezési kötelezettséget von maga után minden olyan pénzügyi teher tekintetében, amely ennek következtében a fuvarozási vállalkozásokra hárulhat;

mivel a fuvarozási vállalkozásoknak az ellentételezéshez való joga akkor keletkezik, amikor egy tagállam úgy határoz, hogy fenntartja a kérdéses közszolgáltatási kötelezettséget; mivel azonban a költségvetéseket éves alapon készítik, ilyen jog nem keletkezik e rendelet alkalmazásának kezdeti időszakában 1971. január 1-je előtt; mivel amennyiben a fuvarozási vállalkozások kérelmeinek vizsgálatára rendelkezésre álló határidőt meghosszabbítják, ez az időpont is későbbi időpontra módosítható;

mivel továbbá a vasúti, közúti és belvízi közlekedés terén folyó versenyt érintő egyes rendelkezések harmonizálásáról szóló 1965. május 13-i tanácsi határozat 6. cikke elrendeli, hogy a tagállamoknak ellentételezést kell fizetniük az egy vagy több személykategória érdekében megállapított szállítási díjak és feltételek alkalmazása miatt a személyszállításra háruló pénzügyi terhek tekintetében; mivel az ilyen ellentételezést 1971. január 1-jétől kezdődően kell alkalmazni; mivel közösségi szintű fellépéssel az alkalmazás kezdetének napja egy évvel elhalasztható, ha egy tagállam különleges nehézségekbe ütközik;

mivel a közszolgáltatási kötelezettségek fenntartása miatt a fuvarozási vállalkozásokra háruló pénzügyi terhekért járó ellentételezést a közös eljárásoknak megfelelően kell fizetni; mivel az ilyen ellentételezés összegének meghatározásához figyelembe kell venni, milyen hatással lenne a vállalkozás tevékenységeire bármilyen ilyen kötelezettség eltörlése;

mivel ennek a rendeletnek a rendelkezéseit minden, ebben a rendeletben meghatározott új, a fuvarozási vállalkozásokra kirótt közszolgáltatási kötelezettségre alkalmazni kell;

mivel a tagállamoknak az e rendelet alapján járó ellentételezést az e rendeletben megállapított közös eljárásoknak megfelelően kell kifizetniük, az ilyen kifizetéseket mentesíteni kell az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás alól;

mivel a Bizottságnak képesnek kell lennie az e rendelet alkalmazását érintő minden szükséges információnak a tagállamoktól történő beszerzésére;

mivel ahhoz, hogy a Tanács vizsgálhassa az egyes tagállamokban az e rendelet végrehajtásával kapcsolatos helyzetet, a Bizottságnak 1972. december 31. előtt jelentést kell benyújtania erről a Tanács részére;

mivel kívánatos, hogy a tagállamok megfelelő eszközöket bocsássanak a fuvarozási vállalkozások részére abból a célból, hogy a tagállamok által e rendelet alapján hozott egyedi döntések tekintetében a fuvarozási vállalkozások érdekeiknek megfelelően észrevételeket tehessenek;

mivel ezt a rendeletet jelenleg a tagállamok hat nemzeti vasúti vállalkozásának vasúti közlekedési műveleteire, más fuvarozási vállalkozások tekintetében pedig a főként nem helyi vagy regionális jellegű szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokra kell alkalmazni, a Tanács e rendelet hatálybalépésétől számított három éven belül köteles határozni arról, milyen intézkedéseket kell hozni a közszolgáltatási kötelezettségeket illetően az e rendeletben nem szabályozott közlekedési műveletekre vonatkozóan.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. SZAKASZ Általános rendelkezések

1. cikk

(1) A tagállamok eltörölnek minden, e rendelet szerint meghatározott, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettséget, amely a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkozik.

(2) Az ilyen kötelezettségeket azonban fenn lehet tartani, amennyiben azok alapvetően szükségesek a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosításához.

(3) A személyszállítás tekintetében az 1. cikk nem vonatkozik a bármely tagállam által az egy vagy több meghatározott személykategória érdekében előírt szállítási díjakra és feltételekre.

(4) A (2) bekezdésben hivatkozott kötelezettségek fenntartása vagy a (3) bekezdésben említett szállítási díjak és feltételek következtében a fuvarozási vállalkozásokra háruló pénzügyi terhek az e rendeletben megállapított közös eljárások szerint meghatározott ellentételezés tárgyát képezik.

2. cikk

(1) A „közszolgáltatási kötelezettség” olyan kötelezettségeket jelent, amelyeket a kérdéses fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.

(2) Az (1) bekezdés értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségek a működtetési, a szállítási és a díjszabási kötelezettségekből állnak.

(3) Ennek a rendeletnek az alkalmazásában a „működtetési kötelezettség” az a kötelezettség, amely egy fuvarozási vállalkozást abban a tekintetben terhel, hogy megtegyen minden szükséges intézkedést a folytonosság, rendszeresség és kapacitás meghatározott követelményeinek megfelelő szállítási szolgáltatás nyújtásának biztosítására bármilyen olyan útvonal vagy létesítmény tekintetében, amelyet engedéllyel vagy azzal egyenértékű meghatalmazással használhat. Ez a kötelezettség a kiegészítő szolgáltatások nyújtására vonatkozó valamely kötelezettséget és azt a kötelezettséget is magában foglalja, mely szerint a szolgáltatások visszavonása után is jó állapotban kell fenntartani az útvonalakat, berendezéseket – amennyiben ez túlmegy a hálózat egészével kapcsolatos követelményeken – és létesítményeket.

(4) Ennek a rendeletnek az alkalmazásában a „szállítási kötelezettség” olyan kötelezettség, amely abban a tekintetben terheli a fuvarozási vállalkozásokat, hogy személyeket vagy árukat fogadjanak és szállítsanak meghatározott díjakért és meghatározott feltételeknek megfelelően.

(5) Ennek a rendeletnek az alkalmazásában a „díjszabási kötelezettség” olyan kötelezettség, amely abban a tekintetben terheli a fuvarozási vállalkozásokat, hogy azok, különösen az utasok egyes rétegei, egyes árukategóriák vagy egyes útvonalak tekintetében olyan, valamely hatóság által megszabott vagy jóváhagyott díjakat alkalmazzanak, amelyek ellentétesek a vállalkozás üzleti érdekeivel, és amelyek különleges díjszabási intézkedések bevezetéséből vagy módosításuk elutasításából fakadnak.

A fenti albekezdés rendelkezéseit nem kell alkalmazni olyan kötelezettségekre, amelyek a gazdaság egészére vonatkozó általános árpolitikai intézkedésekből fakadnak, illetve olyan intézkedésekre, amelyeket a szállítási díjakra és feltételekre vonatkozó általános érvénnyel hoznak a közlekedési piacnak vagy egy részének a szervezésére tekintettel.

II. SZAKASZ

A közszolgáltatási kötelezettségek eltörlésére vagy fenntartására vonatkozó közös elvek

3. cikk

(1) Ha a tagállamok illetékes hatóságai úgy döntenek, hogy egy közszolgáltatási kötelezettséget egészében vagy részben fenntartanak, és ha ezt több mint egyféle módon lehet megtenni úgy, hogy hasonló feltételeknek eleget téve mindegyik biztosítani tudja a megfelelő szállítási szolgáltatások nyújtását, az illetékes hatóságok a Közösség számára legkevésbé költséges módot választják.

(2) A szállítási szolgáltatások megfelelőségét a következőkre tekintettel kell felmérni:

a) a közérdek;

- b) más közlekedési formák igénybevételének lehetősége, és hogy ezek a formák ki tudják-e elégíteni a megfontolás tárgyát képező közlekedési igényeket;
- c) a használóknak kínálható szállítási díjak és feltételek.

4. cikk

(1) A fuvarozási vállalkozások feladata, hogy a tagállamok illetékes hatóságainál valamely közszolgáltatási kötelezettség teljes mértékben vagy részben történő eltörlését kérelmezzék, amennyiben az ilyen kötelezettség gazdasági hátránnyal jár számukra.

(2) A fuvarozási vállalkozások kérelmükben javasolhatják az alkalmazott közlekedési formák más formával való helyettesítését. A vállalkozások az 5. cikk intézkedéseit alkalmazzák annak kiszámítására, milyen megtakarítás lenne elérhető pénzügyi helyzetük javítására.

5. cikk

(1) Bármilyen működtetési vagy szállítási kötelezettség gazdasági hátrányt okozó kötelezettségnek tekintendő, ha az eltörléséből származó bevételecsökkenést meghaladná az a pénzügyiteher-csökkenés, amely az e kötelezettség alá tartozó működtetés vagy működtetések csoportja tekintetében fennálló kötelezettség teljes mértékű vagy részleges megszűnése eredményeként lenne lehetséges.

A gazdasági hátrányt a kötelezettség eltörléséből származó éves pénzügyiteher-csökkenés és a kötelezettség eltörléséből származó bevételecsökkenés különbözeteként bemutatott éves gazdasági hátrány – szükség esetén frissített – kimutatása alapján határozzák meg.

Ha azonban a működtetési vagy szállítási kötelezettség egy egész hálózat vagy egy hálózat lényeges része személy- vagy áruforgalmának egy vagy több kategóriájára kiterjed, a kötelezettség eltörlésével járó pénzügyiteher-csökkenés a vállalkozás közlekedési tevékenységekből adódó összköltségeinek a forgalom különféle kategóriái között történő felosztása útján kerül becslésre.

Ilyen esetben a gazdasági hátrány a vállalkozás tevékenységeinek a közszolgáltatási kötelezettség által érintett részéhez hozzárendelhető költségeknek és a megfelelő bevételnek a különbözete.

A gazdasági hátrányt annak figyelembevételével határozzák meg, milyen hatást gyakorol a kötelezettség a vállalkozás tevékenységeinek egészére.

(2) Egy díjszabási kötelezettség akkor tekintendő gazdasági hátrányt eredményezőnek, ha a kötelezettség által érintett forgalomból származó bevétel és az ilyen forgalom pénzügyi terhének különbözete kisebb, mint amekkora a forgalomból származó bevétel és ehhez a forgalomhoz tartozó pénzügyi teher különbözete lenne üzleti alapon történő működéskor, figyelembe véve mind a kötelezettség tárgyát képező műveletek költségeit, mind a piac helyzetét.

6. cikk

(1) Ennek a rendeletnek a hatálybalépését követő egy éven belül a vállalkozások benyújtják a tagállamok illetékes hatóságainak a 4. cikkben említett kérelmeket.

A fuvarozási vállalkozások a fent említett időszak lejárta után akkor nyújthatnak be kérelmet, ha úgy találják, hogy a 4. cikk (1) bekezdésének rendelkezései teljesülnek.

(2) A közszolgáltatási kötelezettségnek vagy egy részének fenntartására, illetve egy meghatározott időszak végén történő eltörlésére vonatkozó döntések ellentételezés fizetését vonják maguk után a fentiekből származó pénzügyi terhek tekintetében; az ilyen ellentételezés összege a 10–13. cikkben szabályozott közös eljárásoknak megfelelően kerül meghatározásra.

(3) A tagállamok illetékes hatóságai a kérelem benyújtásától számított egy éven belül döntenek a működtetési vagy szállítási, hat hónapon belül pedig a díjszabási kötelezettségekről.

A ellentételezéshez való jog az illetékes hatóság határozathozatalának napján keletkezik, de semmilyen esetben sem 1971. január 1-je előtt.

(4) Ha azonban a tagállamok illetékes hatóságai az egyes vállalkozások által benyújtott kérelmek száma és fontossága miatt szükségesnek tartják, legkésőbb 1972. január 1-jéig meghosszabbíthatják a (3) bekezdés első albekezdésében meghatározott határidőt. Ilyen esetben az ellentételezéshez való jog azon a napon keletkezik.

Ha a tagállamok illetékes hatóságai élni kívánnak ezzel a jogkörrel, a kérelem beadásától számított hat hónapon belül erről tájékoztatják az érintett vállalkozásokat.

Ha bármely tagállam különleges nehézségekkel találja magát szembe, a Tanács az adott állam kérésére és a Bizottság javaslatára felhatalmazhatja az érintett államot, hogy 1973. január 1-jéig hosszabbítsa meg az e bekezdés első albekezdésében meghatározott határidőt.

(5) Ha az illetékes hatóságok nem jutottak döntésre a meghatározott határidőig, azt a kötelezettséget, amelyre vonatkozóan a 4. cikk (1) bekezdése szerinti törlési kérelmet benyújtották, megszűntnek kell tekinteni.

(6) A Tanács a Bizottság 1972. december 31-e előtt benyújtott jelentése alapján tanulmányozza az e rendelet végrehajtásával kapcsolatos helyzetet az egyes tagállamokban.

7. cikk

(1) Bármely, kötelezettség fenntartására irányuló döntéshez olyan feltételeket lehet kötni, amelyeket a kérdéses kötelezettség által érintett műveletek eredményességének javítása érdekében dolgoztak ki.

(2) Bármely, kötelezettség eltörlésére irányuló döntés alternatív szolgáltatás bevezetéséről intézkedhet. Ilyen esetben a megszüntetés mindaddig nem lép hatályba, amíg az alternatív szolgáltatás nyújtását meg nem kezdték.

8. cikk

(1) Az érintett tagállam a végrehajtás előtt közli a Bizottsággal, hogy milyen, a működtetési vagy szállítási kötelezettséget eltörlő intézkedést javasol meghozni bármely olyan útvonal vagy szállítási szolgáltatás tekintetében, amely érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet vagy forgalmat. Erről tájékoztatja a többi tagállamot.

(2) Ha a Bizottság szükségesnek tartja, vagy ha egy másik tagállam ezt kéri, a Bizottság konzultál a tagállamokkal a javasolt intézkedésről.

(3) A Bizottság az (1) bekezdésben említett közlemény kézhezvételét követő két hónapon belül minden érintett tagállamhoz véleményt vagy ajánlást intéz.

III. SZAKASZ

Egy vagy több meghatározott személykategória érdekében megállapított szállítási díjak és feltételek alkalmazása a személyszállításban

9. cikk

(1) Az egy vagy több meghatározott személykategória érdekében megállapított szállítási díjaknak és feltételeknek a személyszállításban való alkalmazása következtében a vállalkozásokra háruló pénzügyi teherre vonatkozó ellentételezés összege a 11–13. cikkben szabályozott közös eljárásnak megfelelően kerül meghatározásra.

(2) Az ellentételezés kifizetése 1971. január 1-jétől esedékes.

Ha bármilyen tagállam különleges nehézségekkel találná magát szembe, a Tanács ennek az államnak a kérésére és a Bizottság javaslatára felhatalmazhatja az érintett államot, hogy a fenti időpontot 1972. január 1-jére módosítsa.

(3) Az ellentételezésre vonatkozó kérelmeket a tagállamok illetékes hatóságainál kell benyújtani.

IV. SZAKASZ

Közös ellentételezési eljárások

10. cikk

(1) A 6. cikkben meghatározott ellentételezés összege működtetési vagy szállítási kötelezettség esetén megegyezik a vállalkozás pénzügyi terhének csökkenése és bevételének csökkenése különbözetével, amely akkor merülne fel, ha eltörölnék a kérdéses kötelezettség egészét vagy annak érintett részét a megfontolás tárgyát képező időszakra.

Ha azonban a gazdasági hátrányt úgy számítják ki, hogy a vállalkozásnak a szállítási tevékenységei tekintetében viselt összes költségét felosztják a szállítási tevékenységeinek különféle részei között, az ellentételezés összege megegyezik a vállalkozás tevékenységeinek a közszolgáltatási kötelezettség által érintett részére jutó költségek és a megfelelő bevétel különbözetével.

(2) Az (1) bekezdésben említett pénzügyi terhek és bevétel meghatározása céljából figyelembe veszik, milyen hatást gyakorol a kérdéses kötelezettség eltörlése a vállalkozás tevékenységeinek egészére.

11. cikk

(1) Díjszabási kötelezettség esetén a 6. cikkben és a 9. cikk (1) bekezdésében elrendelt ellentételezés összege két összeg különbözetével egyezik meg a következőképpen:

a) Az első összeg megegyezik egyrészt a közlekedési mértékegység várható száma és

- annak a legkedvezőbb fennálló díjnak a szorzata, amelyet a használók igénybe vehetnének, ha a kérdéses kötelezettség nem létezne; vagy,
- amennyiben ilyen díj nem létezik, annak a díjnak a szorzata, amelyet a vállalkozás alkalmazott volna, ha üzleti alapon működne, és figyelembe venné mind a kérdéses művelet költségeit, mind a piac helyzetét;

másrészt a közlekedés mértékegysége tényleges száma és a figyelembe vett időszakra megállapított díj szorzata közötti különbözettel.

- b) A második összeg a fennálló legkedvezőbb díj, illetve a vállalkozás által üzleti alapon meghatározható díj alkalmazásával járó költség, és a kötelező díj alkalmazásával ténylegesen felmerült költség különbözete.

(2) Ha a piaci helyzet következtében az (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően számított ellentételezés nem fedezi a kérdéses díjszabási kötelezettség által érintett forgalom összes költségét, a 9. cikk (1) bekezdésében meghatározott ellentételezés összege megegyezik az ilyen költségek és az ilyen forgalomból származó bevétel különbözetével. A számítás során a 10. cikk alapján már megadott bármilyen ellentételezést figyelembe kell venni.

(3) Az (1) bekezdésben elrendelt bevétel- és költségszámítás készítésekor figyelembe kell venni azokat a hatásokat, amelyeket a kérdéses kötelezettség eltörlése gyakorolna a vállalkozás tevékenységeinek egészére.

12. cikk

A kötelezettségek fenntartásából származó költségeket a vállalkozás hatékony vezetése és megfelelő minőségű szállítási szolgáltatások nyújtása alapján kell kiszámítani.

A saját tőkére vonatkozó kamatot le lehet vonni a költségek számításakor figyelembe vett kamatból.

13. cikk

(1) A 6. és 9. cikk alapján hozott döntések legalább egy évre előre rögzítik a ellentételezés összegét. Ugyanakkor meghatározzák azokat a tényezőket, amelyek a fenti összeg esetleges korrekcióját szavatolhatják.

(2) Az (1) bekezdésben említett összeg módosítására évenként, a kérdéses vállalkozás éves mérlegének elkészítése után kerül sor.

(3) Az előre meghatározott ellentételezés kifizetése részletekben történik. Bármely olyan összeget, amely a (2) bekezdésben elrendelt módosítás következtében fizetendő, a módosítás összegének meghatározása után haladéktalanul ki kell fizetni.

V. SZAKASZ

Új közszolgáltatási kötelezettségek elrendelése

14. cikk

(1) Az 1. cikk (3) bekezdésének hatálya alá eső esetek kivételével ennek a rendeletnek a hatálybelépése után a tagállamok csak akkor róhatnak ki egy fuvarozási vállalkozásra

közszolgáltatási kötelezettségeket, ha az ilyen kötelezettségek elengedhetetlenek a megfelelő szállítási szolgáltatások nyújtásának biztosításához.

(2) Ha az ekképp elrendelt kötelezettségek a fuvarozási vállalkozásokra nézve gazdasági hátránnyal járnak az 5. cikk (1) és (2) bekezdésének értelmében, illetve pénzügyi terheket jelentenek a 9. cikk értelmében, a tagállamok illetékes hatóságai az ilyen kötelezettségek elrendelésére vonatkozó döntés meghozatalakor az abból származó pénzügyi terhekre vonatkozóan ellentételezés juttatását rendelik el. A 10–13. cikk rendelkezéseit kell alkalmazni.

VI. SZAKASZ Záró rendelkezések

15. cikk

A tagállamok illetékes hatóságainak az e rendelet rendelkezéseivel összhangban hozott határozataiban meg kell jelölniük az alapjukat adó indokokat, és megfelelő módon közzé kell tenni azokat.

16. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a fuvarozási vállalkozások fuvarozási vállalkozási minőségükben lehetőséget kapjanak arra, hogy az arra alkalmas eszközökkel érdekeiknek megfelelően észrevételeket telessenek az e rendelet alapján hozott döntésekre vonatkozóan.

17. cikk

(1) A Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy adjanak meg minden, e rendelet alkalmazásához szükséges információt. Amennyiben szükségesnek ítéli, a Bizottság konzultál az érintett tagállamokkal.

(2) Az e rendelkezés alapján fizetett ellentételezés mentes az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás alól.

A tagállamok a 2. cikkben előírt közszolgáltatási kötelezettségek fenntartása, illetve az egy vagy több meghatározott személykategória érdekében meghatározott szállítási díjak és feltételek személyszállításban való alkalmazása következtében a fuvarozási vállalkozásokra háruló pénzügyi terhekre tekintettel fizetett ellentételezéssel kapcsolatos részletes adatokat kötelezettségkategóriánként osztályozva azonnal továbbítják a Bizottságnak.

18. cikk

(1) A tagállamok a Bizottsággal való konzultációt követően és kellő időben olyan törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket fogadnak el, amelyek szükségesek lehetnek ennek a rendeletnek, és különösen annak 4. cikke végrehajtásához.

(2) Amennyiben egy tagállam kéri, vagy ha a Bizottság indokoltnak tartja, a Bizottság konzultál az érintett tagállamokkal az (1) bekezdésben említett intézkedések javasolt feltételeiről.

19. cikk

(1) A vasúti vállalkozások tekintetében ez a rendelet az alábbi vállalkozások vasúti szállítási műveleteire vonatkozik:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS);
- Deutsche Bundesbahn (DB);
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF);
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS);
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS);

(2) Más fuvarozási vállalkozásokat illetően ezt a rendeletet nem kell alkalmazni olyan vállalkozásokra, amelyek főként helyi vagy regionális jellegű szállítási szolgáltatásokat nyújtanak.

(3) Ennek a rendeletnek a hatálybalépését követő három éven belül a Tanács az 1965. május 13-i határozatának II. szakaszában meghatározott elvek és célok alapján határoz az e rendeletben nem szabályozott közlekedési műveleteket illető, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségekkel kapcsolatos fellépésről.

20. cikk

Ez a rendelet 1969. július 1-jén lép hatályba.

Ez a rendelet egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Luxembourgban 1969. június 26-án.

a Tanács részéről
G. THORN
az elnök

A TANÁCS 1969. június 26-i 1192/69/EGK RENDELETE
a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. és 94. cikkére;

tekintettel a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló 1965. május 13-i tanácsi határozatra⁴;

tekintettel a Bizottság javaslatára;

tekintettel az Európai Parlament véleményére⁵;

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁶;

mivel a közös közlekedéspolitikai egyik célkitűzése azoknak az egyenlőtlenségeknek a kiküszöbölése, amelyek abból származnak, hogy az állami hatóságok a vasúti vállalkozásokra olyan terheket rónak vagy azoknak olyan kedvezményeket nyújtanak, amelyek következképpen a versenyfeltételek jelentős torzulását okozhatják;

mivel ehhez helyén való olyan intézkedés hozatala, amely — annak érdekében, hogy minden közlekedési mód egyenlő elbánásban részesüljön — biztosítja az előbbieket szerinti terhek vagy kedvezmények hatásainak kiküszöbölését; mivel a teher vagy kedvezmény bizonyos kategóriái esetében az ilyen intézkedés azok rövid időn belüli megszüntetéséhez vezethet; mivel más kategóriák tekintetében az ilyen intézkedést a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálása keretében kell végrehajtani, ahol az ilyen normalizálás jellemzője az ilyen terhek vagy kedvezmények hatásainak pénzügyi ellentételezése;

mivel a teher vagy kedvezmény bizonyos kategóriái tekintetében, amelyekre a normalizálásnak ki kell terjednie, a helyzet végleges rendezését a vasúti vállalkozások és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokat rendező szabályok fokozatos összehangolásával együtt kell majd végrehajtani úgy, ahogyan ezt a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikke előírja; mivel ebből következően helyénvaló az ilyen teher- és kedvezménykategóriák esetében a végleges rendezésig az egyes államok számára meghagyni azt a jogot, hogy minden egyes esetben határozzanak arról, hogy sor kerüljön-e normalizálásra; mivel ha a normalizálás mellett döntöttek, azt az ebben a rendeletben megállapított közös szabályoknak megfelelően kell végrehajtani, különösen a pénzügyi ellentételezés számításának elveit tekintetében;

mivel, mielőtt végre lehetne hajtani a pénzügyi ellentételezést, ami feltehetőleg az elszámolások normalizálásának eredménye lesz, meg kell határozni a vasúti vállalkozások által viselt terheket vagy élvezett kedvezményeket azzal a helyzettel összehasonlítva,

⁴ HL 88. szám, 1965.5.24., 1500/65.o.

⁵ HL C 135. szám, 1968.12.14., 34.o.

⁶ HL C 118. szám, 1968.11.11., 7.o.

amelyben akkor lennének, ha ugyanolyan feltételek mellett működnének, mint más közlekedési módok vállalkozásai;

mivel az előbbi feladat elvégzéséhez meg kell határozni azokat az eseteket, amelyekre a normalizálásnak ki kell terjednie; mivel a normalizálásnak a tagállamokban előforduló minden létező esetre ki kell terjednie, kivéve egyrészt azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet⁷ tartalmaz, és másrészt, a három közlekedési módot szabályozó előírások által meghatározott infrastrukturális és adózási terhekben azokat az egyenlőtlenségeket, amelyeket a közlekedésre vonatkozó általános és speciális adózási rendszerek módosítása keretében küszöbölnek ki az infrastrukturális költségekre vonatkozóan javasolt intézkedésekben;

mivel minden ilyen normalizálási esetnek megvannak a saját megkülönböztető jellemzői, helyénvaló meghatározni minden egyes esetre az alkalmazás területét, és megállapítani a vasúti vállalkozásokra rótt terhek vagy az ilyen vállalkozásoknak nyújtott kedvezmények meghatározásához alkalmazandó számítási elveket;

mivel az ilyen terhek vagy kedvezmények összegének meghatározásához össze kell hasonlítani a vasúti vállalkozásokra alkalmazható rendszert a más közlekedési módokat működtető magán közlekedési módok vállalkozásaira alkalmazható rendszerrel;

mivel a vasúti vállalkozások által viselt terhek rendszerint nagyobbak, mint az általuk élvezett kedvezmények, és ezenkívül az ilyen vállalkozások könnyen tudják szolgáltatni az ilyen terhek vagy kedvezmények összegének meghatározásához szükséges számviteli adatokat; mivel ebből következően, helyénvaló annak lehetővé tétele, hogy az ilyen vállalkozások lehessenek a kezdeményezők ebben az ügyben, míg a tagállamok illetékes hatóságai számára az a feladat marad, hogy az e rendelet előírásainak megfelelő vizsgálatot folytassanak, és az ellentételezés összegének meghatározása előtt megvizsgálják azokat a számadatokat, amelyekre a vállalkozások a kérelmeiket alapozták; mivel határidőt kell megállapítani, amelyen belül az ilyen hatóságoknak közölniük kell a határozatukat;

mivel az ellentételezés kifizetése mind az állam vagy az illetékes hatóságok, mind a vasúti vállalkozások részéről a költségvetéseik elkészítéséhez kapcsolódik, helyénvaló külön rendelkezések megállapítása az előzetesen becsült ellentételezési összegek kifizetéséről és a rendezendő egyenlegek kiegyenlítéséről;

mivel az elszámolások áttekinthetősége érdekében és az elszámolások normalizálásának megfelelő módon való nyilvánosságra hozásához elő kell írni, hogy az elszámolások normalizálása címén nyújtott ellentételezés összegének meg kell jelennie a vasúti vállalkozások éves beszámolójához mellékelt táblázatban;

mivel biztosítani kell, hogy a tagállamok megfelelő eszközöket bocsássanak a vasúti vállalkozások rendelkezésére ahhoz, hogy azok képviselhessék a saját érdekeiket az e rendelet végrehajtása során a tagállamok által hozott egyes határozatok tekintetében;

⁷ HL L 156. szám, 1969.6.28., 1.o.

mivel a Bizottságnak képesnek kell lennie arra, hogy a tagállamoktól az e rendelet alkalmazására vonatkozó minden lényeges információt megkapjon;

mivel a tagállamoknak, az e rendelet alapján teljesített pénzügyi ellentételezést az itt megállapított közös szabályoknak megfelelően kell nyújtani, az ilyen ellentételezésre nem alkalmazandó az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás;

mivel a közös közlekedéspolitiká megvalósítása szükségessé teszi e rendelet előírásainak azonnali alkalmazását a hat nemzeti vasúti vállalkozásra; mivel azoknak a feltételeknek a vizsgálata, amely feltételekkel e rendelet alkalmazását ki lehet terjeszteni a többi vasúti vállalkozásra, néhány évvel elhalasztható e vállalkozások jellege miatt, különösen a közlekedési versenyfeltételek tekintetében és a fent említett közös közlekedéspolitiká szakaszonkénti megvalósításának szükségessége miatt;

mivel a normalizálás folyamata nem mentesíti a tagállamokat attól a felelősségüktől, hogy — amennyire csak lehetséges — maguknak kell kiküszöbölniük a torzulás meglévő okait; mivel azonban nem szabad, hogy az ilyen intézkedéssel — akár jogi tekintetben, akár ténylegesen — rosszabb helyzetbe hozzák a vasúti személyzetet, illetve akadályozzák vagy késleltessék az élet- és munkakörülményeik javulását;

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. SZAKASZ Meghatározások és hatály

1. cikk

(1) A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálása az e rendeletben megállapított közös szabályoknak megfelelően történik.

(2) Azokat a pénzügyi ellentételezéseket, amelyekre az elszámolások (1) bekezdése szerinti normalizálása eredményeképpen kerül sor, 1971. január 1-jétől az e rendeletben foglalt közös módszerek szerint kell végrehajtani.

2. cikk

(1) A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálása e rendelet értelmében a következőkből áll:

- a) a vasúti vállalkozások által, törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekkel megállapított valamilyen előírás következtében viselt terhek és élvezett kedvezmények meghatározása azzal a helyzettel összehasonlítva, amelyben akkor lennének, ha más közlekedési módok vállalkozásaival azonos feltételek mellett működnének;
- b) az a) pont szerinti vizsgálattal meghatározott terhek és kedvezmények pénzügyi ellentételezése.

(2) E rendelet alkalmazásában nem tekintendők tehernek azok a terhek, amelyek azokból a törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekből erednek, amelyek a szociális partnerek közötti tárgyalások eredményeit rögzítik.

(3) E rendelet értelmében az elszámolások normalizálása nem vonatkozik a tagállamok által előírt, és az 1191/96/EGK rendelet hatálya alá tartozó közszolgáltatási kötelezettségekre.

3. cikk

- (1) Ezt a rendeletet a következő vasúti vállalkozásokra kell alkalmazni:
- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS);
 - Deutsche Bundesbahn (DB);
 - Société nationale des chemins de fer français (SNCF);
 - Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS);
 - Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
 - Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).
- (2) A Bizottság legkésőbb 1973. január 1-jéig beterjeszti a Tanácshoz azokat a rendelkezéseket, amelyeket szükségesnek tart e rendelet alkalmazásának kiterjesztéséhez a vasúti fuvarozást végző többi vállalkozásra.

4. cikk

- (1) E rendelet értelmében az elszámolások normalizálását a terhek és kedvezmények következő kategóriáira kell alkalmazni:
- a) azok a kifizetések, amelyeket a vasúti vállalkozások kötelesek teljesíteni, de amelyeket a gazdaság többi részét tekintve, más közlekedési módokat is ideértve, az állam visel (I. kategória);
 - b) a vasúti vállalkozások számára a családi pótlékkal kapcsolatban felmerült olyan szociális természetű kiadás, amely eltér attól, amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésük ugyanolyan feltételek mellett történne, mint más közlekedési módok vállalkozásainál (II. kategória);
 - c) vasúti vállalkozások által viselt, öregségi nyugdíjjal vagy más nyugdíjakkal kapcsolatosan teljesített olyan kifizetések, amelyek feltételei eltérnek a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől (III. kategória);
 - d) a vasúti vállalkozások által viselt, a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek (IV. kategória);
- (2) Legkésőbb 1971. január 1-jétől megszűnnek az e rendelet hatálybalépésekor létező következő teher- vagy kedvezménykategóriák:
- a) a vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet munkába állításának kötelezettsége (V. kategória);
 - b) valamely tagállam kormányzata által előírt visszaható hatályú munkabér- és fizetésemelések, kivéve ahol az ilyen emeléseket kizárólag azzal a céllal hajtják végre, hogy a vasúti vállalkozások által fizetett munkabérek és fizetéseket hozzáigazítsák a közlekedési ágazatban máshol fizetett munkabérekhez és fizetésekhöz (VI. kategória);
 - c) A felújításokkal és karbantartásokkal kapcsolatban az illetékes hatóságok által előírt késleltetés (VII. kategória).
- (3) Legkésőbb 1973. január 1-jétől megszűnik az e rendelet hatálybalépésekor létező következő teher- és kedvezménykategória:
- a háborús károkból származó újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatos olyan terhek, amelyeket a vasúti vállalkozások viselnek, de amelyeket az államnak kellett volna magára vállalnia (VIII. kategória);
 - e rendelet értelmében az ilyen címen nyújtott kölcsönök törlesztéséig az elszámolások normalizálásának tárgyát képezi.

- (4) A rendelet hatálybalépésekor létező következő teher- és kedvezménykategóriák az elszámolások normalizálásának tárgyát képezhetik e rendelet szellemében:
- a) a vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet foglalkoztatásának kötelezettsége (IX. kategória);
 - b) a személyzet számára előnyös intézkedések, a személyzet tagjai részéről az országuk számára nyújtott bizonyos szolgáltatások elismeréseként, amelyeket az állam ír elő a vasúti vállalkozások számára a más közlekedési módok vállalkozásaira alkalmazandó feltételektől eltérő feltételek mellett (X. kategória);
 - c) a személyzet számára fizetendő olyan pótlékok, amelyeket a vasúti vállalkozások számára előírtak, de más közlekedési módok vállalkozásai számára nem írtak elő (XI. kategória);
 - d) a vasúti vállalkozások számára felmerült szociális jellegű kiadás, különösen orvosi kezeléssel kapcsolatban, amely eltér attól, mint amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésük ugyanolyan alapon történne, mint más közlekedési módok vállalkozásainál (XII. kategória);
 - e) az olyan terhek, amelyek a vasúti vállalkozásokra hárulnak annak következtében, hogy azoktól megköveteli az állam, hogy olyan feltételek között tartsanak üzemben üzemeket vagy egyéb létesítményeket, amelyek nem egyeztethetők össze az üzleti alapon történő működtetéssel (XIII. kategória);
 - f) az építési beruházásokra és áruk beszerzésére irányuló közbeszerzési szerződések tekintetében előírt feltételek (XIV. kategória).

A teher és kedvezmény következő kategóriája is az elszámolások normalizálásának tárgyát képezheti e rendelet értelmében:

a normalizálás múltbeli elmaradásának eredményeként viselt tőke- és kamatterhek (XV. kategória).

A IX – XV. kategória tekintetében a helyzet végleges rendezését a Tanács legkésőbb a vasúti, közúti és a belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikkének végrehajtásához szükséges intézkedések elfogadásáig fogadja el. Addig is a tagállamok törekednek arra, hogy megszüntessék ezeknek a terheknek vagy kedvezményeknek az okait.

II. SZAKASZ

A normalizálásra és ellentételezésére vonatkozó közös szabályok

5. cikk

(1) A vasúti vállalkozások a rájuk háruló minden terhet vagy az általuk élvezett minden pénzügyi kedvezményt, amely az elszámolások normalizálásának tárgya vagy tárgya lehet, az e rendelet mellékleteiben foglalt rendelkezések szerint határozzák meg, amely mellékletek ennek a rendeletnek szerves részét képezik.

(2) Ahol valamilyen normalizálandó kategória esetében, a vasúti vállalkozásokra alkalmazandó feltételeket össze kell hasonlítani a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételekkel, az összehasonlítást csak a magánvállalkozásokkal végzik el.

6. cikk

(1) Az ellentételezés bruttó összegének meghatározása a mellékletben, a megfelelő kategóriához megadott számítási elvek alkalmazásával történik minden egyes normalizálandó kategória esetében.

A nettó összeg kiszámításához csak egyszer kell figyelembe venni minden olyan tételt, amely egynél többször jelenik meg a különböző kategóriákhoz tartozó bruttó összegek számításában.

(2) Ahol a mellékletekben az egyes normalizálandó kategóriákhoz megállapított rendelkezéseknek megfelelően végrehajtott számítás a vasúti vállalkozás által viselt terhet tár fel, a vasúti vállalkozás az állami hatóságok részéről ezzel egyenlő összegű pénzügyi ellentételezésre jogosult.

Ahol az ilyen számítás a vasúti vállalkozás javára jelentkező kedvezményt tár fel, a vasúti vállalkozásnak ellentételezésként ezzel egyenlő összeget kell befizetnie az állami hatóságokhoz.

7. cikk

(1) A vasúti vállalkozások e rendelet rendelkezéseinek megfelelően, minden évben benyújtják az illetékes hatóságoknak a normalizálási kérelmeiket.

(2) Az ilyen kérelmek a következőkből állnak:

- a) a kérelem benyújtásakor hatályban lévő törvényi, rendeleti vagy közigazgatási intézkedések által megállapított rendelkezések alapján kiszámított adatok a következő pénzügyi évre vonatkozóan; és
- b) az előzetesen kifizetett összegek helyesbítéséhez szükséges adatok az olyan pénzügyi év tekintetében, amelyhez ismertté váltak a végleges eredmények-.

(3) Az ilyen kérelemnek, amelyet kellő időben készítenek el ahhoz, hogy az állami hatóságok megtehessek a szükséges intézkedést a költségvetésben, tartalmaznia kell minden lényeges, az igényt alátámasztó információt, különösen a következőkre vonatkozóan:

- a) minden egyes normalizálandó kategóriához a terheket vagy kedvezményeket;
- b) az egyes figyelembe vett kategóriákhoz alkalmazott számítási módszert;
- c) az egyes figyelembe vett kategóriákhoz a 6. cikk (1) bekezdésében említett bruttó és nettó összegeket. A (2) bekezdés a) pontjában említett előirányzatokat az ahhoz az utolsó időszakhoz tartozó számadatok alapján számítják ki, amelyhez ismertek a végleges eredmények-, figyelembe véve minden olyan változást, amely az egyes normalizálandó kategóriákon belül történt addig az időpontig bezárólag, amikor a kérelmet benyújtották.

8. cikk

(1) A tagállamok illetékes hatóságai megvizsgálják azokat az adatokat, amelyeken az érintett vasúti vállalkozás kérelme alapul.

(2) A tagállamok illetékes hatóságai, miután lehetőséget adtak az érintett vállalkozásnak az észrevételei benyújtására:

- módosíthatják az ellentételezési összegeket, és megváltoztathatnak más adatokat a kérelemben, ha azok nem feleltek meg az e rendeletben megállapított előírásoknak;
- felvehetnek a kérelemben a 4. cikkben felsorolt kategóriák bármelyikéből származó más terheket vagy kedvezményeket.

(3) Az illetékes hatóságok meghatározzák, az e rendeletben megállapított rendelkezéseknek megfelelően, a következő pénzügyi évre vonatkozó ellentételezés előzetes összegét és arra az utolsó pénzügyi évre vonatkozó ellentételezés végleges összegét, amelyhez

ismertek a végleges eredmények. A határozatuk tartalmazza az ilyen összegek számításának részleteit.

(4) Az illetékes hatóságok legkésőbb 6 hónappal a kérelem átvétele után közlik határozatukat a vasúti vállalkozással.

Ha az illetékes hatóságok nem közlik a határozatot ez alatt a határidő alatt, a vállalkozás kérelme előzetesen elfogadottnak tekintendő.

9. cikk

A 8. cikk alapján meghatározott előzetes ellentételezési összeget a tagállamok megfizetik annak a pénzügyi évnek a során, amelyre vonatkozóan az előirányzatot meghatározták.

Ennek a pénzügyi évnek a folyamán a tagállamok megfizetik vagy beszedik az ellentételezésnek azt a hátralevő részét, amely abból a különbségből adódik, amely a megállapított ellentételezés végösszege és a pénzügyileg már rendezett előzetes összegek között fennáll, és amely az olyan utolsó pénzügyi évhez kapcsolódik, melyhez rendelkezésre állnak a végleges eredmények.

10. cikk

(1) Az egyes normalizálандó kategóriák tekintetében kifizetett ellentételezés összegét a vasúti vállalkozás éves beszámolójához mellékelt táblázatban mutatják be. Ez a táblázat külön mutatja be az előzetes ellentételezési összegeket és a 9. cikkben előírt, a rendezetlen egyenleg pénzügyi rendezése során kapott vagy fizetett összegeket.

A táblázat az egyes közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében az 1191/69/EGK rendelet értelmében nyújtott ellentételezési összegeket is tartalmazza.

(2) Az elszámolások normalizálása alapján kapott ellentételezés és a közszolgáltatási kötelezettségek figyelembe vételével kapott ellentételezés teljes összegét, az egyes államokban hatályban lévő előírásokkal összhangban, az érintett vasúti vállalkozások vagy a forgalmi bevételek számlájára vagy az eredménykimutatásban könyvelik el.

11. cikk

A tagállamok illetékes hatóságainak, az e rendelet előírásai alapján meghozott határozatai indokolást tartalmaznak, és hivatalosan közzéteszik őket.

12. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a vasúti vállalkozások, vasúti vállalkozói minőségükben lehetőséget kapjanak arra, hogy megfelelő eszközökkel képviseljék érdekeiket az e rendelet alapján hozott határozatok tekintetében.

III. SZAKASZ **Záró rendelkezések**

13. cikk

(1) A Bizottság felkérheti a tagállamokat az e rendelet alkalmazására vonatkozó minden lényeges információ megadására. Minden esetben, amikor szükségesnek tekintti, a Bizottság konzultál az érintett tagállamokkal.

(2) Az e rendelet alapján fizetett ellentételezésre nem alkalmazandó az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás.

A tagállamok haladéktalanul közlik a Bizottsággal az ellentételezés címén ténylegesen kifizetett összegeket az e rendelet hatálya alá tartozó minden egyes teher- vagy kedvezménykategória tekintetében.

14. cikk

(1) A tagállamok, a Bizottsággal lefolytatott konzultációt követően kellő időben elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket.

(2) A Bizottság, ha valamely tagállam kéri vagy a Bizottság maga szükségesnek tartja, konzultál az érintett tagállamokkal az (1) bekezdésben említett rendelkezések tervezetéről.

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

Kelt Luxembourgban, 1969. június 26-án.

a Tanács részéről
az elnök
G. THORN

I. MELLÉKLET

I. kategória: Azok a kifizetések, amelyeket a vasúti vállalkozások kötelesek teljesíteni, de amelyeket a gazdaság többi részében — más közlekedési módokat is ideértve — az állam visel

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés által megállapított előírás alapján valamely vasúti vállalkozásnak saját magának kell viselnie bizonyos olyan kifizetéseket, amelyeket a gazdaság többi része esetében, más közlekedési módok vállalkozásait is ideértve, teljes egészében vagy részben az állam visel. Az ilyen kifizetések magukban foglalják különösen a munkahelyi balesetek kapcsán kifizetett kártérítést és a munkavállalóknak nyújtott, gyermekek után járó külön juttatásokat is.

B. Számítási elv

Az ellentételezés egyenlő azzal az összeggel, amelyet az államnak kellene viselnie, ha – más közlekedési módokat is ideértve – a gazdaság valamilyen más vállalkozásáról lenne szó.

II. MELLÉKLET

II. kategória: A vasúti vállalkozások számára a családi pótlékokkal kapcsolatban felmerült olyan szociális természetű kiadás, amely eltér attól, amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésük ugyanolyan feltételek mellett történe, mint más közlekedési módok vállalkozásainál

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak, a családi pótlékokkal összefüggésben — közvetlenül, vagy egy külön szerv útján — kifizetéseket kell teljesítenie.

B. Számítási elv

A normalizálendő teher egyenlő a következők közötti különbséggel:

- a) az általános jog által előírt, a vasúti vállalkozás által fizetett juttatások összege és
- b) az előbbi összeg a következőkkel korrigálva:
 - a vasúti vállalkozásnál dolgozó családfők száma és a teljes személyzethez viszonyított aránya, valamint az összehasonlítási alapként vett szervnek járulékot fizető vállalkozások összességénél dolgozó családfők száma és a teljes személyzet aránya közötti arány;
 - a vasúti vállalkozásoknál dolgozó családfők által eltartott személyek számának átlaga, valamint az összehasonlítási alapként vett szervnek járulékot fizető vállalkozások összességénél dolgozó családfők által eltartott személyek számának átlaga közötti arány.

III. MELLÉKLET

III. kategória: Vasúti vállalkozások által viselt, öregségi nyugdíjjal vagy más nyugdíjakkal kapcsolatosan teljesített olyan kifizetések, amelyek eltérnek a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől

A. **Hatály**

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak kifizetéseket kell teljesítenie öregségi nyugdíjak vagy más nyugdíjak vonatkozásában az erre jogosult alkalmazottai és más személyek számára, a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől eltérő feltételek mellett.

A feltételekben azok a különbségek, amelyek a kifizetésekben előforduló különbségeket okozzák, a következő okok miatt jelentkeznek:

1. abból a tényből, hogy a vasutaknak kell közvetlenül és teljes egészében kifizetni a nyugdíjakat, amint azok esedékessé válnak, míg más közlekedési módok vállalkozásai egy megfelelő biztosító szervnek fizetnek az aktív alkalmazottaik számával és az ilyen alkalmazottak fizetésének vagy munkabérének szintjével arányos járulékot; vagy
2. abból a tényből, hogy a vasúti alkalmazottak bizonyos különleges rendelkezések előnyeit élvezik, amelyek nem vonatkoznak más közlekedési módokra, és ez további terheket vagy kedvezményeket eredményez a vasutak számára.

B. **Számítási elvek**

1. Az A. (1) pontban ismertetett kifizetések tekintetében az ellentételezés egyenlő a vállalkozás által viselt teher és az olyan teher közötti különbséggel, amelyet akkor viselne, ha vonatkozna rá az azonos számú aktívan foglalkoztatott és ugyanolyan bérben és fizetésben részesülő személyek esetében vagy az általános jog alapján megállapított rendszer (általános társadalombiztosítási rendszer vagy kötelező kiegészítő biztosítási rendszerek), vagy a más közlekedési módok esetében alkalmazandó rendszer. Olyan esetekben, ahol az ilyen rendszerek nem kínálnak összehasonlítási alapot, valamilyen reprezentatív közlekedési vállalkozás öregségi és egyéb nyugdíjrendszerét veszik alapul.

A vasúti vállalkozás által viselt teher nagyságát közvetlenül az elszámolásaiból állapítják meg.

Azt a terhet, amelyet a vállalkozásnak akkor kellene viselnie, ha vonatkozna rá az azonos számú aktívan foglalkoztatott és ugyanolyan bérben vagy fizetésben részesülő személyek mellett az összehasonlítás alapjául vett rendszer, az ilyen rendszert szabályozó törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezések alkalmazásával határozzák meg.

2. Az A. (2)-ben ismertetett kifizetések tekintetében az ellentételezés vagylagosan egyenlő:
 - a) a következők közötti különbséggel:

- az a teher, amelyet a vállalkozás visel, közvetlenül az elszámolásaiból megállapítva, és
 - azok a közvetlen vagy közvetett kedvezmények, amelyeket a vállalkozás élvez más közlekedési módokkal összehasonlítva az A. (2)-ben említett különleges rendelkezések következtében; vagy
- b) a következők közötti különbséggel:
- azok a terhek, amelyeket a vállalkozás visel, vagy a vállalkozásnak viselnie kellene ahhoz, hogy a rá vonatkozó öregségi vagy egyéb nyugdíjrendszerhez kapcsolódó kifizetéseket teljes egészében teljesítse; és
 - az a teher, amely akkor jelentkezne, ha az összehasonlítás alapjául vett rendszert alkalmaznák.
3. Ha ugyanolyan célú, de eltérő belső szabályozás az (1) és (2) bekezdés alkalmazásával kapott eredményekkel azonos eredményekhez vezet, az ellentételezés e szabályozásnak megfelelően is kiszámítható.
4. Minden tagállam 1970. december 31-ig tájékoztatja a Bizottságot arról az előirányzott ellentételezési összegről, amelyet az itt ismertetett elvek alapján a vasúti vállalkozásának kifizetni szándékozik.

A Bizottság 1971. december 31-ig jelentést terjeszt elő erről a témakörrel. Ennek a jelentésnek az alapján, és annál az időpontnál nem később, mint amikor intézkedéseket fogadnak el a vasúti, a közúti és belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikkének végrehajtásához, a Tanács határozatot hoz arról, hogy milyen intézkedést kell tenni ebben a témakörben.

IV. MELLÉKLET

IV. kategória: A vasúti vállalkozások által viselt, a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozás a mind a vasutak, mind más közlekedési módok által használt létesítmények építési és üzemeltetési költségeinek túlzottan nagy részét viseli.

A következő esetekben tekinthető úgy, hogy túlzottan nagy részt viselnek:

- a) *ahol új út épült*
nem a vasúti vállalkozás kérésére, és mégis ez a vállalkozás viseli az új út vasúti átjárója berendezéseinek költségét;
- b) *ahol modernizáltak egy felüljárót vagy aluljárót, vagy ahol egy szintbeli vasúti átjárót felüljáró vagy aluljáró váltott fel*

nem a vasúti vállalkozás kérésére, és mégis ez a vállalkozás viseli a modernizálás költségét, csökkentve a vasúti vállalkozás kérésére végrehajtott minden további módosítás költségével, és minden olyan kedvezmény értékével, amely számára a modernizálásból származik;

- c) *ahol valamely szintbeli vasúti átjárót modernizáltak* és a vasúti vállalkozás viseli a költségeknek több mint a felét;
- d) *ahol a következők újjáépítése, karbantartása vagy üzemeltetése tekintetében:*
- felüljáró vagy aluljáró,
 - a vasúti vállalkozás nagyobb arányban viseli a vasúti átjáró létesítményei építésének vagy modernizálásának költségeit, mint amelyet az a) vagy b) pont szerinti elvek alapján kellene viselnie,
 - szintbeli vasúti átjáró,
 - a vasúti vállalkozás viseli a felmerült költségnek több mint a felét.

B. Számítási elvek

Az ellentételezés meghatározása a következőképpen történik:

- Az a) alá tartozó esetekben:* az ellentételezés összege egyenlő a költségnek azzal a részével, amelyet az a vasúti vállalkozás visel, amely nem kérte a kérdéses új utat, minden olyan többletköltséggel csökkentve, amely a vasúti vállalkozás kérésére végrehajtott módosítások miatt merült fel;
- A b) alá tartozó esetekben:* az ellentételezés összege egyenlő a költségnek azzal a részével, amelyet az a vasúti vállalkozás visel, amely nem kérte a kérdéses létesítmény modernizálását, a vasúti vállalkozás kérésére végrehajtott módosítások minden többletköltségével és minden olyan kedvezmény értékével csökkentve, amely a végrehajtott munkák eredményeként a vasúti vállalkozás számára jelentkezik; ahol valamely szintbeli vasúti átjárót felüljáró vagy aluljáró vált fel, az ilyen kedvezményt minden olyan ellentételezés figyelembe vételével becsülik fel, amit a vasúti vállalkozás már kap a szintbeli vasúti átjáró tekintetében;
- A c) alá tartozó esetekben:* az ellentételezés összege egyenlő a vasúti vállalkozás által viselt költségnek azzal a részével, amely meghaladja a költségnek azt a felét, amelyet ennek a vállalkozásnak kell viselnie;
- A d) alá tartozó esetekben:* — felüljárók vagy aluljárók esetében az ellentételezés összege egyenlő a vasúti vállalkozás által viselt költségnek azzal a részével, amely meghaladja a vasúti átjáró berendezési építése vagy modernizálása költségének azt a részét, amelyet ennek a vállalkozásnak kellene viselnie az (a) és (b) alá tartozó esetekhez megállapított számítás elveinek megfelelően;

- szintbeli vasúti átjárók esetében az ellentételezés összege egyenlő a vasúti vállalkozás által viselt költségnek azzal a részével, amely meghaladja a költségnek azt a felét, amelyet ennek a vállalkozásnak kell viselnie.

V. MELLÉKLET

V. kategória: **A vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet munkába állításának kötelezettsége**

Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak több alkalmazottat kell felvennie, mint amennyire ténylegesen szüksége van.

VI. MELLÉKLET

VI. kategória: **Valamely tagállam kormányzata által előírt visszaható hatályú munkabér- és fizetésemelések, kivéve ahol az ilyen emeléseket kizárólag azzal a céllal hajtják végre, hogy a vasúti vállalkozások által fizetett munkabérek és fizetéseket hozzáigazítsák a közlekedési ágazatban máshol fizetett munkabérekhez és fizetésekhez**

Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol valamilyen kormányzati intézkedés alapján, valamely vasúti vállalkozásnak visszaható hatállyal emelnie kell alkalmazottai munkabérét és fizetését anélkül, hogy ezeket a visszaható hatályú emeléseket a díjtételeknél figyelembe lehetne venni, miközben más közlekedési módok vállalkozásaira nem rónak ki hasonló terheket.

VII. MELLÉKLET

VII. kategória: **A felújításokkal és karbantartásokkal kapcsolatban az illetékes hatóságok által előírt késleltetés**

Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok határozata alapján valamely vasúti vállalkozásnak a felújításokra és karbantartásra fordított kiadásait a vállalkozás tevékenységei folyamatosságának biztosításához szükséges szint alá kell csökkentenie.

Az ilyen beavatkozásnak az a hatása, hogy rendkívül magas szintre emelkednek a kiadások azokban a pénzügyi években, amelyekben az elhalasztott munkát be kell pótolni. Az ilyen helyzet eredményeként teher hárul a vasúti vállalkozásra olyan esetekben, amikor képtelen arra, hogy növelje az ezekben az években karbantartásra és felújításokra felhasználható összegeket.

VIII. MELLÉKLET

VIII. kategória: **Háborús károkból származó, újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatos olyan terhek, amelyeket a vasúti vállalkozások viselnek, de amelyeket az államnak kellett volna magára vállalnia**

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak, a háborús károkból származó újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatos terheket más feltételekkel kell viselnie, mint a többi közlekedési mód vállalkozásainak.

B. Számítási elvek

Az összeget úgy kell meghatározni, hogy össze kell hasonlítani a vasúti és más közlekedési módok vállalkozásai között a terhek viselésének feltételeit, figyelembe véve minden olyan közvetett költséget, amely a vasúti tevékenységek különleges természete miatt merült fel.

A figyelembe veendő terhek a következők:

- a) újjáépítéshez vagy pótláshoz közvetlenül kapcsolódó ráfordítás;
- b) az újjáépítéssel vagy pótlással kapcsolatban felvett kölcsönök tőke- és kamatterhe.

Az ellentételezés összegét közvetlenül a vasúti vállalkozás elszámolásaiból kell megállapítani.

Ahol valamely kölcsön felvétele más kiadás fedezésére is szolgál, az ezzel járó terhet a kölcsönnek az újjáépítéshez vagy pótláshoz szánt része alapján határozzák meg.

IX. MELLÉKLET

XI. kategória **A vállalkozás szükségletét meghaladó számú személyzet foglalkoztatásának kötelezettsége**

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok által megállapított valamilyen rendelkezés alapján, valamely vasúti vállalkozásnak:

- a) olyan felesleges számú személyzetet kell alkalmazásban tartani, akiket a személyzetre vonatkozó rendelkezések értelmében jogosult lenne elbocsátani;
- b) az alkalmazottaira vonatkozó szabályozások bizonyos olyan rendelkezései értelmében, amelyekkel nem értett egyet a vasúti vállalkozás, meg kell tartania a racionalizálási intézkedések miatt szabaddá vált olyan alkalmazottakat, akiknek ésszerűen nem adható más munka a vállalkozásnál.

B. Számítási elvek

A felesleges alkalmazottak megtartásából származó teher az itt tárgyalt intézkedésekben említett személyek számának függvénye.

Az a) alá tartozó esetekben: a vállalkozás javaslatot tesz az elbocsátandó személyek számára. A továbbfoglalkoztatandó személyek számát az illetékes hatóságok határozattal állapítják meg. Ellentételezésre kerül sor az ilyen felesleges személyzettel kapcsolatos kiadások tekintetében arra az időszakra, ameddig az ilyen személyzet a szükségletekhez képest feleslegesnek minősül.

A b) alá tartozó esetekben: a számításban figyelembe veendő felesleges alkalmazottak számát a vasúti vállalkozás adja meg. Ez a szám egyenlő a racionalizálási intézkedések következtében felszabaduló személyek számával, figyelembe véve az ilyen alkalmazottak továbbfoglalkoztatásának lehetőségét a nyugdíjazás miatt üressé vált állásokban vagy az újonnan létrehozott állásokban, abban az évben, amelyben a racionalizálási intézkedések érvénybe lépnek.

Az ebből származó teher összege egyenlő lesz az alkalmazásban megtartott minden egyes személy és az ilyen személyek minden egyes homogén csoportja tekintetében a munkabérek vagy kereset, a juttatások és a társadalombiztosítási kifizetések összegével. Homogén csoportok esetében az összeg az egyes ilyen csoportokhoz megállapított átlagok alapján számítható ki.

X. MELLÉKLET

X. kategória: **Személyzet számára előnyös intézkedések, a személyzet tagjai részéről az országuk számára nyújtott bizonyos szolgáltatások elismeréseként, amelyet az állam ír elő a vasúti vállalkozások számára a más közlekedési módok vállalkozásaira alkalmazandó feltételektől eltérő feltételek mellett**

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak különleges intézkedéseket kell hoznia, mint például pótlékok adása, szolgálati időbe beszámítás, pótelőléptetések vagy külön szabadság a fegyveres erőkben szolgáló vagy az országuk számára különleges szolgáltatásokat nyújtó alkalmazottak javára.

B. Számítási elvek

Az ellentételezés egyenlő azoknak a különleges kedvezményeknek az összegével, amelyet a vállalkozásnak kell adnia a kérdéses alkalmazottainak.

A pótelőléptetések tekintetében csak azok az előléptetések kerülnek figyelembevételre, amelyek a szervezeti felépítésben rögzített számot meghaladják.

Az ellentételezés kétféleképpen számítható ki, az érintett személyek számától függően:

- a) a számítás külön-külön végezendő el minden egyes esetben, vagy
- b) személyek homogén csoportja szerint, melynél minden egyes csoportban meghatározásra kerül a személyenkénti átlagos költségnövekedés és az egyes években kedvezményhez jutó személyek száma.

XI. MELLÉKLET

XI. kategória: A személyzet számára fizetendő olyan pótlékok, amelyeket a vasúti vállalkozások számára előírtak, de más közlekedési módok vállalkozásai számára nem írtak elő

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak olyan pótlékokat kell adnia aktív vagy rendelkezési állományban lévő alkalmazottainak vagy azok egy részének, amelyek kifizetését nem írják elő más közlekedési módok vállalkozásainak. Az ilyen pótlékok különösen a kiegészítő családi támogatásokat és kiegészítő üdülési pótlékokat foglalják magukban.

B. Számítási elv

Az ellentételezés egyenlő annak a tehernek az összegével, amelyet a vállalkozásnak viselnie kell.

XII. MELLÉKLET

XII. kategória: Vasúti vállalkozásoknál felmerült szociális jellegű kiadás, különösen orvosi kezeléssel kapcsolatban, amely eltér attól, mint amelyet akkor viselnének, ha a járulékfizetésüknek ugyanolyan alapon kellene történnie, mint más közlekedési módok vállalkozásainál

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok által megállapított valamilyen előírás alapján valamely vasúti vállalkozásnak — vagy közvetlenül, vagy valamilyen külön szerv útján — fedeznie kell bizonyos költségeket, ilyenek például az orvosi kezeléssel kapcsolatos költségek.

B. Számítási elvek

Az ellentételezés egyenlő a vállalkozás által ténylegesen viselt teher és a között a teher közötti különbséggel, amelyet akkor kellene viselnie, ha csatlakozna az összehasonlítás alapjául vett szervhez, figyelembe véve a vállalkozás által önkéntesen nyújtott kedvezményeket.

Orvosi kezelés tekintetében az összehasonlítás a következőképpen kerül kiszámításra: a vasúti vállalkozás által viselt terhet közvetlenül az elszámolásból állapítják meg. Azt a terhet, amelyet akkor kellene viselnie, ha – azonos számú aktívan foglalkoztatott és ugyanolyan javadalmazásban részesülő személy figyelembe vételével – ugyanolyan rendszer vonatkozna rá, mint az összehasonlítás alapjául vett rendszer, az ilyen

rendszert szabályozó törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseknek megfelelően határozzák meg. A vasúti vállalkozás által az alkalmazottainak önkéntesen adott olyan kedvezményekkel kapcsolatos kiadások, melyek az összehasonlítás alapjául vett rendszer értelmében rendelkezésre álló kedvezményeken kívüliek, levonásra kerülnek az így kapott két összeg közötti különbségből.

XIII. MELLÉKLET

XIII. kategória: **Olyan terhek, amelyek a vasúti vállalkozásokra hárulnak annak következtében, hogy azoktól megköveteli az állam, hogy olyan feltételek mellett tartsanak üzemben telepeket, üzemeket vagy egyéb létesítményeket, amelyek nem egyeztethetők össze az üzleti alapon történő működtetéssel**

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol, az állami hatóságok határozata alapján valamely vasúti vállalkozásnak szociálpolitikai vagy regionálpolitikai okok miatt kell üzemben tartani olyan üzemeket vagy más létesítményeket, amelyek létezését a továbbiakban már nem indokolják a vállalkozás feltételei.

B. Számítási elv

Az ellentételezés egyenlő a kérdéses kötelező üzemben tartás költségével. Ezt a terhet a vasúti vállalkozás elszámolásainak adataiból lehet kiszámítani.

XIV. MELLÉKLET

XIV. kategória: **Az építési beruházásokra és áruk beszerzésére irányuló közbeszerzési szerződések tekintetében előírt feltételek**

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok által kiadott rendelkezés alapján valamely vasúti vállalkozásnak az építési beruházásokra és áruk beszerzésére irányuló közbeszerzési szerződésai egy részét vagy olyan belföldi vállalkozásokkal köteles ellátni, amelyek székhelye a tagállam bizonyos régióiban van, vagy meghatározott kategóriába tartozó belföldi vállalkozókkal.

B. Számítási elvek

Összehasonlításra kerül az az ár, amelyet az a fél számít fel, akinek kedvezményesen ítélték oda a szerződést és az ehhez a szerződéshez a gazdaságilag legkedvezőbb ajánlatban — vagy ilyen ajánlat hiányában egy hasonló szerződéshez a legkedvezőbb ajánlatban — megadott ár.

Az ellentételezés mértéke a két ár közötti különbség.

XV. MELLÉKLET

XV. kategória: **A normalizálás múltbeli elmaradásának eredményeként viselt tőke- és kamatterhek**

A. Hatály

Ez a kategória azokat az eseteket öleli fel, ahol az állami hatóságok beavatkozásának eredményeként valamely vasúti vállalkozás költségvetése tartalmazza az illetékes hatóságokkal kötött szerződés értelmében felvett kölcsönök vagy az ilyen hatóságoktól kapott előlegek tőke- és kamatterhét, amely kölcsönökről vagy előlegekről a múltban határoztak az ilyen hatóságok az e rendeletben megállapított normalizálás elveivel össze nem egyeztethető megfontolásokból.

B. Számítási elvek

A fent említett tőke- és kamatterhet az illetékes hatóságok beépíthetik a saját költségvetésükbe, vagy beszámíthatják az e rendelet szerinti normalizálásba. Az utóbbi esetben a normalizálás arra a teljes meglévő tőke- és kamatterre érvényes, amely az illetékes hatóságoktól felvett kölcsönökre vagy az ilyen hatóságoktól kapott visszafizetendő előlegekre vonatkozóan a vasúti vállalkozás költségvetésében szerepel.

A teher összege a vasúti vállalkozás elszámolásaiból kerül megállapításra.

A TANÁCS 1991. június 20-i 1893/91/EGK RENDELETE
a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő
kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i
1191/69/EGK tanácsi rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁸,

tekintettel az Európai Parlament véleményére⁹,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁰,

mivel a közszolgáltatási kötelezettségek eltörlésének elvét fenntartva, a szállítási szolgáltatásokra vonatkozó meghatározott közérdek szükségessé teheti a közszolgáltatás fogalmának alkalmazását ezen a területen;

mivel a fuvarozási vállalkozások gazdasági függetlensége elvének megfelelően a szállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos megállapodásokat a tagállamok illetékes hatóságai és az érintett vállalkozó közötti szerződésbe kell foglalni;

mivel bizonyos szolgáltatások nyújtása, illetve az utazóközönség bizonyos társadalmi rétegeinek érdeke megkívánja, hogy a tagállamok továbbra is fenntartsák annak lehetőségét, hogy megtartsanak vagy előírjanak bizonyos közszolgáltatási kötelezettségeket;

mivel ebből következően módosítani kell a legutóbb a 3572/90/EGK rendelettel¹¹ módosított 1191/69/EGK rendeletet¹², alkalmazási körének kiigazítása, továbbá a közszolgáltatási szerződések esetében alkalmazható általános szabályok meghatározása érdekében,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1191/69/EGK rendelet a következőképpen módosul:

(1) Az 1. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. cikk

(1)E rendelet a vasúti, közúti és belvízi szállítási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozási vállalkozásokra vonatkozik.

⁸ HL C 34. szám, 1990.02.12., 8. o.

⁹ HL C 19. szám, 1991.01.28., 254. o.

¹⁰ HL C 225. szám, 1990.09.10., 27. o.

¹¹ HL L 353. szám, 1990.12.17., 12. o.

¹² HL L 156. szám, 1969.06.28., 1. o.

A tagállamok kivonhatják e rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat foglalja magában.

(2) E rendelet alkalmazásában:

- „városi és elővárosi szolgáltatások”: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy városközpont vagy agglomeráció igényeit, valamint a városközpont vagy agglomeráció és a környező területek között fölmerülő szállítási igényeket elégítik ki,
- „regionális szolgáltatások”: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy régióban felmerülő szállítási igényeket elégítenek ki.

(3) A tagállamok illetékes hatóságai eltörölnek minden, e rendelet szerint meghatározott, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettséget, amely a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkozik.

(4) Annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat, vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak, a tagállamok illetékes hatóságai közszolgáltatási szerződést köthetnek egy szállítási vállalkozással. Az ilyen jellegű szerződések feltételeit és alkalmazásuk részleteit az V. szakasz állapítja meg.

(5) A tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza.

Amennyiben egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettségekkel járó szolgáltatást működtet, hanem egyéb tevékenységeket is folytat, a közszolgáltatási jellegű szolgáltatásait külön részlegek keretében kell megszerveznie, amelyeknek meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) az egyes tevékenységek üzemi számláit el kell különíteni, és az egyes tevékenységekre jutó eszközhányadot az érvényes számviteli szabályoknak megfelelően kell felhasználni;
- b) a kiadási oldalt az üzleti bevételnek és a hatóságoktól befolyt összegeknek kell kiegyenlíteniük anélkül, hogy fönállna az átvitel lehetősége a vállalkozás bármely más tevékenységéből vagy tevékenységéhez.

(6) Továbbá a tagállamok illetékes hatóságainak jogukban áll, hogy ne alkalmazzák a (3) és (4) bekezdésben foglaltakat a személyszállításban azokra a viteldíjakra és szolgáltatási feltételekre, amelyeket egy vagy több utaskategória érdekében állapítottak meg.

(2) A 10. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.

(3) A 11. cikk (3) bekezdését el kell hagyni.

- (4) Az V. szakasz helyébe a következő rendelkezés lép:

„V. SZAKASZ

Közszolgáltatási szerződések

14. cikk

(1) A „közszolgáltatási szerződés” olyan szerződés, amelyet egy tagállam illetékes hatóságai és egy fuvarozási vállalkozás köt annak érdekében, hogy a lakosságnak megfelelő szállítási szolgáltatás álljon rendelkezésére.

A közszolgáltatási szerződés kiterjedhet a következőkre:

- meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások,
- egyéb szállítási szolgáltatások,
- meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos utaskategóriákra és útvonalakra,
- a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz.

(2) A közszolgáltatási szerződés többek között tartalmazza:

- a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat;
- b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez, vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit;
- c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére;
- d) a szerződés érvényességi idejét;
- e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért.

(3) Azok az eszközök, amelyeket egy közszolgáltatási szerződés által szabályozott szállítási szolgáltatásban használnak, képezhetik a vállalkozás tulajdonát, illetve a vállalkozás rendelkezésére lehet bocsátani azokat.

(4) Bármely vállalkozásnak, amely megszüntetni vagy jelentős mértékben módosítani szándékozik egy olyan szállítási szolgáltatást, amelyet folyamatosan és rendszeresen nyújt a lakosság számára, és amely nem tartozik a szerződéses rendszer vagy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá, erről a szándékáról legalább három hónappal korábban tájékoztatnia kell a tagállam illetékes hatóságait.

Az illetékes hatóságoknak jogukban áll, hogy lemondjanak erről az értesítésről.

Ennek a rendelkezésnek a hatálya nem terjed ki a tagállamban a szállítási szolgáltatások megszüntetésére vagy módosítására történő feljogosítás egyéb eljárásaira.

(5) Miután a (4) bekezdésben említett információt kézhez kapták, az illetékes hatóságok előírhatják a szolgáltatás folytatását legfeljebb az értesítés keltétől számított egyéves időtartamra, és erről a vállalkozást legalább az értesítés lejárta előtt egy hónappal tájékoztatják.

Maguk az illetékes hatóságok is kezdeményezhetnek tárgyalásokat ilyen jellegű szállítási szolgáltatás létrehozásáról vagy módosításáról.

(6)A fuvarozási vállalkozások számára az (5) bekezdésben említett kötelezettségek következtében felmerülő költségek ellentételezése a II., III. és IV. szakaszban megállapított közös eljárásoknak megfelelően történik.

(5) A 19. cikket el kell hagyni.

2. cikk

Ez a rendelet 1992. július 1-jén lép hatályba.

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

Kelt Luxembourgban, 1991. június 20-án.

a Tanács részéről
R. GOEBBELS
az elnök

A TANÁCS 1970. június 4-i 1107/70/EGK RENDELETE
vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról
(konszolidált)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75., 77. és 94. cikkére:

tekintettel a vasúti, közúti és belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések harmonizációjáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozatra¹³;

tekintettel a Bizottság javaslatára;

tekintettel az Európai Parlament véleményére¹⁴;

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁵;

mivel a közös közlekedési politika lényeges része azoknak az egyenlőtlenségeknek a kiküszöbölése, amelyek alkalmasak arra, hogy torzítsák a versenyfeltételeket a közlekedési piacon;

mivel ennek érdekében helyénvaló a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatások egyes szabályainak megállapítása, amennyiben az ilyen támogatásokat kifejezetten az ehhez az ágazathoz tartozó tevékenységekhez nyújtják;

mivel a 77. cikk kimondja, hogy a támogatások a Szerződéssel összeegyeztethetők, ha megfelelnek a közlekedés koordinálása igényeinek, vagy ha valamely közszolgáltatás fogalmában benne rejlő egyes kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott visszatérítést képviselnek;

mivel az 1969. június 26-i 1192/69/EGK és 1191/69/EGK tanácsi rendelet¹⁶ közös előírásokat és eljárásokat állapított meg a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálásából származó pénzügyi ellentételezésekhez, illetve a vasúti, közúti és belvízi közlekedésben a közszolgáltatási kötelezettségekből származó terhek ellentételezéséhez;

mivel ebből következően szükséges meghatározni azokat az eseteket és feltételeket, amelyek között a tagállamok koordináló intézkedéseket hozhatnak vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket írhatnak elő, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke szerinti, nem a fent említett rendeletek hatálya alá tartozó támogatások nyújtását;

mivel az 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikke alapján az államok és közjogi testületeik részéről a vasúti vállalkozóknak teljesített kifizetések tekintetében közösségi szabályozást kell alkotni; mivel azokra a kifizetésekre, amelyeket abból következően teljesítenek, hogy az említett 8. cikkben hivatkozott harmonizáció még nem került végrehajtásra, nem kell alkalmazni ennek a rendeletnek azokat a rendelkezéseit, amelyek körülhatárolják a

¹³ HL 88. szám, 1965.05.24., 1500/65.o.

¹⁴ HL 103. szám, 1967.06.02., 2050/67.o.

¹⁵ HL 178. szám, 1967.08.02., 18.o.

¹⁶ HL L 156. szám, 1969.06.28., 1.o.

tagállamoknak azokat a lehetőségeit, hogy koordináló intézkedéseket hajtsanak végre vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket írjanak elő, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke szerinti támogatások nyújtását;

mivel ezeknek a kifizetéseknek a különleges természete miatt célszerűnek látszik, a Szerződés 94. cikke alapján, valamilyen különleges eljárás megállapítása a Bizottság tájékoztatására az ilyen kifizetésekről;

mivel kívánatos, hogy ne alkalmazzák ennek a rendeletnek bizonyos rendelkezéseit olyan intézkedésekre, amelyeket valamely tagállam hoz valamely olyan támogatási rendszer végrehajtására, amelyről a Szerződés 77., 92. és 93. cikke alapján a Bizottság már állást foglalt;

mivel kívánatos, hogy a Bizottság mellett létrehozzanak egy, a tagállamok által kijelölt szakértőkből álló tanácsadó bizottságot, hogy segítse a Bizottságot a közlekedés terén nyújtott támogatások vizsgálatában;

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Ez a rendelet a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokra alkalmazandó, amennyiben az ilyen támogatások kifejezetten az említett ágazaton belüli tevékenységekre vonatkoznak.

2. cikk

A Szerződés 92–94. cikkét alkalmazni kell a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokra.

3. cikk

A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet és a vasúti, közúti és belvízi közlekedésben a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok nem hoznak koordináló intézkedéseket, és nem írnak elő a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke szerinti támogatások nyújtását, kivéve a következő esetekben vagy feltételek mellett:

1. A közlekedés koordinálása tekintetében:

a) ahol vasúti vállalkozásoknak nyújtott, nem az 1192/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó támogatásokat azoknak a többletterheknek az ellentételezésére szánták, amelyeket ezek a vállalkozások viselnek más közlekedési vállalkozásokkal összehasonlítva, és amelyek az említett rendeletben felsorolt normalizálási kategóriák valamelyikébe esnek;

b) az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig, ahol olyan vállalkozásoknak nyújtanak támogatást, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher. Az így nyújtott támogatás összegének meghatározásában azokat az infrastruktúra-költségeket

kell figyelembe venni, amelyeket a versenyző közlekedési módoknak nem kell viselniük;

- c) ahol a támogatás célja a következő:
- általánosságban a köz számára gazdaságosabb közlekedési formák és eszközök feltárására irányuló kutatás; vagy
 - általában a köz számára gazdaságosabb közlekedési formák és eszközök fejlesztésének megkönnyítése.

Az ilyen támogatás a kutatási és fejlesztési szakaszra korlátozódik és nem terjedhet ki az ilyen közlekedési formák és eszközök kereskedelmi kiaknázására;

d) a közlekedési piacra való bejutásra vonatkozó közösségi előírások hatálybalépéséig, ahol a támogatást kivételesen és ideiglenesen nyújtják, hogy valamely átszervezési terv részeként kiküszöböljenek valamilyen súlyos strukturális problémákat okozó többletkapacitást, és így hozzájáruljanak a közlekedési piac igényeinek hatékonyabb kielégítéséhez.

e) 1997. december 31-ig¹⁷, ahol a támogatásokat ideiglenesen nyújtják, és a kombinált közlekedés fejlesztésének megkönnyítése a céljuk, az ilyen támogatásoknak a következőkre kell vonatkozniuk:

- infrastruktúrába eszközölt beruházás,
vagy
- átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható berendezésekbe eszközölt beruházás,
vagy
- kifejezetten a kombinált közlekedéshez tervezett és kizárólag a kombinált közlekedésben használt speciális szállítóeszközökbe történő beruházás,
vagy
- az Ausztrián,¹⁸ Svájcban vagy a volt Jugoszlávia utódállamain áthaladó közlekedés során a kombinált közlekedés üzemeltetési költségei.

A Bizottság kétévenként jelentést nyújt be a Tanácsnak a fenti intézkedések végrehajtásának eredményeiről, megadva, többek között, a támogatások odaítélésének részleteit, azok összegét és a hatásukat a kombinált közlekedésre. A tagállamok ellátják a Bizottságot a jelentés összeállításához szükséges információkkal.

A Bizottság javaslata alapján a Tanács 1997. december 31-ig¹⁹ határoz, a Szerződésben megállapított feltételek mellett, az ezt követően alkalmazandó szabályozásról vagy, adott esetben, ezen támogatási szabályozás megszüntetésének feltételeiről.²⁰

f) 1999. december 31-éig, ahol a támogatásokat ideiglenesen nyújtják és a belvízi hajózás fejlesztésének megkönnyítése a céljuk, az ilyen támogatásoknak a következőkre kell vonatkozniuk:

¹⁷ 543/97/EGK rendelettel módosítva

¹⁸ 543/97/EGK rendelettel törölve

¹⁹ 543/97/EGK rendelettel módosítva

²⁰ 3578/92/EGK rendelettel módosítva

- a belvízi terminálok infrastruktúrájában eszközölt beruházások; vagy
- az átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható berendezésekben eszközölt beruházások.

A nyújtott támogatás nem haladhatja meg a beruházás teljes összegének 50%-át.

A támogatás célja a belvízi utakon új vagy további fuvarozási kapacitások kifejlesztésének elősegítése. A kedvezményezetteknek meg kell felelniük az érintett tagállam által megállapított részletes előírások követelményeinek, és felelősséggel tartoznak a beruházás tényleges végrehajtásáért.

A Bizottság kétévenként jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az intézkedések végrehajtásának eredményéről, különösen a támogatások odaítéléséről, összegéről és annak a belvízi közlekedésre gyakorolt hatásáról. A tagállamok átadják a Bizottságnak az e jelentés elkészítéséhez szükséges információkat.

A Bizottság javaslata alapján a Tanács legkésőbb 1999. július 31-ig, a Szerződésben előírt feltételek szerint, határoz az ezt követő szabályozásról vagy, adott esetben, a támogatási szabályozás megszüntetésének feltételeiről.²¹

2. A közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek teljesítésének a megtérítésével összefüggésben:

a vonatkozó közösségi előírások hatálybalépéséig, ahol a kifizetéseket vasúti, közúti vagy belvízi közlekedési vállalkozások számára teljesítik az állam vagy a közjogi testületek által számukra előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéseként és a következők valamelyikére terjednek ki:

- az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében megadott meghatározásba nem tartozó díjszabási kötelezettségek; vagy
- olyan közlekedési vállalkozások vagy tevékenységek, amelyekre nem alkalmazható ezt a rendelet.

3. A Szerződés 75. cikke (3) bekezdése rendelkezéseinek sérelme nélkül, a Tanács, a Bizottság javaslatára minősített többséggel módosíthatja az e cikk 1. és 2. pontjában megadott listát.

4. cikk²²

~~Az 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikke alapján elfogadott közösségi előírások hatálybalépéséig, illetve az 1191/69/EGK, valamint az 1192/69/EGK rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül a 3. cikk rendelkezései nem alkalmazhatók az államok és a közjogi testületek által, az említett 8. cikkben megállapítottak szerint a vasúti vállalkozások és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokat szabályozó előírások harmonizációjának — amely~~

²¹ 2255/96/EGK rendelettel módosítva

²² 543/97/EGK rendelettel törölve

~~harmonizáció célja a vállalkozások pénzügyi önállóságának elérése — eredménytelensége miatt teljesített kifizetésekre.~~

5. cikk

(1) Amikor a tagállamok, a Szerződés 93. cikke (3) bekezdésének megfelelően tájékoztatják a Bizottságot valamilyen támogatás nyújtásának vagy megváltoztatásának tervéről, minden információt megküldenek a Bizottságnak, amely annak megállapításához szükséges, hogy az ilyen támogatás összeegyeztethető-e ezen rendelet rendelkezéseivel.

(2) A 3. cikk 1. e) pontjában említett támogatás mentesül a Szerződés 93. cikke (3) bekezdésében említett eljárás alól, a támogatásról minden év elején becslések alapján kell tájékoztatni a Bizottságot, ezt követően pedig a pénzügyi év vége után jelentés formájában.²³

6. cikk

A Bizottság mellett egy kijelölt tanácsadó bizottságot hoznak létre; a tanácsadó bizottság segíti a Bizottságot a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatások vizsgálatában. A bizottság elnöke a Bizottság képviselője és a tagjai az egyes tagállamok által kijelölt képviselők. A bizottság üléseiről nem kevesebb, mint tíz nappal annak megtartása előtt adnak értesítést, amely tartalmazza a napirendet. Sürgős esetekben ez a határidő lerövidíthető. A bizottság működésére a Szerződés 83. cikkét kell alkalmazni.

A bizottság megvizsgálhat minden, az e rendelet alkalmazására és a közlekedési ágazatban a támogatások nyújtását szabályozó minden más rendelkezésre vonatkozó kérdést és ezekről véleményt adhat.

A bizottságot folyamatosan tájékoztatják a közlekedési vállalkozásoknak nyújtott támogatások természetéről és összegéről, és általában az ilyen támogatásra vonatkozó minden lényeges részletről, amint a Bizottságot e rendelet rendelkezéseinek megfelelően értesítették a támogatásokról.

7. cikk

A 3. cikk rendelkezései nem alkalmazhatók a valamely tagállam által egy olyan támogatási szabályozás végrehajtására elfogadott intézkedésekre, amellyel kapcsolatban a Bizottság a Szerződés 77., 92. és 93. cikke alapján már állást foglalt.

8. cikk

Ez a rendelet 1971. január 1-jén lép hatályba.

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

Kelt Luxembourgban, 1970. június 4-én.

a Tanács részéről
az elnök
A. BERTRAND

²³ 543/97/EGK rendelettel módosítva

A TANÁCS 1970. június 4-i 1107/70/EGK RENDELETE
vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról
(eredeti)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75., 77. és 94. cikkére:

tekintettel a vasúti, közúti és belvízi közlekedésben a versenyt befolyásoló egyes rendelkezések harmonizációjáról szóló, 1965. május 13-i tanácsi határozatra²⁴;

tekintettel a Bizottság javaslatára;

tekintettel az Európai Parlament véleményére²⁵;

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²⁶;

mivel a közös közlekedési politika lényeges része azoknak az egyenlőtlenségeknek a kiküszöbölése, amelyek alkalmasak arra, hogy torzítsák a versenyfeltételeket a közlekedési piacon;

mivel ennek érdekében helyénvaló a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatások egyes szabályainak megállapítása, amennyiben az ilyen támogatásokat kifejezetten az ehhez az ágazathoz tartozó tevékenységekhez nyújtják;

mivel a 77. cikk kimondja, hogy a támogatások a Szerződéssel összeegyeztethetők, ha megfelelnek a közlekedés koordinálása igényeinek, vagy ha valamely közszolgáltatás fogalmában benne rejlő egyes kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott visszatérítést képviselnek;

mivel az 1969. június 26-i 1192/69/EGK és 1191/69/EGK tanácsi rendelet²⁷ közös előírásokat és eljárásokat állapított meg a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálásából származó pénzügyi ellentételezésekhez, illetve a vasúti, közúti és belvízi közlekedésben a közszolgáltatási kötelezettségekből származó terhek ellentételezéséhez;

mivel ebből következően szükséges meghatározni azokat az eseteket és feltételeket, amelyek között a tagállamok koordináló intézkedéseket hozhatnak vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket írhatnak elő, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke szerinti, nem a fent említett rendeletek hatálya alá tartozó támogatások nyújtását;

mivel az 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikke alapján az államok és közjogi testületeik részéről a vasúti vállalkozóknak teljesített kifizetések tekintetében közösségi szabályozást kell alkotni; mivel azokra a kifizetésekre, amelyeket abból következően teljesítenek, hogy az említett 8. cikkben hivatkozott harmonizáció még nem került végrehajtásra, nem kell alkalmazni ennek a rendeletnek azokat a rendelkezéseit, amelyek körülhatárolják a

²⁴ HL 88. szám, 1965.05.24., 1500/65.o.

²⁵ HL 103. szám, 1967.06.02., 2050/67.o.

²⁶ HL 178. szám, 1967.08.02., 18.o.

²⁷ HL L 156. szám, 1969.06.28., 1.o.

tagállamoknak azokat a lehetőségeit, hogy koordináló intézkedéseket hajtsanak végre vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket írjanak elő, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke szerinti támogatások nyújtását;

mivel ezeknek a kifizetéseknek a különleges természete miatt célszerűnek látszik, a Szerződés 94. cikke alapján, valamilyen különleges eljárás megállapítása a Bizottság tájékoztatására az ilyen kifizetésekről;

mivel kívánatos, hogy ne alkalmazzák ennek a rendeletnek bizonyos rendelkezéseit olyan intézkedésekre, amelyeket valamely tagállam hoz valamely olyan támogatási rendszer végrehajtására, amelyről a Szerződés 77., 92. és 93. cikke alapján a Bizottság már állást foglalt;

mivel kívánatos, hogy a Bizottság mellett létrehozzanak egy, a tagállamok által kijelölt szakértőkből álló tanácsadó bizottságot, hogy segítse a Bizottságot a közlekedés terén nyújtott támogatások vizsgálatában;

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Ez a rendelet a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokra alkalmazandó, amennyiben az ilyen támogatások kifejezetten az említett ágazaton belüli tevékenységekre vonatkoznak.

2. cikk

A Szerződés 92–94. cikkét alkalmazni kell a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokra.

3. cikk

A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet és a vasúti, közúti és belvízi közlekedésben a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok nem hoznak koordináló intézkedéseket, és nem írnak elő a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke szerinti támogatások nyújtását, kivéve a következő esetekben vagy feltételek mellett:

4. A közlekedés koordinálása tekintetében:

a) ahol vasúti vállalkozásoknak nyújtott, nem az 1192/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó támogatásokat azoknak a többletterheknek az ellentételezésére szánták, amelyeket ezek a vállalkozások viselnek más közlekedési vállalkozásokkal összehasonlítva, és amelyek az említett rendeletben felsorolt normalizálási kategóriák valamelyikébe esnek;

b) az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig, ahol olyan vállalkozásoknak nyújtanak támogatást, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher. Az így nyújtott támogatás összegének meghatározásában azokat az infrastruktúra-költségeket

kell figyelembe venni, amelyeket a versenyző közlekedési módoknak nem kell viselniük;

- c) ahol a támogatás célja a következő:
- általánosságban a köz számára gazdaságosabb közlekedési formák és eszközök feltárására irányuló kutatás; vagy
 - általában a köz számára gazdaságosabb közlekedési formák és eszközök fejlesztésének megkönnyítése.

Az ilyen támogatás a kutatási és fejlesztési szakaszra korlátozódik és nem terjedhet ki az ilyen közlekedési formák és eszközök kereskedelmi kiaknázására;

- d) a közlekedési piacra való bejutásra vonatkozó közösségi előírások hatálybalépéséig, ahol a támogatást kivételesen és ideiglenesen nyújtják, hogy valamely átszervezési terv részeként kiküszöböljenek valamilyen súlyos strukturális problémákat okozó többletkapacitást, és így hozzájáruljanak a közlekedési piac igényeinek hatékonyabb kielégítéséhez.

5. A közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek teljesítésének a megtérítésével összefüggésben:

a vonatkozó közösségi előírások hatálybalépéséig, ahol a kifizetéseket vasúti, közúti vagy belvízi közlekedési vállalkozások számára teljesítik az állam vagy a közjogi testületek által számukra előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéseként és a következők valamelyikére terjednek ki:

- az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében megadott meghatározásba nem tartozó díjszabási kötelezettségek; vagy
- olyan közlekedési vállalkozások vagy tevékenységek, amelyekre nem alkalmazható ezt a rendelet.

6. A Szerződés 75. cikke (3) bekezdése rendelkezéseinek sérelme nélkül, a Tanács, a Bizottság javaslatára minősített többséggel módosíthatja az e cikk 1. és 2. pontjában megadott listát.

4. cikk

Az 1965. május 13-i tanácsi határozat 8. cikke alapján elfogadott közösségi előírások hatálybalépéséig, illetve az 1191/69/EGK, valamint az 1192/69/EGK rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül a 3. cikk rendelkezései nem alkalmazhatók az államok és a közjogi testületek által, az említett 8. cikkben megállapítottak szerint a vasúti vállalkozások és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokat szabályozó előírások harmonizációjának — amely harmonizáció célja a vállalkozások pénzügyi önállóságának elérése — eredménytelensége miatt teljesített kifizetésekre.

5. cikk

(1) Amikor a tagállamok, a Szerződés 93. cikke (3) bekezdésének megfelelően tájékoztatják a Bizottságot valamilyen támogatás nyújtásának vagy megváltoztatásának tervéről, minden információt megküldenek a Bizottságnak, amely annak megállapításához szükséges, hogy az ilyen támogatás összeegyeztethető-e ezen rendelet rendelkezéseivel.

A 4. cikkben említett támogatások mentesülnek a Szerződés 93. cikk (3) bekezdésében előírt eljárás alól. Az ilyen támogatások részleteit, minden év elején előirányzatok formájában és azt követően — a pénzügyi év vége után — jelentés formájában közlik a Bizottsággal.

6. cikk

A Bizottság mellett egy kijelölt tanácsadó bizottságot hoznak létre; a tanácsadó bizottság segíti a Bizottságot a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatások vizsgálatában. A bizottság elnöke a Bizottság képviselője és a tagjai az egyes tagállamok által kijelölt képviselők. A bizottság üléseiről nem kevesebb, mint tíz nappal annak megtartása előtt adnak értesítést, amely tartalmazza a napirendet. Sürgős esetekben ez a határidő lerövidíthető. A bizottság működésére a Szerződés 83. cikkét kell alkalmazni.

A bizottság megvizsgálhat minden, az e rendelet alkalmazására és a közlekedési ágazatban a támogatások nyújtását szabályozó minden más rendelkezésre vonatkozó kérdést és ezekről véleményt adhat.

A bizottságot folyamatosan tájékoztatják a közlekedési vállalkozásoknak nyújtott támogatások természetéről és összegéről, és általában az ilyen támogatásra vonatkozó minden lényeges részletről, amint a Bizottságot e rendelet rendelkezéseinek megfelelően értesítették a támogatásokról.

7. cikk

A 3. cikk rendelkezései nem alkalmazhatók a valamely tagállam által egy olyan támogatási szabályozás végrehajtására elfogadott intézkedésekre, amellyel kapcsolatban a Bizottság a Szerződés 77., 92. és 93. cikke alapján már állást foglalt.

8. cikk

Ez a rendelet 1971. január 1-jén lép hatályba.

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

Kelt Luxembourgban, 1970. június 4-én.

a Tanács részéről
az elnök
A. BERTRAND

A TANÁCS 1982. június 10-i 1658/82/EGK RENDELETE
a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK
rendeletnek a kombinált közlekedéssel foglalkozó rendelkezésekkel való kiegészítéséről

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendeletre²⁸, és különösen annak 3. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára²⁹,

tekintettel az Európai Parlament véleményére³⁰,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³¹,

mivel a kombinált közlekedés különböző formái és eszközei általában előnyökkel járnak a köz számára, többek között bizonyos közutakon a forgalmi torlódás csökkentésével, energia-megtakarítással és annak lehetővé tételével, hogy jobban kihasználható legyen a vasúti kapacitás;

mivel ennek megfelelően, ösztönözni kell a kombinált közlekedés fejlesztéséhez szükséges beruházásokat; mivel ebből következően lényeges, hogy a tagállamok által vagy állami forrásokból nyújtott támogatás az érintett vállalkozások számára elérhetővé válhasson;

mivel az 1107/70/EGK rendelet előírja, hogy a tagállamok támogatást nyújthatnak a köz számára gazdaságosabb közlekedési formák és eszközök fejlesztésének megkönnyítésére, de az ilyen támogatás nyújtását a kísérleti szakaszra korlátozza; mivel a kombinált közlekedés fejlesztéséhez egy kezdeti üzemeltetési szakaszt is figyelembe kell venni, amely elegendően hosszú annak lehetővé tételére, hogy az ilyen közlekedési módot alkalmassá tegyék arra, hogy jobb feltételeket élvezzen az áru fuvarozási piacon;

mivel ebből következően, ki kell egészíteni a támogatásokkal kapcsolatos közösségi rendelkezéseket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének 1. pontja a következő alponttal egészül ki:

- „e) ahol a támogatásokat ideiglenesen nyújtják, és a kombinált közlekedés fejlesztésének megkönnyítése a céljuk, az ilyen támogatások a következő területeken eszközölt beruházásokkal kapcsolatosak:
- infrastruktúra,
 - az átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható berendezések.

²⁸ HL L 130. szám, 1970.06.15., 1.o.

²⁹ HL C 351. szám, 1980.12.31., 40.o.

³⁰ HL C 260. szám, 1981.10.12., 123.o.

³¹ HL C 310. szám, 1981.11.30., 18. o.

1986. december 31-edike előtt a Bizottság időközi jelentést készít a Tanács számára ennek a rendelkezésnek az alkalmazásáról. Ennek a jelentésnek a figyelembevételével és tekintettel az ebben a rendeletben előírt szabályozás ideiglenes természetére, a Bizottság javaslatára a Tanács határoz az ezt követően alkalmazandó szabályozásról, és adott esetben, e szabályozás megszüntetésének részleteiről.”

2. cikk

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

E rendeletet 1982. július 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Luxembourgban, 1982. június 10-én.

a Tanács részéről
az elnök
H. de CROO

**A TANÁCS 1992. december 7-i 3578/92/EGK RENDELETE
a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK
rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára³²,

tekintettel az Európai Parlament véleményére³³,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³⁴,

mivel az 1107/70/EGK rendelet³⁵ úgy rendelkezik, hogy a tagállamok elősegíthetik a kombinált közlekedés fejlesztését az infrastruktúrába és az átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható berendezésekbe eszközölt beruházásokhoz, valamint harmadik országok területén áthaladó Közösségen belüli kombinált közlekedés üzemeltetési költségeihez támogatások nyújtásával;

mivel a kombinált közlekedés fejlődése azt mutatja, hogy a Közösség egészében még nem fejeződött be ennek a technikának a beindítási fázisa, és mivel a támogatási szabályozást ebből következően meg kell hosszabbítani;

mivel a valamely harmadik ország területén áthaladó kombinált közlekedés üzemeltetési költségeihez az ilyen támogatás nyújtásának lehetősége csak Ausztria, Svájc és a volt Jugoszlávia utódállamainak különleges eseteiben indokolt,

mivel a Közösségben a gazdasági és társadalmi kohézió gyors elérésének szükségessége miatt a hangsúlyt a kombinált közlekedésre jellemző közúti és vasúti létesítményekbe eszközölt beruházásokra kell helyezni, különösen ott, ahol ezek olyan infrastrukturális beruházás alternatíváját képviselik, amelyek nem fejezhetők be rövid távon;

mivel továbbá támogatás nyújtása a kombinált közlekedéshez tartozó speciális közúti szállítóeszközökhöz hatékony mód lehet a kis- és középvállalkozások ösztönzésére a kombinált fuvarozás igénybevételére;

mivel a kifejezetten a kombinált közlekedéshez használt berendezésekhez nyújtott támogatás elősegítheti az új bimodális és átrakodási technika fejlesztését;

mivel ebből következően egy korlátozott beindítási fázis során a támogatásnyújtás lehetőségét ki kell terjeszteni a kifejezetten a kombinált közlekedéshez tervezett speciális szállítóeszközökbe történő beruházásokra, feltéve hogy ezeket kizárólag erre a célra használják;

³² HL C 282. szám, 1992.10.30., 10. o.

³³ 1992. november 20-án kiadott vélemény (még nem tették közzé a Hivatalos Lapban).

³⁴ 1992. november 24-én kiadott vélemény (még nem tették közzé a Hivatalos Lapban).

³⁵ HL L 130. szám, 1970.6.15., 1. o. Legutóbb az 1100/89/EGK rendelet (HL L 116. szám, 1989.4.28., 24. o.) módosította.

mivel a jelenlegi támogatási szabályozást 1995. december 31-ig hatályban kell tartani, és a Tanácsnak határoznia kell, a Szerződésben megállapított feltételek mellett, az ezután alkalmazandó szabályozásokról vagy, adott esetben, a támogatási szabályozás megszüntetésének feltételeiről;

mivel ebből következően módosítani kell az 1107/70/EGK rendeletet,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke 1. pontjának e) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„e) 1995. december 31-ig, ahol a támogatásokat ideiglenesen nyújtják, és a kombinált közlekedés fejlesztésének megkönnyítése a céljuk, az ilyen támogatásoknak a következőkre kell vonatkozniuk:

- infrastruktúrába eszközölt beruházás,
vagy
- átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható berendezésekbe eszközölt beruházás,
vagy
- kifejezetten a kombinált közlekedéshez tervezett és kizárólag a kombinált közlekedésben használt speciális szállítóeszközökbe történő beruházás,
vagy
- az Ausztrián, Svájcban vagy a volt Jugoszlávia utódállamain áthaladó közlekedés során a kombinált közlekedés üzemeltetési költségei.

A Bizottság kétévenként jelentést nyújt be a Tanácsnak a fenti intézkedések végrehajtásának eredményeiről, megadva, többek között, a támogatások odaítélésének részleteit, azok összegét és a hatásukat a kombinált közlekedésre. A tagállamok ellátják a Bizottságot a jelentés összeállításához szükséges információkkal.

A Bizottság javaslata alapján a Tanács 1995. december 31-ig határoz, a Szerződésben megállapított feltételek mellett, az ezt követően alkalmazandó szabályozásról vagy, adott esetben, ezen támogatási szabályozás megszüntetésének feltételeiről.”

2. cikk

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

E rendeletet 1993. január 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 1992. december 7-én.

a Tanács részéről
az elnök
J. MacGREGOR

**A TANÁCS 1996. november 19-i 2255/96/EK RENDELETE
a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK
rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára³⁶,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³⁷.

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően³⁸,

mivel az 1107/70/EGK rendelet³⁹ 3. cikkének 1. pontja úgy rendelkezik, hogy a tagállamok támogatást nyújthatnak a köz számára gazdaságosabb közlekedési formák és eszközök fejlesztésének megkönnyítésére általában és a kombinált közlekedés fejlesztésére;

mivel az átrakodás költségei a belvízi fuvarozás összköltségének jelentős részét képviselik; mivel a belvízi hajózás fejlesztéséhez lényeges, hogy nagyobb beruházásokat eszközöljenek a belvízi átrakodó állomások berendezéseinek és eszközeinek hatékonyabbá tételére, és hogy azok jobban megfeleljenek az aktuális logisztikai követelményeknek; mivel ennek érdekében fontos, hogy a tagállamok által vagy az állami forrásokból nyújtott támogatás az érintett vállalkozások rendelkezésére legyen bocsátható;

mivel a belvízi hajózás fejlesztéséhez nyújtott támogatások feltételeit össze kell hangolni, és fontos e támogatások hatásának rendszeres időközönkénti értékelése;

mivel ezt a támogatást elegendően hosszú ideig kell nyújtani az említett beruházásokhoz azért, hogy legyen idő a piac megnyerésére és a belvízi forgalom fejlesztésére, és mivel a Tanácsnak határoznia kell az ezt követő szabályozásról,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

Egyedüli cikk

Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének 1. pontja a következő f) alponttal egészül ki:

„f) 1999. december 31-éig, ahol a támogatásokat ideiglenesen nyújtják és a belvízi hajózás fejlesztésének megkönnyítése a céljuk, az ilyen támogatásoknak a következőkre kell vonatkozniuk:

— a belvízi terminálok infrastruktúrájában eszközölt beruházások; vagy

³⁶ HL C 318. szám, 1995.11.29., 12.o.

³⁷ HL C 39. szám, 1996.02.12., 96.o.

³⁸ Az Európai Parlament 1996. február 13-i véleménye (HL C 65. szám, 1996.03.04., 33.o.), a Tanács 1996. június 27-i közös álláspontja (HL C 264. szám, 1996.09.11.) és az Európai Parlament 1996. szeptember 17-i határozata (HL C 320. szám, 1996.10.28.)

³⁹ HL L 130. szám, 1970.06.15., 1.o. A legutóbb a 3578/92/EGK rendelettel (HL L 364. szám, 1992.12.12., 11.o.) módosított rendelet.

- az átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható berendezésekben eszközölt beruházások.

A nyújtott támogatás nem haladhatja meg a beruházás teljes összegének 50%-át.

A támogatás célja a belvízi utakon új vagy további fuvarozási kapacitások kifejlesztésének elősegítése. A kedvezményezetteknek meg kell felelniük az érintett tagállam által megállapított részletes előírások követelményeinek, és felelősséggel tartoznak a beruházás tényleges végrehajtásáért.

A Bizottság kétévenként jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az intézkedések végrehajtásának eredményéről, különösen a támogatások odaitéléséről, összegéről és annak a belvízi közlekedésre gyakorolt hatásáról. A tagállamok átadják a Bizottságnak az e jelentés elkészítéséhez szükséges információkat.

A Bizottság javaslata alapján a Tanács legkésőbb 1999. július 31-ig, a Szerződésben előírt feltételek szerint, határoz az ezt követő szabályozásról vagy, adott esetben, a támogatási szabályozás megszüntetésének feltételeiről.”

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

Kelt Brüsszelben, 1996. november 19-én.

a Tanács részéről
az elnök
H. COVENEY

**A TANÁCS 1997. március 17-i 543/97/EK RENDELETE
a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK
rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. és 94. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára¹,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően³,

- (1) mivel a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról⁴ szóló, 1970. június 4-i 1170/70/EGK tanácsi rendelet lehetővé teszi a tagállamok számára a kombinált szállítás fejlesztését az átrakodáshoz szükséges rögzített és mozgatható eszközökre, illetve a kifejezetten a kombinált szállítás céljaira felszerelt és csak erre a célra használt szállítóeszközökre vonatkozó infrastrukturális beruházásokhoz nyújtott, vagy olyan támogatások által, amelyek a Közösségen belüli, harmadik országok területén áthaladó kombinált szállítási szolgáltatás működtetési költségeit fedezik;
- (2) mivel a növekvő mobilitási igény egyre nagyobb követelményeket és terhet jelent mind az emberek, mind pedig a környezet számára; mivel, figyelembe véve a különböző szállítási módok között jelenleg fennálló jelentősen eltérő költségeket és terheléseket, lehetőséget kell nyújtani a közlekedés környezetbarát formáinak támogatására;
- (3) mivel a jelenlegi átfogó közlekedéspolitikai még nem érte el a különböző szállítási módok közötti egészséges verseny feltételeinek kialakítását; mivel a vasúttársaságokon belüli pénzügyi egyensúly még nem valósult meg;
- (4) mivel a kombinált szállítás fejlődése azt mutatja, hogy e technika bevezetésének kezdeti szakasza még nem fejeződött be a Közösség minden régiójában; mivel ennek megfelelően a támogatási intézkedéseket ki kell bővíteni;
- (5) mivel, ebből következőleg, indokolt a jelenleg hatályos támogatási intézkedéseket 1997. december 31-ig fenntartani, mivel a Tanácsnak dönteni kell a Szerződésben leírt feltételeknek megfelelően ezután foganatosítandó intézkedésekről, vagy, amennyiben szükséges, azon feltételekről, amelyeknek megfelelően e támogatások megszűnnek;
- (6) mivel a harmadik országok területén áthaladó kombinált szállítási szolgáltatások folyó költségeihez való hozzájárulásként támogatás nyújtásának lehetőségét csak Svájc és a volt Jugoszlávia országai felé kell fenntartani;
- (7) mivel a 75/327/EGK⁵ határozatot, amelyre az 1107/70/EGK rendelet 4. cikke hivatkozik a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK irányelv⁶ 13. cikke hatálytalanította, és mivel ebből következőleg a 4. cikket törölni kell;

- (8) mivel a kombinált szállításra alkalmazott támogatáskategóriák megfelelőnek mutatkoztak, ebből következőleg lehetővé vált ezek ellenőrzésének a Szerződés 93. cikke (3) bekezdésében említett eljárás alóli kivételével történő egyszerűsítése;
- (9) mivel a tagállamok által nyújtott közlekedési támogatásokra vonatkozó rendelkezések meghozatala kizárólagos közösségi hatáskörbe tartozik és rendelet formájában szabályozandó;
- (10) mivel ennek megfelelően indokolt az 1107/70/EGK rendelet módosítása,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1107/70/EGK rendelet a következőképpen módosul:

(1) A 3. cikk 1. e) pontja a következőképpen módosul:

- az első és a második albekezdésben 1995. december 31. helyébe 1997. december 31. lép,
- az első albekezdés negyedik francia bekezdésében az "Ausztrián keresztül" szavakat el kell hagyni;

(2) A 4. cikket el kell hagyni;

(3) Az 5 cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A 3. cikk 1. e) pontjában említett támogatás mentesül a Szerződés 93. cikke (3) bekezdésében említett eljárás alól, a támogatásról minden év elején becslések alapján kell tájékoztatni a Bizottságot, ezt követően pedig a pénzügyi év vége után jelentés formájában.”

2. cikk

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

Ezt a rendeletet 1996. január 1-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben 1997. március 17-én.

a Tanács részéről
J. VAN ARSTEN
az elnök

**A TANÁCS 1989. április 27-i 1101/89/EGK RENDELETE
a belvízi hajózás szerkezetének javításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére;

tekintettel a Bizottság javaslatára⁴⁰,

tekintettel az Európai Parlament véleményére⁴¹,

tekintettel az Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴²,

mivel a Belgium, Franciaország, Németország, Luxemburg és Hollandia összekapcsolt belvízi úthálózatain működő flották körében egy ideje jelentkező strukturális túlkínálat jelentős mértékben érinti ezekben az országokban a közlekedési ágazat, különösen a belvízi hajózás gazdasági helyzetét;

mivel az előrejelzések nem mutatnak olyan jelentős keresletnövekedést ebben az ágazatban, amely néhány éven belül felvenné ezt a túlkínálatot; mivel a belvízi hajózásnak a közlekedési piacból való részesedése a főként belvízi árufuvarozás útján ellátott alapanyagipar folyamatos változásai miatt csökkentő tendenciát mutat;

mivel a túlkínálat közeljövőben történő alapvető csökkenése elérésének és ezáltal a belvízi hajózás szerkezete javításának egyetlen módja a közösségi szinten összehangolt selejtezési program;

mivel az egyes tagállamok által szervezett nemzeti hajó-selejtezési programok pozitív hatásúak voltak ugyan, de nem elegendőek, különösen a nemzetközi szintű összehangoltságuk hiánya miatt;

mivel az egységes megközelítés, amely szerint a tagállamok közös intézkedéseket tesznek az azonos cél elérése érdekében a túlkínálat hatékony csökkentésének egyik lényeges feltétele; mivel ebből a célból selejtezési alapokat kell létrehozni a belvízi hajózásban különösen érintett tagállamokban, és ezeknek a tagállamoknak kell kezelniük az alapokat; mivel a más tagállamokban letelepedett, de fuvarozási szolgáltatást az érintett tagállamok összekapcsolt belvízi útjain nyújtó vállalkozásoknak járulékot kell fizetniük valamelyik ilyen alapba;

mivel a túlkínálat általánosságban a belvízi árufuvarozási piac minden ágazatát érinti; mivel ezért az elfogadott intézkedéseknek általánosoknak és minden áruszállító hajóra és tolóhajóra kiterjedőnek kell lenniük; mivel azonban azok a hajók, amelyek semmilyen módon nem járulnak hozzá a fenti összekapcsolt belvízi úthálózatokon kialakult túlkínálathoz vagy a méretük miatt, vagy azért, mert kizárólag zárt belföldi piacokon végeznek tevékenységet,

⁴⁰ HL C 297. szám, 1988.11.22., 13.o. és
HL 31. szám, 1989.02.07., 14.o.

⁴¹ HL C 326. szám, 1988.12.19., 54.o.

⁴² HL C 318. szám, 1988.12.12., 58.o.

mentesíthetők ezek alól a rendelkezések alól; mivel ezzel ellentétben a saját számlára fuvarozást végző magánflottáknak a közlekedési piacokra gyakorolt hatásuk miatt a rendszer hatálya alá kell tartozniuk;

mivel tekintettel a 450 tonnánál kisebb bruttó hordképességű hajókat magába foglaló ágazat aggasztó gazdasági és szociális helyzetére, és különösen a belvízi hajósok pénzügyi helyzetére és a korlátozott átképzési lehetőségekre, különleges intézkedésekre van szükség, mint például különleges értékelési együtthatókra a belvízi forgalomban közlekedő hajók terén, vagy javítási intézkedésekre a leginkább érintett vízi utakon; mivel ebben az utóbbi esetben lehetőséget kell adni a tagállamoknak, hogy kivehessék ezeket a hajókat a rendelet hatálya alól, amennyiben azok valamely olyan hazai szerkezetjavító terv hatálya alá tartoznak, amely nem idézi elő a verseny torzulását, és összhangban van a Szerződés támogatásokkal kapcsolatos rendelkezéseivel;

mivel alapvető különbség áll fenn a szárazáru-fuvarozási és a folyékonyáru-fuvarozási piacok között, tanácsos minden esetben elkülöníteni a szárazáru-fuvarozó hajók és a tankhajók számláit;

mivel egy, a Szerződéssel összhangban álló gazdaságpolitika alapján a gazdaság egy adott ágazatának szerkezeti javítása elsősorban az ágazat piaci szereplőire tartozik; mivel ezért bármely bevezetendő rendszer költségét a belvízi fuvarozási vállalkozásoknak kell viselniük; mivel annak érdekében, hogy a rendszert el lehessen indítani és az már a kezdetektől teljesen működőképes állapotban legyen, intézkedéseket kell hozni, hogy az érintett tagállamok visszatérítendő hitelek formájában előfinanszírozást biztosítsanak; mivel az említett vállalkozások nehéz gazdasági helyzetére való tekintettel ezek a hitelek kamatmentesek kell legyenek;

mivel a Szerződés 74. cikke szerint a közlekedés tekintetében egy közös politika keretében kell követni a Szerződés célkitűzéseit; mivel a 77. cikk egyértelművé teszi, hogy ez a politika tartalmazhatja támogatások nyújtását, különösen akkor, ha azok kielégítik a közlekedés összehangolásának igényeit; mivel a Közösség ezen a téren kialakított programjának, beleértve a támogatásokat, figyelembe kell vennie a Szerződés 3. cikke szerinti különböző általános célkitűzéseket, különösen a 3. cikk f) pontja szerinti, a versenyre vonatkozó célkitűzést; mivel az összes támogatás a Szerződés 92. és azt követő cikkeinek hatálya alá tartozik, szükséges annak biztosítása, hogy az e rendeletben előírányzott intézkedések és végrehajtásuk ne torzítsák a versenyt vagy ne fenyegetsenek annak torzításával, különösen egyes vállalkozások olyan mértékű kedvezményezésével, amely ellentétes a közös érdekekkel; mivel annak érdekében, hogy az érintett vállalkozások azonos versenyfeltételek közé kerüljenek, a selejtezési alapokba fizetendő járulékokat és a selejtezési prémiumokat azonos mértékűre kell megállapítani; mivel ehhez hasonlóan a selejtezési programokat egyszerre kell indítani, azoknak azonos ideig kell tartaniuk és azonos feltételekkel kell lezajlaniuk minden érintett tagállamban;

mivel lépéseket kell tenni az összehangolt selejtezési programból származó előnyöknek a végrehajtással egy időben megjelenő extra kapacitással történő hatástalanítása ellen; mivel átmeneti intézkedéseket kell tenni a befektetések fékezésére, azonban a belvízi hajózási piacra történő bejutás teljes megakadályozása vagy a belföldi flottákra vonatkozó kvóták meghatározása nélkül;

mivel a javasolt rendszer részeként szociális intézkedéseket kell hozni a belvízi hajózási ágazatot elhagyni kívánó vagy más ágazat szakmaiba átképzést igénylő személyek számára;

mivel a szabályozás működésére vonatkozó rendelkezéseket — tekintettel a szabályozás közösségi jellegére — a tagállamokkal és a belvízi hajózási ágazatot képviselő szervezetekkel történt konzultációt követően közösségi szinten kell meghozni; mivel meg kell adni a Bizottság számára ezeknek a rendelkezéseknek az elfogadásához, valamint végrehajtásuk felügyeletéhez és a verseny e rendeletben meghatározott feltételeinek betartatásához szükséges hatáskört;

mivel a kérdéses piacokon a verseny torzulásának megakadályozására és a javasolt rendszer hatékonyabbá tételére kívánatos, hogy Svájc hasonló intézkedéseket fogadjon el saját, az érintett tagállamok összekapcsolt belvízi hálózatainak működő flottája tekintetében; mivel Svájc hajlandónak mutatkozott ilyen intézkedéseknek az elfogadására,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A belvízi hajózás szerkezetének javítására irányuló intézkedések — az e rendeletben meghatározott feltételek szerint — azokra a belvízi hajókra vonatkoznak, amelyek a tagállamok belvízi útjain két vagy több pont között áru fuvarozást végeznek.

(2) Az (1) bekezdés szerinti intézkedések az alábbiakra terjednek ki:

- a strukturális túlkínálat csökkentése közösségi szinten összehangolt selejtezési program segítségével,
- a meglévő túlkínálat súlyosbodása, illetve további túlkínálat kialakulásának elkerülését célzó kapcsolódó intézkedések.

2. cikk

(1) Ez a rendelet fuvarozási szolgáltatásokat ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végző és valamely tagállamban lajstromozott, vagy lajstromozás hiányában valamely tagállamban letelepedett vállalkozás által üzemeltetett, áru fuvarozó hajókra és tolóhajókra vonatkozik.

E rendelet alkalmazásában „vállalkozás” bármely természetes vagy jogi személy, amely nem- ipari vagy ipari méretekben gazdasági tevékenységet folytat.

(2) E rendelet hatálya nem terjed ki a következőkre:

- a) a kizárólag a Közösség többi vízi útjával össze nem kapcsolt belföldi vízi utakon üzemeltetett hajók;
- b) olyan hajók, amelyek méretüknél fogva nem képesek elhagyni azokat a belföldi vízi utakat, amelyeken üzemeltetik őket, és nem képesek a Közösség más vízi útjait elérni („bezárt hajók”), amennyiben ezen hajók és az e rendelet hatálya alá tartozó hajók között nem keletkezhet verseny;

- c) — tolóhajók, amelyek főgépteljesítménye nem haladja meg a 300 kilowattot,
— folyami-tengeri hajók és hajón szállítható bárkák, amelyek kizárólag nemzetközi vagy belföldi fuvarozást végeznek tengeri szakaszt is magába foglaló utakon,
— kompok,
— non-profit közszolgáltatást ellátó hajók.

(3) A tagállamok kizárhatják e rendelet alkalmazását a 450 tonnánál kisebb bruttó hordképességű hajókra amennyiben az érintett hajók ágazatának gazdasági és szociális helyzete úgy kívánja.

Ezekben az esetekben az érintett tagállam a rendelet elfogadását követő hat hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a támogatási szabályozásba illeszkedő nemzeti szerkezetjavító tervről. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerkezetjavító terv nem egyeztethető össze a közös piaccal, akkor a kérdéses hajókra az (1) bekezdés vonatkozik.

3. cikk

(1) Minden tagállam, amelynek belvízi útjai egy másik tagállaméval összeköttetésben állnak, és amely flottájának tonnatartalma meghaladja a 100 000 tonnát (a továbbiakban: „érintett tagállam”), a nemzeti jogszabályainak keretében és saját közigazgatási forrásaiból selejtezési alapot (a továbbiakban „alap”) hoz létre.

(2) Minden alapot az érintett tagállam illetékes hatóságai kezelnek. A tagállamok az alapok kezelésébe bevonják a belvízi hajózást képviselő hazai szervezeteket.

(3) Mindegyik alap két elkülönített számlát vezet, az egyiket a szárazáru-fuvarozó hajók és a tolóhajók, a másikat a tankhajók vonatkozásában.

4. cikk

(1) Az e rendelet hatálya alá tartozó minden hajó tulajdonosa a 6. cikkel összhangban meghatározott mértékű járulékot fizet a 3. cikk alapján létrehozott alapok egyikébe.

(2) Az érintett tagállamok valamelyikében lajstromozott hajók esetében a járulék befizetése a hajó lajstromozása szerinti tagállam alapjába történik. Az érintett tagállamok valamelyikében letelepedett vállalkozások által üzemeltetett, nem lajstromozott hajók esetében a járulék befizetése a vállalkozás letelepedése szerinti tagállam alapjába történik.

(3) A más tagállamokban lajstromozott hajók vagy a más tagállamban letelepedett vállalkozások által üzemeltetett nem lajstromozott hajók esetén a járulék befizetése az érintett tagállamok által létrehozott valamely, a hajó tulajdonosának választása szerinti alapba történik.

Ez a választás egyetlen alkalommal történik, és az azonos tulajdonoshoz tartozó vagy az azonos vállalkozás által üzemeltetett összes hajóra vonatkozik.

5. cikk

(1) Bármely tulajdonos, amely leselejtez egy, a 2. cikk (1) bekezdése szerinti hajót, prémiumot kap attól az alaptól, amelyhez a hajója tartozik, a 6. cikk szerinti feltételekkel, olyan mértékben, ahogy a pénzügyi eszközök rendelkezésre állnak. Ez a prémium csak olyan hajó tekintetében jár, amelyről a tulajdonos bizonyítja, hogy aktív flottájának részét képezi.

A selejtezés a hajótest teljes mértékű bezúzását jelenti.

Az aktív flottába azok a működőképes állapotban lévő hajók tartoznak:

- amelyek rendelkeznek:
 - az illetékes nemzeti hatóság által vagy azzal egyetértésben kiállított üzemképességi bizonyítvánnyal, vagy
 - valamely érintett tagállam hatósága által kiadott belföldi fuvarozás folytatására vonatkozó engedéllyel,és amelyek a selejtezési prémium kérvényezése előtti év során legalább egy utat teljesítettek;
- vagy amelyek a selejtezési prémium kérvényezése előtti év során legalább 10 utat teljesítettek.

Nem jár prémium azoknak a hajóknak a tekintetében, amelyek havaria vagy más károsodás miatt már nem javíthatók és kiselejtezésre kerülnek.

(2) Az alapok között kölcsönös pénzügyi támogatás működik a 3. cikk (3) bekezdése szerinti, elkülönített számlák tekintetében. A kölcsönös támogatás akkor lép működésbe, amikor visszafizetésre kerülnek a 7. cikk szerinti kamatmentes hitelek, annak biztosítására, hogy a hitelek visszafizetési határideje mindegyik alap esetében azonos legyen.

6. cikk

(1) A Bizottság külön-külön meghatározza a szárazáru-fuvarozó hajók, a tankhajók és a tolóhajók tekintetében:

- az alapokhoz való éves járulék hajónkénti mértékét,
- a selejtezési prémium mértékét,
- a selejtezési programok időtávját, amely alatt a selejtezési prémium kifizetésre kerül, illetve azokat a feltételeket, amelyekkel a prémiumok nyújthatók,
- a kiegyenlítési együtthatókat a belvízi hajók minden típusára és kategóriájára. Ezekben az együtthatókban figyelembe veszik a 450 tonnánál kisebb bruttó hordképességű hajók ágazatának különleges gazdasági és szociális helyzetét.

(2) A járulékok és a selejtezési prémiumok ECU-ban kerülnek megállapításra; az alkalmazott mértékek minden alap esetében azonosak.

(3) A járulékok és a selejtezési prémiumok áru fuvarozó hajók esetében bruttó hordképesség, tolóhajók esetében főgépteljesítmény alapján kerülnek kiszámításra.

(4) A járulék mértéke olyan szinten kerül rögzítésre, amely megfelelő pénzügyi forrást biztosít a belvízi hajózási ágazat terén a kínálat és a kereslet között kialakult szerkezeti kiegyensúlyozatlanság csökkentésére, figyelembe véve az ágazat nehéz gazdasági helyzetét.

A járulékok évente, az év elején teljesítendőek, a befizetésről kiadott igazolás ellenében. Az az időszak, amíg a járulékokat fizetni kell nem haladhatja meg a 10 évet.

Az érintett év március 1-jétől kezdődően a kiadott igazolásnak a hajó, vagy személyzettel nem rendelkező hajók esetén a tolóhajó fedélzetén kell lennie. A rendszer működésének első évére

azt az időpontot, amelytől kezdődően az igazolásnak a fedélzeten kell lennie, a Bizottság állapítja meg.

(5) A Bizottság az egyes hajótípusok és kategóriák tekintetében elérendő célok, illetve az alapok pénzügyi helyzete alapján meghatározza azt az időtartamot, amely során a selejtezési prémiumok nyújthatók, illetve a prémiumok odaítélésének feltételeit.

(6) A Bizottság kialakítja az 5. cikk (2) bekezdése szerinti kölcsönös pénzügyi támogatás részletes szabályait.

(7) A tagállamokkal és a belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel történt konzultációt követően a Bizottság megállapítja a túlkínálat jelentős csökkentése megvalósításának határidejét és meghozza az (1)–(6) bekezdés szerinti határozatokat.

A Bizottság határozatainak meghozatalánál tekintetbe veszi a Közösségen belüli közlekedési piacok megfigyelésének eredményeit és előre látható változásait is, valamint a verseny bármely, a közös érdekekkel ellentétes mértékű torzulása megakadályozásának szükségességét.

7. cikk

(1) A Szerződés támogatásokra vonatkozó rendelkezéseinek, illetve az azok végrehajtására elfogadott szabályok sérelme nélkül az érintett tagállamok a területükön létrehozott alapok számára hitel formájában előfinanszírozást teljesítenek, hogy az összehangolt selejtezési program azonnal beindulhasson. Az így biztosított összegeket az alapok az előzetesen megállapított ütemezés szerint kamatmentesen fizetik vissza.

Az alapok a tőkepiacon állami kötelezettségvállalás mellett felvett hitelekkel is előfinanszírozhatók, amennyiben a hitel kamatait az érintett tagállam viseli.

(2) Az e rendelet hatálybalépésekor valamely nemzeti alapot terhelő kötelezettségeket az érintett tagállam alapja átvállalja.

Az e rendelet hatálya alá nem tartozó és a már fennálló nemzeti selejtezési programokból eredő jogokkal rendelkező hajótulajdonosok, a 6. cikk (5) bekezdése szerinti leselejtezési időszak végétől számított hat hónapig érvényesíthetik ezeket a jogokat a 3. cikk (1) bekezdése szerinti alapokkal szemben.

8. cikk

(1)a) Az e rendelet hatálya alá tartozó újonnan épített, harmadik országból importált, vagy a 2. cikk (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerinti belföldi vízi utakat elhagyó hajók az e rendelet hatálybalépésétől számított öt éven keresztül csak az alábbi esetekben helyezhetők üzembe a 3. cikk szerinti belvízi utakon:

— ha az üzembe helyezendő hajó tulajdonosa az új hajóéval megegyező tonnatartalmú hajóteret selejtez le anélkül, hogy selejtezési prémiumot kapna ;

— ha amennyiben a tulajdonos nem selejtez le hajót, az új hajója szerinti alapba vagy az általa a 4. cikkel összhangban választott alap részére, az új hajó tonnatartalmára megállapított selejtezési prémiummal megegyező összegű különleges járulékot fizet; vagy

— ha a tulajdonos kisebb tonnatartalmú hajót selejtez le, mint az üzembe helyezendő új hajó, akkor az érintett alap részére az adott időszakban a leselejtezett és az új hajó tonnatartalma közötti különbségre érvényben lévő selejtezési prémiumnak megfelelő összegű különleges járulékot fizet.

Tolóhajó esetén a „tonnatartalom” fogalmának helyébe a „főgépteljesítmény” lép.

A nemzetközi okmányok alapján az e rendelettel megegyező intézkedéseket elfogadó harmadik országokhoz tartozó hajók a tagállamokhoz tartozó hajókkal egyenlő elbánásban részesülnek.

- b) Az a) pontban meghatározott, a 3. cikk szerinti belvízi utakon üzembe helyezett hajók után az e rendelet hatálybalépése és az érintett nemzeti alap felállítása közötti időszakban a tulajdonos által az a) pontban szabályozott mértékű különleges járulék az érintett tagállam illetékes hatóságai által kijelölt különleges számlára fizetendő. A járulék az alap felállításakor átutalásra kerül az alaphoz.
- c) E rendelet hatálybalépését követően három évvel, amennyiben a közlekedési piac alakulása megköveteli, a Bizottság a tagállamokkal és a belvízi hajózási ágazatot közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően módosítja az új tonnatartalom és a régi tonnatartalom közötti, az a) pontban meghatározott arányt.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott feltételek a hajótest meghosszabbításából vagy a tolóhajó motorjának cseréjéből eredő kapacitásnövekedésre is vonatkoznak.
- (3)a) Az (1) és a (2) bekezdésben meghatározott feltételek nem vonatkoznak azokra a hajókra, amelyek esetében a tulajdonos bizonyítani tudja, hogy:
- az építése folyamatban volt e rendelet hatálybalépésekor, és hogy
 - a már elvégzett munka a beépítendő acél tömegének legalább 20%-át vagy 50 tonnát tesz ki, és hogy
 - a leszállítás és az üzembe helyezés az e rendelet hatálybalépését követő hat hónapon belül megtörténik.
 - b) Az (1) és a (2) bekezdésben meghatározott feltételek nem vonatkoznak azokra a hajókra, amelyek e rendelet hatálybalépésekor a 2. cikk (2) bekezdésének a) pontja alapján ki voltak véve e rendelet hatálya alól, és amelyek az újonnan megnyitott hajózható csatornák igénybevételével a Közösség más belvízi útjait is használhatják.
 - c) A Bizottság a tagállamokkal és a belvízi hajózási ágazatot közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően különleges rendeltetésű hajókat kivehet az (1) bekezdés hatálya alól.
- (4) Az (1) és (2) bekezdés szerinti hajók nem helyezhetők addig üzembe, amíg a tulajdonos nem teljesítette az (1) bekezdésben meghatározott feltételeket. Amennyiben ezt a tilalmat megszegik, a nemzeti hatóságok intézkedéseket tehetnek az érintett hajó forgalomban való részvételének megakadályozására.

(5) A Tanács — Bizottság javaslata alapján, amelyet az egy indoklással ellátott jelentéssel együtt nyújt be — az (1) bekezdésben meghatározott időszak legfeljebb öt évvel történő meghosszabbításáról határozhat.

A Tanács a javaslattal kapcsolatban a Szerződésben szabályozott feltételeknek megfelelően jár el.

9. cikk

Az érintett tagállamok intézkedéseket hozhatnak az alábbiak érdekében:

- az ágazatot elhagyó belvízi hajósok számára korengedményes nyugdíjazás, illetve más gazdasági tevékenységre való átképzés megkönnyítése,
- korengedményes nyugdíjazás biztosítása azoknak a munkavállalóknak, akik a selejtezési programok eredményeképpen elhagyják a belvízi hajózást, illetve szakmai képzési vagy átképzési tanfolyamok szervezése.

10. cikk

(1) A tagállamok 1990. január 1-jéig elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és azokat közlik a Bizottsággal.

Ezek az intézkedések többek között szabályozzák az e rendelet, illetve a rendelet végrehajtására elfogadott nemzeti rendelkezések által a vállalkozásokkal szemben előírt kötelezettségek betartásának folyamatos és eredményes ellenőrzését, valamint a jogsértések esetén alkalmazandó megfelelő szankciókat.

(2) A tagállamok a selejtezési programok teljes időtartama alatt hat hónaponként tájékoztatják a Bizottságot a folyamatban lévő program előrehaladásával kapcsolatos lényeges információkról, és különösen az alap pénzügyi helyzetéről, a hajóselejtezési kérelmek számáról és a ténylegesen leselejtezett tonnatartalomról.

(3) A Bizottság 1989. május 1-jét megelőzően elfogadja a 6. cikk alapján általa meghozandó határozatokat.

(4) E rendelet hatálybalépését követően két évvel a Bizottság az (1) bekezdésben meghatározott intézkedések hatását elemző jelentést készít és benyújtja azt az Európai Parlament és a Tanács részére.

11. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

E rendeletet 1989. május 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Luxembourgban, 1989. április 27-én.

a Tanács részéről
az elnök
J. BARRIONUEVO PENA

**A TANÁCS 1994. április 12-i 844/94/EK RENDELETE
a belvízi hajózás szerkezetének javításáról szóló 1101/89/EGK rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁽¹⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁽²⁾,

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően,

mivel az 1101/89/EGK rendelet⁽³⁾ számos olyan intézkedést vezetett be, amelyek célja a belvízi közlekedési ágazatban jelentkező strukturális kapacitástöbblet megszüntetése volt; mivel ezen intézkedések egyikét, amely az extra kapacitásba történő befektetések átmeneti megfékezésére irányult, kezdetben egy öt éves időszakra tervezték;

mivel az említett intézkedések hozzájárultak a belvízi közlekedési ágazatban jelentkező strukturális kapacitástöbblet csökkentéséhez, mivel azonban a legutóbbi csökkenő gazdasági irányzat visszaesést okozott a belvízi közlekedési szolgáltatások iránt, ez újabb kapacitástöbbletet eredményezett a belvízi közlekedés piacának minden ágazatában; mivel ezért egy bizonyos időszakon át még fenn kell tartani a jelenlegi, strukturális fejlődésre vonatkozó intézkedéseket; mivel a rendelet alkalmazásában tisztázni kell 'az aktív flottához tartozó hajó' fogalmát;

mivel – feltéve, hogy az előrejelzés szerint a kapacitástöbblet számottevő ideig eltart, – 1996 végéig újra meg kell vizsgálni a helyzetet a meglévő piaci viszonyok fényében,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1101/89/EGK rendelet a következőképp módosul:

1. Az 5. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében a bevezető rész helyébe a következő szöveg lép:
'Az aktív flotta olyan jó műszaki állapotban lévő hajókat foglal magába, amelyekre a 4. cikk (1) bekezdése szerinti éves hozzájárulást legalább három alkalommal már befizették, és';
2. A 8. cikk (1) bekezdése (a) albekezdésének első mondatában az 'öt éves' időszak helyébe 'tíz éves' időszak lép;
3. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

⁽¹⁾ HL C 341. szám, 1993.12.18., 17. o.

⁽²⁾ A vélemény 1994. január 26-án hangzott el (még nem jelent meg a Hivatalos Lapban).

⁽³⁾ HL L 116. szám, 1989.04.28., 25. o.

'5. A Bizottság 1996. december 31-ig a rendelet által előírt intézkedések általános hatását értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és javaslatokat is tesz, amennyiben szükséges.'

2. cikk

Ez a rendelet 1994. április 28-án lép hatályba.

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

Kelt Luxemburgban, 1994. április 12-én.

a Tanács részéről
az elnök
F. CONSTANTINOU

A BIZOTTSÁG 1998. április 2-i 742/98/EK RENDELETE
a hajózásban új szárazáru-fuvarozó kapacitások üzembe helyezésének feltételei
tekintetében a 1101/89/EGK tanácsi rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre;
tekintettel az 1989. április 27-i, legutóbb a Bizottság 2310/96/EK rendeletével⁽¹⁾ módosított, a belvízi hajózás szerkezetének javításáról szóló 1101/89/EGK tanácsi rendeletre⁽²⁾, és különösen annak 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjára;
mivel az „újért régít” különleges hozzájárulási arányszám kiszámításához különbséget kell tenni a hajótípusok között a 1989. április 27-i 1102/89/EGK bizottsági rendeletben⁽³⁾ meghatározott három típus alapján, és amely meghatároz bizonyos intézkedéseket az 1101/89/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról a belvízi hajózás szerkezetének javítására vonatkozóan, amelyet a Bizottság legutóbb a 241/97/EK rendelettel⁽⁴⁾ módosított, abból a célból, hogy ezt az arányszámot hozzáigazítsa az ilyen hajótípusok piaci szektoraiban uralkodó gazdasági realitásokhoz;
mivel a belvízi hajózási piacon a szárazáru-fuvarozó hajók szektorában bekövetkezett fejlemények miatt — a Közösség 1996, 1997 és 1998 évi hajóselejtezési intézkedései hatásának kioltása nélkül — szükségessé vált az ágazat folyamatban lévő átalakulásának megkönnyítése céljából az „újért régít” arányszámon korrekciók végrehajtása, különösen a konténerszállító hajók vonatkozásában; mivel ezért a szárazáru-fuvarozó hajók esetében az arányszámot 1,25:1 mértékűre kell csökkenteni;
mivel az e rendeletben előírt intézkedésekről a tagállamokkal konzultációt folytattak, és kikérték az 1102/89/EGK rendelet 12. cikkének rendelkezései szerint felállított „Belvízi Hajózás Szerkezetének Javítása Szakértői Csoport” véleményét,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET :

1. cikk

Az 1101/89/EGK rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja az alábbi negyedik francia bekezdéssel egészül ki:

„—az 1102/89/EGK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerinti szárazáru-fuvarozó hajók esetében az első francia bekezdés rendelkezéseitől eltérően a “másfélszerese” szöveg helyébe 1998. április 1-jei hatállyal “1,25-szöröse” szöveg lép.”

2. cikk

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.
Kelt Brüsszelben, 1998. április 2-án.

a Bizottság részéről
Neil KINNOCK
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 313. szám, 1996.03.12., 8.o.

⁽²⁾ HL L 116. szám, 1989.28.04., 25.o.

⁽³⁾ HL L 116. szám, 1989.04.28., 11.o.

⁽⁴⁾ HL L 40. szám, 1997.11.02., 11.o.

A TANÁCS 3572/90/EGK RENDELETE
a közúti, vasúti és belvízi közlekedésről szóló egyes irányelveknek, határozatoknak és
rendeleteknek a német újraegyesítés következtében történő módosításáról
(1990. december 4.)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösség létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁴³,

tekintettel az Európai Parlament véleményére⁴⁴,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴⁵,

mivel a Közösség egy sor jogszabályt fogadott el a közúti, vasúti és belvízi közlekedés vonatkozásában;

mivel a német újraegyesítés időpontjától fogva a közösségi jogot teljes egészében alkalmazni kell a volt Német Demokratikus Köztársaság területén;

mivel a közúti, vasúti és belvízi közlekedésre vonatkozó egyes közösségi jogszabályokat úgy kell módosítani, hogy azok figyelembe vegyék a kérdéses területen fennálló különleges helyzetet;

mivel külön határidőt kell megállapítani arra, hogy a volt Német Demokratikus Köztársaság területén hatályos szabályok megfeleljenek a közösségi jogszabályoknak;

mivel az ezen összefüggésben biztosított mentességeknek átmeneti jellegűeknek kell lenniük, és a közös piac működését csak a lehető legcsekélyebb mértékben zavarhatják;

mivel a közúti, vasúti és belvízi közlekedés helyzetéről a volt Német Demokratikus Köztársaság területén és az e közlekedésekre vonatkozó helyi szabályokról elégtelen információk állnak rendelkezésre ahhoz, hogy a hozzáigazítások természetét vagy a mentességek terjedelmét véglegesen meg lehessen határozni; mivel ahhoz, hogy e helyzetben fejlődés következhesse be, egyszerűsített eljárást kell megállapítani a Szerződés 145. cikke harmadik francia bekezdésének megfelelően;

mivel a legutóbb a 89/438/EGK irányelvvel⁴⁶ módosított 74/561/EGK⁴⁷ és 74/562/EGK⁴⁸ irányelv rendelkezéseit olyan módon kell alkalmazni, hogy egyrészt tiszteletben tartsák a volt Német Demokratikus Köztársaság területén már működő fuvarozók megszerzett jogait, másrészt időt biztosítsanak a működést a közelmúltban megkezdett fuvarozók részére, hogy

⁴³ HL L 263., 1990. 9. 26., 34. o., módosítva 1990. október 25-én és 1990. november 28-án

⁴⁴ 1990. november 21-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁴⁵ 1990. november 20-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁴⁶ HL L 212., 1989. 7. 22., 101. o.

⁴⁷ HL L 308., 1974. 11. 19., 18. o.

⁴⁸ HL L 308., 1974. 11. 19., 23. o.

megfelelhessenek a pénzügyi helyzetre és a szakmai alkalmasságra vonatkozó egyes rendelkezéseknek;

mivel a német újraegyesítés időpontjától kezdve a volt Német Demokratikus Köztársaság területén nyilvántartásba vett közúti járművek jogállása megfelel a többi tagállamban bejegyzett közúti járművek jogállásának; mivel a 3821/85/EGK rendelet⁴⁹ rendelkezéseket állapít meg a közúti járművekbe szerelt menetíró készülékekre vonatkozóan; mivel az ilyen készülékeket az új járművekbe már a gyártás során beszerelik, ezért azok beszerelése nem jelent problémát, ugyanakkor megfelelő átmeneti időszakot kell biztosítani ahhoz, hogy az ilyen készülékeket beszereljék a volt Német Demokratikus Köztársaság területén még az újraegyesítés előtt nyilvántartásba vett járművekbe, és figyelembe kell venni az engedélyezett beszerelő műhelyek többletköltségeit és műszaki kapacitását;

mivel a "Deutsche Reichsbahn (DR)" megnevezést szerepeltetni kell minden olyan közösségi jogszabályban, amely név szerint említi a vasúttársaságokat; mivel meg kell határozni azt az időpontot, amikortól a kérdéses szabályokat alkalmazni kell;

mivel a belvízi hajózás szerkezeti fejlesztéseire vonatkozó közösségi jogszabályokat úgy kell módosítani, hogy tekintettel legyenek a volt Német Demokratikus Köztársaság területén alapított belvízi közlekedési vállalkozások különleges helyzetére,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 74/561/EGK irányelv 5. cikke az alábbi bekezdéssel egészül ki:

“(5) A volt Német Demokratikus Köztársaság területére vonatkozóan az (1) és (2) bekezdésben megadott időpontokat az alábbiak váltják fel:

– az (1) bekezdésben „1978. január 1.” helyett „1989. október 3.”,

a (2) bekezdésben „1974. december 31.”, „1978. január 1.”, illetve „1980. január 1.” helyett „1989. október 2.”, „1992. január 1.”, illetve „1992. július 1.”

2. cikk

A 74/562/EGK irányelv 4. cikke az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„(4) A volt Német Demokratikus Köztársaság területére vonatkozóan az (1) és (2) bekezdésben megadott időpontokat az alábbiak váltják fel:

- az (1) bekezdésben „1978. január 1.” helyett „1989. október 3.”

- a (2) bekezdésben „1974. december 31.”, „1978. január 1.”, illetve „1980. január 1.” helyett „1989. október 2.”, „1992. január 1.”, illetve „1992. július 1.”

3. cikk

A 3821/85/EGK rendelet az alábbi cikkel egészül ki:

⁴⁹ HL L 370., 1985. 12. 31., 8. o.

„20a. cikk

Ezt a rendeletet 1991. január 1-ig nem kell alkalmazni a volt Német Demokratikus Köztársaság területén a fenti időpont előtt nyilvántartásba vett járművekre.

Ezt a rendeletet 1993. január 1-ig nem kell alkalmazni az ilyen járművekre, ha azok csak a Németországi Szövetségi Köztársaság területén belül végeznek szállítási szolgáltatást. Ezt a rendeletet ugyanakkor a hatálybalépése napjától kell alkalmazni a veszélyes árut szállító járművekre.”

4. cikk

A közösségi gépjárművezetői engedély bevezetéséről szóló, 1980. december 4-i 80/1263/EGK tanácsi irányelv⁵⁰ 8 cikkének(1) bekezdése az alábbi albekezdéssel egészül ki:

„E bekezdés rendelkezéseit a volt Német Demokratikus Köztársaságban kiállított gépjárművezetői engedélyekre is alkalmazni kell.”

5. cikk

A vasúttársaságok listáját, amely az alábbi helyeken szerepel:

- a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet⁵¹ 19 cikkének(1) bekezdése,
- a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet⁵² 3 cikkének(1) bekezdése,
- a vasúti, közúti és belvízi közlekedéssel kapcsolatos strukturális kiadásokra vonatkozó elszámolási rend bevezetéséről szóló, 1970. június 4-i 1108/70/EGK tanácsi rendelet⁵³ II. mellékletének A.1 pontja „Vasút - Alaphálózat”,
- a vasúti vállalkozások számviteli rendszereinek és éves beszámolóinak összehasonlíthatóságához szükséges intézkedésekről szóló, 1977. december 12-i 2830/77/EGK tanácsi rendelet⁵⁴ 2. cikke,
- a vasúti vállalkozásokra vonatkozó egységes költségelszámolási elvek megállapításáról szóló, 1978. szeptember 19-i 2183/78/EGK tanácsi rendelet⁵⁵ 2. cikke,
- a vasúti vállalkozások helyzetének javításáról, valamint az ilyen vállalkozások és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó szabályok összehangolásáról szóló, 1975. május 20-i 75/327/EGK tanácsi határozat⁵⁶ 1. cikkének(1) bekezdése,
- a nemzetközi vasúti áru fuvarozási díjszabásról szóló, 1982. július 19-i 82/529/EGK tanácsi határozat⁵⁷ 1. cikkének(1) bekezdése,
- a nemzetközi személy- és poggyászforgalom intézése tekintetében a vasutak kereskedelmi önállóságáról szóló, 1983. július 25-i 83/418/EGK tanácsi határozat⁵⁸ 1. cikkének(1) bekezdése,

⁵⁰ HL L 375., 1980. 12. 31., 1. o.

⁵¹ HL L 156., 1969. 06. 28., 1. o.

⁵² HL L 156., 1969. 06. 28., 8. o.

⁵³ HL L 130., 1970. 06. 15., 4. o.

⁵⁴ HL L 334., 1977. 12. 24., 13. o.

⁵⁵ HL L 258., 1978. 09. 21., 1. o.

⁵⁶ HL L 152., 1975. 06. 12., 3. o.

⁵⁷ HL L 234., 1982. 08. 09., 5. o.

⁵⁸ HL L 237., 1983. 08. 26., 32. o.

a következő lista váltja fel:

- „- Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Deutsche Reichsbahn (DR),
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF),
- Iarnród Éireann,
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- Caminhos-de-Ferro Portugueses, EP (CP),
- British Rail (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR).”

6. cikk

A belvízi hajózás szerkezetének javításáról szóló, 1989. április 27-i 1101/89/EGK tanácsi rendelet⁵⁹ az alábbiak szerint módosul:

1. a 6 cikk (4) bekezdése az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„Azon német hajók esetében, amelyeket a volt Német Demokratikus Köztársaság területén a német újraegyesítés időpontjában lajstromoztak, a hozzájárulás fizetése 1991. január 1-től kötelező.”

2. a 6. cikk az alábbi (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Amennyiben a német újraegyesítéstől számított hat hónapon belül a német kormány javasolja selejtezési akció megszervezését hajóflottáján belül azon hajók körében, amelyeket még az újraegyesítés előtt a volt Német Demokratikus Köztársaságban lajstromoztak, úgy ezt a kérést közölnie kell a Bizottsággal. A Bizottság a (7) bekezdés szerint és az 1102/89/EGK bizottsági rendeletben(*) rögzített elvekkel azonos elvek alapján állapítja meg a selejtezési tevékenységre vonatkozó szabályokat.

(*) HL L 116., 1989.4.28., 30. o.”

3. a 8. cikk (3) bekezdésének a) pontja az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„Az (1) és (2) bekezdésben megállapított feltételek azokra a hajókra sem vonatkoznak, amelyek 1990. szeptember 1. előtt a volt Német Demokratikus Köztársaságban építés alatt álltak, ha az átadásuk és üzembe helyezésük időpontja 1991. január 31. előtti.”

4. a 8. cikk (3) bekezdésének b) pontja az alábbi bekezdéssel egészül ki:

⁵⁹ HL L 116., 1989. 4. 28., 25. o.

„Az (1) és (2) bekezdésben megállapított feltételek azokra a hajókra vonatkoznak, amelyek a német újraegyesítést követően a német flotta tagjává váltak, de amelyeket 1990. szeptember 1-én a volt Német Demokratikus Köztársaságban nem lajstromoztak.”

5. a 10. cikk az alábbi (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A tagállamok meghozzák azokat az intézkedéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy 1991. január 1. előtt biztosítsák a 6. cikk (4) bekezdésének negyedik albekezdésében és a 8. cikk (3) bekezdése a) és b) pontjának második albekezdésében foglalt rendelkezések betartását, és erről értesítik a Bizottságot.”

7. cikk

(1) A 2183/78/EGK és a 2830/77/EGK rendeletet csak 1992. január 1-jétől kell alkalmazni a volt Német Demokratikus Köztársaság területén.

(2) A 1192/69/EGK rendeletet csak 1993. január 1-jétől kell alkalmazni a volt Német Demokratikus Köztársaság területén.

8. cikk

A 75/327/EGK, 82/529/EGK és 83/418/EGK határozatot csak 1993. január 1-jétől kell alkalmazni a volt Német Demokratikus Köztársaság területén.

9. cikk

(1) A nyilvánvaló hiányosságok megszüntetéséhez és az ezen irányelv rendelkezéseinek technikai kiigazításához szükséges intézkedések a 10. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően fogadhatók el.

(2) A kiigazító intézkedések célja a Közösség jogszabályai koherens alkalmazásának biztosítása az ezen irányelv hatálya alá tartozó ágazatban a volt Német Demokratikus Köztársaság területén, a területre jellemző sajátos körülmények és a szabályok alkalmazásával járó különleges nehézségek kellő figyelembevételével.

A kiigazító intézkedéseknek tiszteletben kell tartaniuk az említett szabályozás elveit, és szorosan összefüggésben kell lenniük az ezen irányelvvel előírt mentességek egyikével.

(3) Az (1) bekezdésben említett intézkedések 1992. december 31-ig hozhatók meg. Alkalmazásuk ugyanerre az időszakra korlátozódik.

10. cikk

A Bizottság képviselője tervezetet nyújt be a bizottság számára a meghozandó intézkedésekről. A bizottság, az elnöke által az ügy sürgősségére tekintettel megállapított határidőn belül véleményt nyilvánít a tervezetről. A véleményt a Szerződés 148. cikkének(2) bekezdésében a Tanácsnak a Bizottság javaslata alapján elfogadandó határozataira előírt többséggel kell meghozni. A bizottságban a tagállamok képviselőinek szavazatait az említett cikkben meghatározott módon kell súlyozni. Az elnök nem szavazhat.

A Bizottság a tervezett intézkedéseket elfogadja, ha azok összhangban vannak a bizottság véleményével.

Ha a tervezett intézkedések nincsenek összhangban a bizottság véleményével, vagy a bizottság nem nyilvánított véleményt, a Bizottság a meghozandó intézkedésekről haladéktalanul javaslatot terjeszt a Tanács elé. A Tanács minősített többséggel határoz.

Ha a javaslatnak a Tanács elé terjesztésétől számított három hónapon belül a Tanács nem határozott, a javaslatot a Bizottság fogadja el.

11. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 1990. december 4-én.

a Tanács részéről
az elnök
G. DE MICHELIS

**A TANÁCS 1999. március 29-i 718/99/EK RENDELETE
a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁶⁰,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁶¹,

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően⁶²,

- (1) mivel az 1101/89/EGK rendelet⁶³ szerkezetjavítási szabályozást vezetett be a belvízi hajózásban azoknak a flottáknak a tekintetében, amelyek Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Ausztria egymással összefüggő belvízi úthálózatán közlekednek; mivel a rendelet célja a belvízi flották terén mutatkozó kapacitástöbblet közösségi szinten összehangolt selejtezések útján történő csökkentése volt; mivel ez a rendelet 1999. április 28-án hatályát veszti;
- (2) mivel e szerkezetjavítási szabályozás kísérőintézkedései közül – amelyek a meglévő kapacitástöbbletek növekedésének és újak keletkezésének elkerülését célozzák – a „régit újért” szabály nélkülözhetetlenek bizonyult a belvízi hajózási piac kiegyenlített működésének szempontjából. Mivel ez a szabály továbbra is a legfontosabb beavatkozási eszköz marad a 96/75/EK irányelv⁶⁴ szerinti súlyos piaci zavarok esetében; mivel emellett annak elkerülésére is lépéseket kell tenni, nehogy az 1990 óta hozott selejtezési intézkedések pozitív kihatása közvetlenül a fenti szabályozás lejártát követően semmivé váljék új kapacitások üzembe helyezése miatt; mivel ezért szükség van arra, hogy a „régit újért” szabály fennmaradjon egy legfeljebb négy éves időtartamra, amelynek során a „régit újért” arány fokozatosan nullára csökken a zökkenőmentes átmenet biztosítása és a belvízi hajózási piacba történő közösségi beavatkozási fázis lezárása érdekében; mivel továbbá az is lényeges, hogy a „régit újért szabályozás” a négyéves időszakon túl is fennmaradjon a közösségi flották kapacitásának szabályozási eszközeként, azonban csupán nullára állított olyan készenléti eszközként, amely csak a 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti súlyos piaci zavar esetén vehető be ismét;
- (3) mivel az újabb kapacitástöbbletek létrehozását a belvízi hajózási piac valamennyi ágazatában korlátok közé kell szorítani; mivel ezért a meghozandó intézkedéseknek általános jellegűeknek és valamennyi áru fuvarozó és tolóhajóra kiterjedőnek kell

⁶⁰ HL C 320. szám, 1998.10.17., 4. o. és HL C 15. szám, 1999.01.20., 15. o.

⁶¹ 1998. december 2-án adott vélemény (HL C 40. szám, 1999.02.15., 47. o.)

⁶² Az Európai Parlament 1998. december 3-i véleménye (HL C 398. szám, 1998.12.21.), a Tanács 1998. december 2-i közös állásfoglalása (HL C 55. szám, 1999.02.25.) és az Európai Parlament 1999. február 25-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem került közzétételre).

⁶³ HL L 116. szám, 1989.04.28., 25. o., amelyet legutóbb az 1998. április 2-i 742/98/EK rendelet (HL L 103. szám, 1998.04.03.) módosította.

⁶⁴ A Közösségen belüli nemzeti és nemzetközi belvízi közlekedésben a hajóbérleti és árképzési rendszerekről szóló 1996. november 19-i 96/75/EK tanácsi irányelv (HL L 304. szám, 1996.11.27., 12. o.).

lennie; mivel ez alól kivételt kell képezzenek azok a hajók, amelyek kizárólag zárt nemzeti, illetve nemzetközi piacokon működnek, s ezért nem járulnak hozzá az egymással összekapcsolt belvízi hajózási útvonalakon lévő kapacitástöbbletekhez, és lehetőséget kell biztosítani azoknak a hajóknak a kivételére is, amelyeknek bruttó hordképessége a 450 tonnát nem haladja meg, s emiatt szintén nem járulnak hozzá az ilyen kapacitástöbbletekhez; mivel ugyanakkor azok a magánflották, amelyek sajtószámlás fuvarokat bonyolítanak, a fuvarozási piacokra gyakorolt hatásuk miatt nem zárhatók ki;

- (4) mivel a kapacitás szabályozásának alapfeltétele egy olyan közös megközelítés, amelynek keretében a tagállamok közös intézkedéseket hoznak az adott cél elérése érdekében; mivel e célból a belvízi hajózási utakkal rendelkező tagállamokban a 1101/89/EGK rendelettel létrehozott selejtezési alapokat fenn kell tartani; de egy új megnevezés alatt és ennek kell biztosítania a „régit újért” szabályozás alkalmazását; mivel az ágazat által a szerkezetjavítási intézkedések céljára teljesített járulékok maradványösszegét egy, a fenti alapokhoz csatolt tartalékalapba kell helyezni;
- (5) mivel a szárazáru-fuvarozási piacok, a folyékonyáru-fuvarozási piacok és a tolóhajó piacok között alapvető eltérések mutatkoznak, ezért célszerű minden alapnál külön számlákat létrehozni a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra;
- (6) mivel a kapacitásszabályozás a Szerződésnek megfelelő gazdaságpolitika keretében elsődlegesen az érintett ágazat piaci szereplőinek a dolga; mivel ezért a bevezetendő intézkedések költségvonzatát a belvízi hajózási ágazat vállalkozóinak kell viselniük; mivel ez a szabályozás egyes új kapacitások üzembe helyezésének feltételeit rögzíti anélkül, hogy teljesen meggátolná a piacra való bejutást; mivel ezek a feltételek időbelileg és kihatásukat illetően korlátozottak lehetnek és a piac alakulásának megfelelően rugalmasan alakíthatók úgy, hogy a „régit újért” arány az 1999. április 29-én kezdődő négyéves időszak alatt fokozatosan nullára csökkenjen; mivel ezt a „régit újért” szabálynak nevezett mechanizmust készenléti rendszerként fenn kell tartani a nulla arány elérését követően; mivel a „régit újért” szabály keretében befizetett külön járulékokat tartalékalapba kell helyezni és selejtezési prémiumok nyújtására lehet felhasználni, amennyiben piaci beavatkozás válik szükségessé;
- (7) mivel biztosítani kell azt, hogy az e rendeletben előírányzott intézkedések és azok végrehajtása ne torzítsa a versenyt, illetve ne fenyegetsen annak torzulásával, különösen azáltal, hogy egyes vállalkozásokat a közös érdekekkel ellentétes mértékben kedvezményez; mivel azért, hogy az érintett vállalkozásokra azonos versenyfeltételek vonatkozzanak, az új hajók építése kapcsán az alapokba befizetendő járulékokat és a selejtezési prémiumokat illetően egységes mértékeket és feltételeket kell megszabni, ha ilyen prémiumok egy súlyos piaci zavar esetén és a 96/75/EK irányelv 8. cikke szerint szükségesnek bizonyulnának;
- (8) mivel a belvízi hajózási flották közösségi flották, ezért a kapacitásszabályozási mechanizmus működésével kapcsolatos határozatokat közösségi szinten kell meghozni; mivel e határozatok meghozatala, azok végrehajtásának felügyelete és a rendeletben foglalt versenyfeltételek betartásának ellenőrzése a Bizottság hatáskörébe kell tartozzék; mivel fontos, hogy a Bizottság e határozatokat a tagállamokkal és a belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel történő konzultációt követően hozza meg;

- (9) mivel a közösségi flották a környezetvédelmet és a biztonságot elősegítő korszerűsítésének és szerkezetátalakításának keretében célszerű szociális intézkedéseket hozni azoknak a személyeknek az érdekében, akik el akarják hagyni a belvízi hajózási ágazatot és más ágazatban kívánnak elhelyezkedni; továbbá célszerű olyan intézkedéseket hozni, amelyek ösztönzik a vállalkozások létrejöttét, a személyzet szakmai képzettségének javítását és a hajók műszaki korszerűsítését,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A közösségi flottakapacitási politika — az e rendeletben meghatározott feltételek szerint — azokra a belvízi hajókra vonatkozik, amelyek a tagállamok belvízi útjain két vagy több pont között áru fuvarozást végeznek.

Az 1999. április 29-én kezdődő legfeljebb négy éves időszakra az e rendelet szerinti kapacitásszabályozási intézkedések az új kapacitások üzembe helyezésére vonatkozó feltételeket tartalmazzák.

2. cikk

(1) Ez a rendelet olyan áru fuvarozó és tolóhajókra vonatkozik, amelyek ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára fuvarozási szolgáltatásokat végeznek, s amelyek valamelyik tagállamban vannak lajstromozva, vagy amelyeket — lajstromozás hiányában — egy tagállamban letelepedett vállalkozás tart üzemben.

E rendelet alkalmazásában „vállalkozásnak” minősül minden olyan természetes vagy jogi személy, aki illetve amely nem ipari vagy ipari méretekben gazdasági tevékenységet folytat.

(2) Ez a rendelet nem vonatkozik a következőkre:

- a) *hajók, amelyek kizárólag olyan nemzeti vízi utakon közlekednek, amelyek nincsenek a Közösségen belül más vízi utakkal összeköttetésben;*
- b) hajók, amelyek méretüknél fogva nem képesek elhagyni azokat a nemzeti vízi utakat, amelyeken üzemeltetik őket és nem képesek a Közösség más vízi útjait elérni (bezárt hajók), amennyiben ezek a hajók és a rendelet hatálya alá tartozó hajók között nem keletkezhet verseny;
- c) hajók, amelyek kizárólag a Dunán (és mellékfolyóin) Kehlheim-ig közlekednek, és azt nem hagyják el;
- d) a 300 kW-t meg nem haladó főgépteljesítményű tolóhajókra;
- e) folyami-tengeri hajók és hajón szállítható bárkák, amelyek kizárólag nemzetközi vagy belföldi fuvarozást végeznek tengeri szakaszt is magába foglaló utakon;
- f) kizárólag áruk tárolására szolgáló hajók, azaz olyan hajók, amelyek áruk be- és kirakodására szolgálnak ugyanazon a helyen;

- g) kotróberendezések, úgy mint az iszapszállító dereglyék, pontonok és építési vállalkozások úszómunkagépei, amennyiben ezek nem használatosak az 1. cikk értelmében vett fuvarozásra;
- h) kompok;
- i) a non-profit közszolgáltatást nyújtó hajók.

(3) A 3. cikk (1) bekezdés szerinti minden érintett tagállam kizárhatja e rendelet alkalmazását a 450 tonnánál kisebb bruttó hordképességű hajóira. Amennyiben az adott tagállam él ezzel a lehetőséggel, úgy ezt hat hónapon belül közli a Bizottsággal, a Bizottság pedig értesíti erről a többi tagállamot.

3. cikk

(1) Minden tagállam, amelynek belvízi útjai egy másik tagállammal összeköttetésben állnak, és amely flottájának tonnatartalma meghaladja a 100.000 tonnát (a továbbiakban „érintett tagállam”) nemzeti jogszabályainak keretében és saját közigazgatási forrásaiból egy „belvízi hajózási alapot” (a továbbiakban „alap”) létesít.

(2) Minden alapot az érintett tagállam illetékes hatóságai kezelnek. A tagállamok az alap kezelésébe bevonják a belvízi fuvarozók nemzeti szervezeteit.

(3) Minden alap rendelkezik egy tartalékalappal, amelynek három számlája van: egy a szárazáru-fuvarozó hajókra, egy a tartályhajókra és egy a tolóhajókra.

A tartalékalapba a következő eszközöket helyezik:

- az 1999. április 28-ig végrehajtott szerkezetjavítási intézkedések maradványösszegét, amely kizárólag az ágazat pénzügyi hozzájárulásaiból tevődik össze;
- a 4. cikk szerinti külön járulékokat;
- azokat az eszközöket, amelyeket a 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti súlyos piaci zavarok esetén rendelkezésre lehet bocsátani.

(4) A tartalékalap a 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti megfelelő intézkedések céljára, különösen az e rendelet (6) bekezdésében és 6. cikkében szereplő eljárás szerinti közösségi szinten szervezett szerkezetjavítási intézkedések céljára vehető igénybe.

(5) A tartalékalap igénybe vehető az e rendelet 8. cikke szerinti intézkedésekre, amennyiben a belvízi hajózási szervezetek ezt egyhangúlag kérik. Ilyen esetben a intézkedés közösségi szintű akcióra kell vonatkozzék.

(6) A (3) bekezdés első albekezdésében említett külön számlák vonatkozásában az alapok kölcsönösen támogatják egymást pénzügyileg. Ez a kölcsönös pénzügyi támogatás minden kiadásnál és a (3) bekezdés második albekezdésében említett kiadások és eszközök vonatkozásában egyaránt érvényesül, így jut érvényre az egyenlő elbánás minden fuvarozási vállalkozás vonatkozásában függetlenül attól, hogy melyik alapba tartozik az adott hajó.

(7) Az érintett tagállamok a (1) bekezdés szerinti új alap létrehozásáig továbbra is kezelik a 1101/89/EGK rendelet 3. cikke szerinti alapot.

4. cikk

(1) Az e rendelet hatálya alá tartozó teljesen újonnan épített, harmadik országból behozott vagy a 2. cikk (2) bekezdésének a), b), illetve c) pontja szerinti belföldi vízi utakat elhagyó hajók csak azzal a feltétellel helyezhetők üzembe („régit újért szabályozás”), ha az üzembe helyezendő hajó tulajdonosa:

- vagy a Bizottság által a régi és az új hajótér közötti arányra megszabottnak megfelelő tonnatartalmú hajóteret selejtez le anélkül, hogy selejtezési prémiumot kapna,
- *vagy pedig befizet abba az alapba, amelybe az új hajó tartozik, illetve amelyiket a hajó tulajdonosa az 5. cikk (2) bekezdése szerint maga választott, egy külön hozzájárulást a fenti aránynak megfelelően, avagy — amennyiben a tulajdonos ennél az aránynál kevesebb tonnatartalmú hajóteret selejtez le — kifizeti az új és a leselejtezett hajótér tonnatartalma közötti különbségnek megfelelő összeget.*

(2) A különböző piaci szektoroknak megfelelően, azaz a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra eltérő mértékű arányokat lehet megállapítani.

Az arányt folyamatosan, a lehető leggyorsabban és szabályos lépésekben csökkentik úgy, hogy az legkésőbb 2003. április 29-ig nullára csökkenjen.

Az arány nullára csökkenésekor a rendszer készenléti mechanizmussá válik, és csak a 6. cikk szerinti súlyos piaci zavar esetén lehet ismét igénybe venni.

(3) A hajó tulajdonosának választási lehetősége van, hogy:

— vagy az új hajó építésére vonatkozó tényleges megrendelés leadásának vagy — amennyiben a hajó a következő 12 hónap alatt kerül üzembe helyezésre — a behozatali kérelem beadásának időpontjában,

— vagy pedig az új, illetve behozott hajó tényleges üzembe helyezésének időpontjában

fizeti meg a külön hozzájárulást, illetve selejtezi le a régi hajóteret.

Az időpontot a megrendelés leadásakor, illetve a behozatali kérelem beadásakor kell megválasztani.

A hajótér-kompenzációként felajánlott selejtezendő hajót az új hajó üzembe helyezése előtt kell leselejtezni.

Az üzembe helyezendő hajó tulajdonosa, aki a megkövetelnél nagyobb hajóteret selejtez le, ezért a többlet-hajótérért nem kap pénzbeli térítést.

Az érintett tagállamok engedélyezhetik, hogy azok a hajók, amelyek áru fuvarozáson kívüli, más célra történő felhasználásra véglegesen kivonásra kerülnek a piacról, kompenzációs hajótérnek számítsanak, és úgy kezeljék ezeket, mintha leselejtezték volna. Ide tartoznak a humanitárius célú hajók, a múzeumhajók, az Európán kívüli fejlődő országoknak szánt hajók,

illetve a non-profit szervezetek rendelkezésére bocsátott hajók. Az érintett tagállam értesíti erről a használati engedélyről a Bizottságot, amely aztán értesíti a többi tagállamot.

- (4) Tolóhajók esetén a „tonnatartalom” fogalmának helyére a “főgépteljesítmény” lép.
- (5) Az (1) bekezdésben meghatározott feltételek a hajótest meghosszabbításából, illetve a tolóhajók motorjának cseréjéből eredő kapacitás-növekedésre is vonatkoznak.
- (6) Az érintett tagállamokkal, valamint a belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően a Bizottság különleges rendeltetésű hajókat kivehet az (1) bekezdés hatálya alól.

A különleges rendeltetésű hajóknak műszaki szempontból egy adott árutípus fuvarozására szolgáló kialakításúnak kell lenni, más áruk fuvarozására műszakilag nem lehetnek alkalmasak, az adott árufajta nem lehet szállítható különleges felszerelésekkel nem rendelkező hajókon, és tulajdonosuknak írásbeli kötelezettséget kell vállalniuk, hogy semmilyen más árut nem fuvaroznak a hajón, amíg a „régit újért” szabály érvényben van.

5. cikk

(1) Egy adott érintett tagállamban lajstromozott hajó után a külön hozzájárulást annak a tagállamnak az alapjába kell befizetni, amelyikben a hajót belajstromozták. Olyan nem lajstromozott hajók után, amelyeket egy érintett tagállamban letelepedett vállalkozás üzemeltet, a külön járulékot a vállalkozás letelepedése szerinti tagállamnak az alapjába kell befizetni.

(2) Olyan hajók esetében, amelyek valamely nem érintett tagállamban vannak lajstromozva, valamint olyan nem lajstromozott hajók esetén, amelyeket egy nem érintett tagállamban letelepedett vállalkozás tart üzemben, a külön járulékot — a tulajdonos választása szerint — az érintett tagállamokban létesített alapok valamelyikébe fizetik be.

6. cikk

A 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti súlyos piaci zavar esetén a Bizottság egy tagállam kérelmére a fenti irányelv 8. cikke szerinti bizottság állásfoglalását követően és az ugyanott rögzített eljárást követve a fenti irányelv 7. cikke szerinti korlátozott időtartamra újra hatályba léptetheti a „régit újért” szabályt, adott esetben szerkezetjavítási intézkedések kíséretében.

E szerkezetjavítási intézkedések keretében egy a 2. cikk (1) bekezdés szerinti hajó tulajdonosa, attól az alaptól, amelyhez a hajó tartozik — a rendelkezésre álló pénzügyi források keretében — a Bizottságtól a 7. cikk szerinti feltételek szerint meghatározott összegű selejtezési prémiumot kaphat abban az esetben, ha ezt a hajót leselejtezi, azaz annak testét, illetve tolóhajó esetén a hajótestet és a motort is teljesen megsemmisíti.

Ez a prémium azonban csupán olyan hajó után nyújtható, amelyről a tulajdonos igazolja, hogy az aktív flottájának részét képezi, ami azt jelenti, hogy:

- a hajó jó üzemi állapotban van, és
- a hajóról a tulajdonos érvényes üzemképességi bizonyítványt és köbözési bizonyítványt, vagy egy érintett tagállam illetékes hatósága által kiállított nemzeti fuvarozási engedélyt tud felmutatni, és

- a hajó a selejtezési prémium kérelmezését megelőző 24 hónap során legalább tíz utat teljesített. „Út” alatt egy olyan (50 km-nél nagyobb) távolságra történő kereskedelmi fuvarozás értendő, amely az adott áruajtánál szokásosnak tekinthető, és amelynél a fuvarozott mennyiség arányban állt a hajó bruttó hordképességével (legalább 70%).

Nem adható prémium olyan hajóért, amelyek havaria vagy egyéb károsodás miatt nem javíthatók, illetve amelyek javítási költsége a selejtezési prémiumot meghaladja.

Amennyiben az illetékes hatóságnak alapos kétsége van a hajó jó üzemi állapotát illetően, amelyre selejtezési prémiumot kérnek, szakvéleményt kérhet egy szakértői irodától, hogy az adott hajó megfelelő műszaki állapotban van-e ahhoz, hogy részt vegyen az áru fuvarozásban. A selejtezési prémiumot megtagadják, ha a hajó ennek a követelménynek nem tesz eleget.

7. cikk

(1) A Bizottság a tagállamokkal és belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően külön-külön állapítja meg a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra az alábbiakat:

- a „régit újért” szabály keretében érvényes arányokat a 2. cikkben említett hajókra;
- a külön járulékok mértékét;
- azt az időszakot, amely alatt a 6. cikkben említett selejtezési prémiumok kifizetésre kerülnek, ezek mértékét és a prémiumok nyújtásának feltételeit;
- a kiegyenlítési együtthatókat (egyenértékű hajótér) a különböző belvízi hajótípusokra és hajóosztályokra.

(2) A külön járulékokat és a selejtezési prémiumokat euróban adják meg. Az alkalmazandó mértékek minden alapnál azonosak.

(3) A külön járulékokat és a selejtezési prémiumokat áru fuvarozó hajóknál a bruttó tonnatartalom, tolóhajóknál a főgépteljesítmény alapján számítják ki.

(4) A Bizottság a tagállamokkal és belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően állapítja meg a 3. cikk (6) bekezdése szerinti kölcsönös pénzügyi támogatás részletes szabályait.

(5) A Bizottság határozatainak meghozatalánál figyelembe veszi a közösségi fuvarozási piacok megfigyelésének eredményeit és előre látható változásait is, valamint a verseny bármely a közös érdekekkel ellentétes mértékű torzulása megakadályozásának szükségességét. A piac megfigyelésének elősegítése érdekében az építés, illetve behozatal alatt álló hajók tulajdonosai kötelesek az alapokat hat hónappal e hajók üzembe helyezését megelőzően értesíteni.

8. cikk

A 3. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok intézkedéseket hozhatnak, különösen az alábbiak érdekében:

- az ágazatot elhagyó belvízi fuvarozók részére korengedményes nyugdíjazás, illetve más gazdasági tevékenységre történő átképzés megkönnyítése;
- az ágazatot elhagyó munkavállalók részére szakképzési és átképzési tanfolyamok szervezése;

- a tulajdonos-üzemeltetők belvízi hajózási szakszövetségekhez történő csatlakozásának ösztönzése;
- a hajók műszaki korszerűsítésének ösztönzése, a munkakörülmények javítása és a biztonságtechnikai követelmények elősegítése érdekében;
- a belvízi hajósok szakmai képzettségének javítása, az ágazat fejlődésének és jövőjének biztosítása érdekében.

9. cikk

(1) A tagállamok elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és közlik azokat a Bizottsággal.

Ezeknek az intézkedéseknek különösen arra kell irányulniuk, hogy biztosítsák a vállalkozások e rendeletből és a nemzeti végrehajtási rendelkezésekből eredő kötelezettségei betartásának folyamatos és eredményes ellenőrzését, valamint a jogsértések esetén alkalmazandó megfelelő szankciókat.

(2) A tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot a „régit újért” séma alakulásával kapcsolatos adatokról, valamint az alapok és a tartalékalapok pénzügyi helyzetéről.

(3) A Bizottság elfogadja a 7. cikk szerint általa meghozandó határozatokat.

(4) A Bizottság gondoskodik arról, hogy az alapok egységesen és koordináltan alkalmazzák ezt a rendeletet.

10. cikk

Ez a rendelet 1999. április 29-én lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 1999. március 29-én.

a Tanács részéről
F. MÜNTEFERING
az elnök

**A TANÁCS 1999. március 29-i 718/99/EK RENDELETE
a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁶⁵,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁶⁶,

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően⁶⁷,

- (1) mivel az 1101/89/EGK rendelet⁶⁸ szerkezetjavítási szabályozást vezetett be a belvízi hajózásban azoknak a flottáknak a tekintetében, amelyek Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Ausztria egymással összefüggő belvízi úthálózatán közlekednek; mivel a rendelet célja a belvízi flották terén mutatkozó kapacitástöbblet közösségi szinten összehangolt selejtezések útján történő csökkentése volt; mivel ez a rendelet 1999. április 28-án hatályát veszti;
- (2) mivel e szerkezetjavítási szabályozás kísérőintézkedései közül – amelyek a meglévő kapacitástöbbletek növekedésének és újak keletkezésének elkerülését célozzák – a „régit újért” szabály nélkülözhetetlenek bizonyult a belvízi hajózási piac kiegyenlített működésének szempontjából. Mivel ez a szabály továbbra is a legfontosabb beavatkozási eszköz marad a 96/75/EK irányelv⁶⁹ szerinti súlyos piaci zavarok esetében; mivel emellett annak elkerülésére is lépéseket kell tenni, nehogy az 1990 óta hozott selejtezési intézkedések pozitív kihatása közvetlenül a fenti szabályozás lejártát követően semmivé váljék új kapacitások üzembe helyezése miatt; mivel ezért szükség van arra, hogy a „régit újért” szabály fennmaradjon egy legfeljebb négy éves időtartamra, amelynek során a „régit újért” arány fokozatosan nullára csökken a zökkenőmentes átmenet biztosítása és a belvízi hajózási piacba történő közösségi beavatkozási fázis lezárása érdekében; mivel továbbá az is lényeges, hogy a „régit újért szabályozás” a négyéves időszakon túl is fennmaradjon a közösségi flották kapacitásának szabályozási eszközeként, azonban csupán nullára állított olyan készenléti eszközként, amely csak a 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti súlyos piaci zavar esetén vethető be ismét;
- (3) mivel az újabb kapacitástöbbletek létrehozását a belvízi hajózási piac valamennyi ágazatában korlátok közé kell szorítani; mivel ezért a meghozandó intézkedéseknek általános jellegűeknek és valamennyi áru fuvarozó és tolóhajóra kiterjedőnek kell

⁶⁵ HL C 320. szám, 1998.10.17., 4. o. és HL C 15. szám, 1999.01.20., 15. o.

⁶⁶ 1998. december 2-án adott vélemény (HL C 40. szám, 1999.02.15., 47. o.)

⁶⁷ Az Európai Parlament 1998. december 3-i véleménye (HL C 398. szám, 1998.12.21.), a Tanács 1998. december 2-i közös állásfoglalása (HL C 55. szám, 1999.02.25.) és az Európai Parlament 1999. február 25-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem került közzétételre).

⁶⁸ HL L 116. szám, 1989.04.28., 25. o., amelyet legutóbb az 1998. április 2-i 742/98/EK rendelet (HL L 103. szám, 1998.04.03.) módosította.

⁶⁹ A Közösségen belüli nemzeti és nemzetközi belvízi közlekedésben a hajóbérleti és árképzési rendszerekről szóló 1996. november 19-i 96/75/EK tanácsi irányelv (HL L 304. szám, 1996.11.27., 12. o.).

lennie; mivel ez alól kivételt kell képezzenek azok a hajók, amelyek kizárólag zárt nemzeti, illetve nemzetközi piacokon működnek, s ezért nem járulnak hozzá az egymással összekapcsolt belvízi hajózási útvonalakon lévő kapacitástöbbletekhez, és lehetőséget kell biztosítani azoknak a hajóknak a kivételére is, amelyeknek bruttó hordképessége a 450 tonnát nem haladja meg, s emiatt szintén nem járulnak hozzá az ilyen kapacitástöbbletekhez; mivel ugyanakkor azok a magánflották, amelyek sajtószámlás fuvarokat bonyolítanak, a fuvarozási piacokra gyakorolt hatásuk miatt nem zárhatók ki;

- (4) mivel a kapacitás szabályozásának alapfeltétele egy olyan közös megközelítés, amelynek keretében a tagállamok közös intézkedéseket hoznak az adott cél elérése érdekében; mivel e célból a belvízi hajózási utakkal rendelkező tagállamokban a 1101/89/EGK rendelettel létrehozott selejtezési alapokat fenn kell tartani; de egy új megnevezés alatt és ennek kell biztosítania a „régit újért” szabályozás alkalmazását; mivel az ágazat által a szerkezetjavítási intézkedések céljára teljesített járulékok maradványösszegét egy, a fenti alapokhoz csatolt tartalékalapba kell helyezni;
- (5) mivel a szárazáru-fuvarozási piacok, a folyékonyáru-fuvarozási piacok és a tolóhajó piacok között alapvető eltérések mutatkoznak, ezért célszerű minden alapnál külön számlákat létrehozni a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra;
- (6) mivel a kapacitásszabályozás a Szerződésnek megfelelő gazdaságpolitika keretében elsődlegesen az érintett ágazat piaci szereplőinek a dolga; mivel ezért a bevezetendő intézkedések költségvonzatát a belvízi hajózási ágazat vállalkozóinak kell viselniük; mivel ez a szabályozás egyes új kapacitások üzembe helyezésének feltételeit rögzíti anélkül, hogy teljesen meggátolná a piacra való bejutást; mivel ezek a feltételek időbelileg és kihatásukat illetően korlátozottak lehetnek és a piac alakulásának megfelelően rugalmasan alakíthatók úgy, hogy a „régit újért” arány az 1999. április 29-én kezdődő négyéves időszak alatt fokozatosan nullára csökkenjen; mivel ezt a „régit újért” szabálynak nevezett mechanizmust készenléti rendszerként fenn kell tartani a nulla arány elérését követően; mivel a „régit újért” szabály keretében befizetett külön járulékokat tartalékalapba kell helyezni és selejtezési prémiumok nyújtására lehet felhasználni, amennyiben piaci beavatkozás válik szükségessé;
- (7) mivel biztosítani kell azt, hogy az e rendeletben előírányzott intézkedések és azok végrehajtása ne torzítsa a versenyt, illetve ne fenyegetsen annak torzulásával, különösen azáltal, hogy egyes vállalkozásokat a közös érdekekkel ellentétes mértékben kedvezményez; mivel azért, hogy az érintett vállalkozásokra azonos versenyfeltételek vonatkozzanak, az új hajók építése kapcsán az alapokba befizetendő járulékokat és a selejtezési prémiumokat illetően egységes mértékeket és feltételeket kell megszabni, ha ilyen prémiumok egy súlyos piaci zavar esetén és a 96/75/EK irányelv 8. cikke szerint szükségesnek bizonyulnának;
- (8) mivel a belvízi hajózási flották közösségi flották, ezért a kapacitásszabályozási mechanizmus működésével kapcsolatos határozatokat közösségi szinten kell meghozni; mivel e határozatok meghozatala, azok végrehajtásának felügyelete és a rendeletben foglalt versenyfeltételek betartásának ellenőrzése a Bizottság hatáskörébe kell tartozzék; mivel fontos, hogy a Bizottság e határozatokat a tagállamokkal és a belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel történő konzultációt követően hozza meg;

- (9) mivel a közösségi flották a környezetvédelmet és a biztonságot elősegítő korszerűsítésének és szerkezetátalakításának keretében célszerű szociális intézkedéseket hozni azoknak a személyeknek az érdekében, akik el akarják hagyni a belvízi hajózási ágazatot és más ágazatban kívánnak elhelyezkedni; továbbá célszerű olyan intézkedéseket hozni, amelyek ösztönzik a vállalkozások létrejöttét, a személyzet szakmai képzettségének javítását és a hajók műszaki korszerűsítését,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A közösségi flottakapacitási politika — az e rendeletben meghatározott feltételek szerint — azokra a belvízi hajókra vonatkozik, amelyek a tagállamok belvízi útjain két vagy több pont között áru fuvarozást végeznek.

Az 1999. április 29-én kezdődő legfeljebb négy éves időszakra az e rendelet szerinti kapacitásszabályozási intézkedések az új kapacitások üzembe helyezésére vonatkozó feltételeket tartalmazzák.

2. cikk

(1) Ez a rendelet olyan áru fuvarozó és tolóhajókra vonatkozik, amelyek ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára fuvarozási szolgáltatásokat végeznek, s amelyek valamelyik tagállamban vannak lajstromozva, vagy amelyeket — lajstromozás hiányában — egy tagállamban letelepedett vállalkozás tart üzemben.

E rendelet alkalmazásában „vállalkozásnak” minősül minden olyan természetes vagy jogi személy, aki illetve amely nem ipari vagy ipari méretekben gazdasági tevékenységet folytat.

(2) Ez a rendelet nem vonatkozik a következőkre:

- a) hajók, amelyek kizárólag olyan nemzeti vízi utakon közlekednek, amelyek nincsenek a Közösségen belül más vízi utakkal összeköttetésben;
- b) hajók, amelyek méretüknél fogva nem képesek elhagyni azokat a nemzeti vízi utakat, amelyeken üzemeltetik őket és nem képesek a Közösség más vízi útjait elérni (bezárt hajók), amennyiben ezek a hajók és a rendelet hatálya alá tartozó hajók között nem keletkezhet verseny;
- c) hajók, amelyek kizárólag a Dunán (és mellékfolyóin) Kehlheim-ig közlekednek, és azt nem hagyják el;
- d) a 300 kW-t meg nem haladó főgépteljesítményű tolóhajókra;
- e) folyami-tengeri hajók és hajón szállítható bárkák, amelyek kizárólag nemzetközi vagy belföldi fuvarozást végeznek tengeri szakaszt is magába foglaló utakon;
- f) kizárólag áruk tárolására szolgáló hajók, azaz olyan hajók, amelyek áruk be- és kirakodására szolgálnak ugyanazon a helyen;
- g) kotróberendezések, úgy mint az iszapszállító dereglyék, pontonok és építési vállalkozások úszómunkagépei, amennyiben ezek nem használatosak az 1. cikk értelmében vett fuvarozásra;
- h) kompok;
- i) a non-profit közszolgáltatást nyújtó hajók.

(3) A 3. cikk (1) bekezdés szerinti minden érintett tagállam kizárhatja e rendelet alkalmazását a 450 tonnánál kisebb nettó hordképességű hajóira. Amennyiben az adott tagállam él ezzel a lehetőséggel, úgy ezt hat hónapon belül közli a Bizottsággal, a Bizottság pedig értesíti erről a többi tagállamot.

3. cikk

(1) Minden tagállam, amelynek belvízi útjai egy másik tagállaméval összeköttetésben állnak, és amely flottájának tonnatartalma meghaladja a 100.000 tonnát (a továbbiakban „érintett tagállam”) nemzeti jogszabályainak keretében és saját közigazgatási forrásaiból egy „belvízi hajózási alapot” (a továbbiakban „alap”) létesít.

(2) Minden alapot az érintett tagállam illetékes hatóságai kezelnek. A tagállamok az alap kezelésébe bevonják a belvízi fuvarozók nemzeti szervezeteit.

(3) Minden alap rendelkezik egy tartalékalappal, amelynek három számlája van: egy a szárazáru-fuvarozó hajókra, egy a tartályhajókra és egy a tolóhajókra.

A tartalékalapba a következő eszközöket helyezik:

- az 1999. április 28-ig végrehajtott szerkezetjavítási intézkedések maradványösszegét, amely kizárólag az ágazat pénzügyi hozzájárulásaiból tevődik össze;
- a 4. cikk szerinti külön járulékokat;
- azokat az eszközöket, amelyeket a 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti súlyos piaci zavarok esetén rendelkezésre lehet bocsátani.

(4) A tartalékalap a 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti megfelelő intézkedések céljára, különösen az e rendelet (6) bekezdésében és 6. cikkében szereplő eljárás szerinti közösségi szinten szervezett szerkezetjavítási intézkedések céljára vehető igénybe.

(5) A tartalékalap igénybe vehető az e rendelet 8. cikke szerinti intézkedésekre, amennyiben a belvízi hajózási szervezetek ezt egyhangúlag kérik. Ilyen esetben a intézkedés közösségi szintű akcióra kell vonatkozzék.

(6) A (3) bekezdés első albekezdésében említett külön számlák vonatkozásában az alapok kölcsönösen támogatják egymást pénzügyileg. Ez a kölcsönös pénzügyi támogatás minden kiadásnál és a (3) bekezdés második albekezdésében említett kiadások és eszközök vonatkozásában egyaránt érvényesül, így jut érvényre az egyenlő elbánás minden fuvarozási vállalkozás vonatkozásában függetlenül attól, hogy melyik alapba tartozik az adott hajó.

(7) Az érintett tagállamok a (1) bekezdés szerinti új alap létrehozásáig továbbra is kezelik a 1101/89/EGK rendelet 3. cikke szerinti alapot.

4. cikk

(1) Az e rendelet hatálya alá tartozó teljesen újonnan épített, harmadik országból behozott vagy a 2. cikk (2) bekezdésének a), b), illetve c) pontja szerinti belföldi vízi utakat elhagyó hajók csak azzal a feltétellel helyezhetők üzembe („régit újért szabályozás”), ha az üzembe helyezendő hajó tulajdonosa:

- vagy a Bizottság által a régi és az új hajótér közötti arányra megszabottnak megfelelő tonnatartalmú hajóteret selejtez le anélkül, hogy selejtezési prémiumot kapna,

- vagy pedig befizet abba az alapba, amelybe az új hajó tartozik, illetve amelyiket a hajó tulajdonosa az 5. cikk (2) bekezdése szerint maga választott, egy külön hozzájárulást a fenti aránynak megfelelően, avagy — amennyiben a tulajdonos ennél az aránynál kevesebb tonnatartalmú hajóteret selejtez le — kifizeti az új és a leselejtezett hajótér tonnatartalma közötti különbségnek megfelelő összeget.

(2) A különböző piaci szektoroknak megfelelően, azaz a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra eltérő mértékű arányokat lehet megállapítani.

Az arányt folyamatosan, a lehető leggyorsabban és szabályos lépésekben csökkentik úgy, hogy az legkésőbb 2003. április 29-ig nullára csökkenjen.

Az arány nullára csökkenésekor a rendszer készenléti mechanizmussá válik, és csak a 6. cikk szerinti súlyos piaci zavar esetén lehet ismét igénybe venni.

- (3) A hajó tulajdonosának választási lehetősége van, hogy:
- vagy az új hajó építésére vonatkozó tényleges megrendelés leadásának vagy — amennyiben a hajó a következő 12 hónap alatt kerül üzembe helyezésre — a behozatali kérelem beadásának időpontjában,
 - vagy pedig az új, illetve behozott hajó tényleges üzembe helyezésének időpontjában

fizeti meg a külön hozzájárulást, illetve selejtezi le a régi hajóteret.

Az időpontot a megrendelés leadásakor, illetve a behozatali kérelem beadásakor kell megválasztani.

A hajótér-kompenzációként felajánlott selejtezendő hajót az új hajó üzembe helyezése előtt kell leselejtezni.

Az üzembe helyezendő hajó tulajdonosa, aki a megkövetelnél nagyobb hajóteret selejtez le, ezért a többlet-hajótérért nem kap pénzbeli térítést.

Az érintett tagállamok engedélyezhetik, hogy azok a hajók, amelyek áru fuvarozáson kívüli, más célra történő felhasználásra véglegesen kivonásra kerülnek a piacról, kompenzációs hajótérnek számítsanak, és úgy kezeljék ezeket, mintha leselejtezték volna. Ide tartoznak a humanitárius célú hajók, a múzeumhajók, az Európán kívüli fejlődő országoknak szánt hajók, illetve a non-profit szervezetek rendelkezésére bocsátott hajók. Az érintett tagállam értesíti erről a használati engedélyről a Bizottságot, amely aztán értesíti a többi tagállamot.

(4) Tolóhajók esetén a „tonnatartalom” fogalmának helyére a “főgépteljesítmény” lép.

(5) Az (1) bekezdésben meghatározott feltételek a hajótest meghosszabbításából, illetve a tolóhajók motorjának cseréjéből eredő kapacitás-növekedésre is vonatkoznak.

(6) Az érintett tagállamokkal, valamint a belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően a Bizottság különleges rendeltetésű hajókat kivehet az (1) bekezdés hatálya alól.

A különleges rendeltetésű hajóknak műszaki szempontból egy adott árutípus fuvarozására szolgáló kialakításúnak kell lenni, más áruk fuvarozására műszakilag nem lehetnek

alkalmasak, az adott áru fajta nem lehet szállítható különleges felszerelésekkel nem rendelkező hajókon, és tulajdonosuknak írásbeli kötelezettséget kell vállalniuk, hogy semmilyen más árut nem fuvaroznak a hajón, amíg a „régit újért” szabály érvényben van.

5. cikk

(1) Egy adott érintett tagállamban lajstromozott hajó után a külön hozzájárulást annak a tagállamnak az alapjába kell befizetni, amelyikben a hajót belajstromozták. Olyan nem lajstromozott hajók után, amelyeket egy érintett tagállamban letelepedett vállalkozás üzemeltet, a külön járulékot a vállalkozás letelepedése szerinti tagállamnak az alapjába kell befizetni.

(2) Olyan hajók esetében, amelyek valamely nem érintett tagállamban vannak lajstromozva, valamint olyan nem lajstromozott hajók esetén, amelyeket egy nem érintett tagállamban letelepedett vállalkozás tart üzemben, a külön járulékot — a tulajdonos választása szerint — az érintett tagállamokban létesített alapok valamelyikébe fizetik be.

6. cikk

A 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti súlyos piaci zavar esetén a Bizottság egy tagállam kérelmére a fenti irányelv 8. cikke szerinti bizottság állásfoglalását követően és az ugyanott rögzített eljárást követve a fenti irányelv 7. cikke szerinti korlátozott időtartamra újra hatályba léptetheti a „régit újért” szabályt, adott esetben szerkezetjavítási intézkedések kíséretében.

E szerkezetjavítási intézkedések keretében egy a 2. cikk (1) bekezdés szerinti hajó tulajdonosa, attól az alaptól, amelyhez a hajó tartozik — a rendelkezésre álló pénzügyi források keretében — a Bizottságtól a 7. cikk szerinti feltételek szerint meghatározott összegű selejtezési prémiumot kaphat abban az esetben, ha ezt a hajót leselejtezi, azaz annak testét, illetve tolóhajó esetén a hajótestet és a motort is teljesen megsemmisíti.

Ez a prémium azonban csupán olyan hajó után nyújtható, amelyről a tulajdonos igazolja, hogy az aktív flottájának részét képezi, ami azt jelenti, hogy:

- a hajó jó üzemi állapotban van, és
- a hajóról a tulajdonos érvényes üzemképességi bizonyítványt és köbözési bizonyítványt, vagy egy érintett tagállam illetékes hatósága által kiállított nemzeti fuvarozási engedélyt tud felmutatni, és
- a hajó a selejtezési prémium kérelmezését megelőző 24 hónap során legalább tíz utat teljesített. „Út” alatt egy olyan (50 km-nél nagyobb) távolságra történő kereskedelmi fuvarozás értendő, amely az adott áru fajtánál szokásosnak tekinthető, és amelynél a fuvarozott mennyiség arányban állt a hajó bruttó hordképességével (legalább 70%).

Nem adható prémium olyan hajókért, amelyek havaria vagy egyéb károsodás miatt nem javíthatók, illetve amelyek javítási költsége a selejtezési prémiumot meghaladja.

Amennyiben az illetékes hatóságnak alapos kétsége van a hajó jó üzemi állapotát illetően, amelyre selejtezési prémiumot kérnek, szakvéleményt kérhet egy szakértői irodától, hogy az adott hajó megfelelő műszaki állapotban van-e ahhoz, hogy részt vegyen az áru fuvarozásban. A selejtezési prémiumot megtagadják, ha a hajó ennek a követelménynek nem tesz eleget.

7. cikk

(1) A Bizottság a tagállamokkal és belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően külön-külön állapítja meg a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra az alábbiakat:

- a „régit újért” szabály keretében érvényes arányokat a 2. cikkben említett hajókra;
- a külön járulékok mértékét;
- azt az időszakot, amely alatt a 6. cikkben említett selejtezési prémiumok kifizetésre kerülnek, ezek mértékét és a prémiumok nyújtásának feltételeit;
- a kiegyenlítési együtthatókat (egyenértékű hajótér) a különböző belvízi hajótípusokra és hajóosztályokra.

(2) A külön járulékokat és a selejtezési prémiumokat euróban adják meg. Az alkalmazandó mértékek minden alapnál azonosak.

(3) A külön járulékokat és a selejtezési prémiumokat áru fuvarozó hajóknál a bruttó tonnatartalom, tolóhajóknál a főgépteljesítmény alapján számítják ki.

(4) A Bizottság a tagállamokkal és belvízi hajózást közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően állapítja meg a 3. cikk (6) bekezdése szerinti kölcsönös pénzügyi támogatás részletes szabályait.

(5) A Bizottság határozatainak meghozatalánál figyelembe veszi a közösségi fuvarozási piacok megfigyelésének eredményeit és előre látható változásait is, valamint a verseny bármely a közös érdekekkel ellentétes mértékű torzulása megakadályozásának szükségességét. A piac megfigyelésének elősegítése érdekében az építés, illetve behozatal alatt álló hajók tulajdonosai kötelesek az alapokat hat hónappal e hajók üzembe helyezését megelőzően értesíteni.

8. cikk

A 3. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok intézkedéseket hozhatnak, különösen az alábbiak érdekében:

- az ágazatot elhagyó belvízi fuvarozók részére korengedményes nyugdíjazás, illetve más gazdasági tevékenységre történő átképzés megkönnyítése;
- az ágazatot elhagyó munkavállalók részére szakképzési és átképzési tanfolyamok szervezése;
- a tulajdonos-üzemeltetők belvízi hajózási szakszövetségekhez történő csatlakozásának ösztönzése;
- a hajók műszaki korszerűsítésének ösztönzése, a munkakörülmények javítása és a biztonságtechnikai követelmények elősegítése érdekében;
- a belvízi hajósok szakmai képzettségének javítása, az ágazat fejlődésének és jövőjének biztosítása érdekében.

9. cikk

(1) A tagállamok elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és közlik azokat a Bizottsággal.

Ezeknek az intézkedéseknek különösen arra kell irányulniuk, hogy biztosítsák a vállalkozások e rendeletből és a nemzeti végrehajtási rendelkezésekből eredő kötelezettségei betartásának

folyamatos és eredményes ellenőrzését, valamint a jogsértések esetén alkalmazandó megfelelő szankciókat.

(2) A tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot a „régit újért” séma alakulásával kapcsolatos adatokról, valamint az alapok és a tartalékalapok pénzügyi helyzetéről.

(3) A Bizottság elfogadja a 7. cikk szerint általa meghozandó határozatokat.

(4) A Bizottság gondoskodik arról, hogy az alapok egységesen és koordináltan alkalmazzák ezt a rendeletet.

10. cikk

Ez a rendelet 1999. április 29-én lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 1999. március 29-én.

a Tanács részéről
F. MÜNTEFERING
az elnök

A BIZOTTSÁG 1532/2000/EK RENDELETE
a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról
szóló 718/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó egyes intézkedések
meghatározásáról szóló 805/1999/EK rendelet módosításáról
(2000. július 13.)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,
tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,
tekintettel a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló, 1999. március 29-i 718/1999/EK tanácsi rendeletre⁷⁰, és különösen annak 9. cikke (3) bekezdésére,
mivel:

- (1) A 718/1999/EK rendelet 7. cikke előírja, hogy az említett rendeletben meghatározott közösségi flottakapacitási politika végrehajtására vonatkozó részletes szabályokat a Bizottságnak kell megállapítania.
- (2) A 718/1999/EK rendelet értelmében elfogadott 805/1999/EK bizottsági rendelet⁷¹ 4. cikke meghatározza a „régit újért” szabályra vonatkozó, 1999. április 29-től alkalmazandó arányokat.
- (3) A 718/1999/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a „régit újért” arányt folyamatosan csökkenteni kell annak érdekében, hogy az a lehető legrövidebb időn belül és rendszeres lépésenként legkésőbb 2003. április 29-ig elérje a nullát. Ennek megfelelően meg kell határozni a 2000. évre érvényes új „régit újért” arányt.
- (4) A belvízi közlekedés piacának különböző ágazataiban a gazdasági fejlődés következményeként célszerű a 718/1999/EK rendelet 4. cikkében említett és a 805/1999/EK rendelet 4. cikkében meghatározott különböző „régit újért” arányok csökkentése oly módon, hogy az ne szüntesse meg az 1990 óta végzett szerkezeti fejlesztések eredményeit. A szárazáru-szállító hajók esetében az arányt 0,80:1 értékre kell csökkenteni, hiszen ez az ágazat folyamatosan növekszik. A tartályhajókra vonatkozó arányt kisebb mértékben kell kiigazítani, 1,15:1 értékre, mivel ebben az ágazatban a helyzet továbbra is nyugtalanító, és a piac nem növekszik. Nagyobb kiigazítás szükséges a tolóhajóknál, 0,50:1 értékre, mivel ebben az ágazatban nincs jelentős többletkapacitás.
- (5) Az e rendeletben meghatározott intézkedéseket véleményezte a 805/1999/EK rendelet 6. cikke alapján létrehozott, a közösségi flottakapacitási és fejlesztési politikával foglalkozó szakértői csoport,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 805/1999/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk (1) bekezdésében az „1:1” arány helyébe „0,80:1” lép.
2. A 4. cikk (2) bekezdésében az „1,30:1” arány helyébe „1,15:1” lép.
3. A 4. cikk (3) bekezdésében az „0,75:1” arány helyébe „0,50:1” lép.

2. cikk

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

⁷⁰ HL L 90. szám, 1999.04.02., 1. o.

⁷¹ HL L 102. szám, 1999.04.17., 64. o.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.
Kelt Brüsszelben, 2000. július 13-án.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

A BIZOTTSÁG 411/2003/EK RENDELETE
a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról
szóló 718/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó egyes intézkedések
meghatározásáról szóló 805/1999/EK rendelet módosításáról
(2003. március 5.)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló, 1999. március 29-i 718/1999/EK tanácsi rendeletre⁷², és különösen annak 7. cikkére;

mivel

- (1) A Bizottság a 718/1999/EK rendelet szerint és a tagállamokkal, valamint a belvízi közlekedést közösségi szinten képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően megállapítja a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra vonatkozóan a „régit újért” szabállyal kapcsolatos arányszámokat.
- (2) A 718/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó egyes intézkedéseket meghatározó 805/1999/EK bizottsági rendelet⁷³ megállapítja, hogy a „régit újért” szabállyal kapcsolatos arányszámokat 1999. április 29-től alkalmazni kell.
- (3) Ezeket az arányszámokat a 718/1999/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint folyamatosan csökkenteni kell, hogy a lehető leggyorsabban és szabályos szakaszonként legkésőbb 2003. április 29-ig elérjék a nulla szintet.
- (4) A „régit újért” arányszámokat 2000-ben, 2001-ben és 2002-ben a 1532/2000/EK bizottsági rendelet⁷⁴, a 997/2001/EK bizottsági rendelet⁷⁵ és a 336/2002/EK bizottsági rendelet⁷⁶ csökkentette.
- (5) A 718/1999/EK rendelet 4. cikke (2) bekezdésének második mondatának megfelelően most a „régit újért” szabállyal kapcsolatos arányszámokat a szárazáru-fuvarozó hajókra, a tartályhajókra és a tolóhajókra vonatkozóan 2003. április 29-től kezdődő hatállyal nullában kell megállapítani.
- (6) Ezért ennek megfelelően módosítani kell a 805/1999/EK rendeletet.
- (7) Az e rendeletben előírt intézkedésekről a 805/1999/EK rendelet 6. cikkével létrehozott, a közösségi flottakapacitási és -fejlesztési politikával foglalkozó szakértői csoport konzultációt folytatott,

⁷² HL L 90, 1999.4.2., 1. o.

⁷³ HL L 102, 1999.4.17., 64. o.

⁷⁴ HL L 175, 2000.7.14., 74. o.

⁷⁵ HL L 142, 2001.5.29., 18. o.

⁷⁶ HL L 53, 2002.2.23., 11. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 805/1999/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk 1. pontjában a „0,30:1” arányszám helyébe „0:1” lép;
2. A 4. cikk 2. pontjában a „0,45:1” arányszám helyébe „0:1” lép;
3. A 4. cikk 3. pontjában a „0,125:1” arányszám helyébe „0:1” lép.

2. cikk

Ez a rendelet 2003. április 29-én lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2003. március 5-én.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/77/EK IRÁNYELVE
a belső villamosenergia-piacon a megújuló energiaforrásokból előállított villamos
energia támogatásáról
(2001. szeptember 27.)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁷⁷,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁷⁸,

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére⁷⁹,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁸⁰,

mivel

- (1) Napjainkban a Közösségben a megújuló energiaforrások kiaknázása elmarad a lehetőségektől. A Közösség felismeri a megújuló energiaforrások támogatásának elsődleges szükségességét, mivel ezek kiaknázása hozzájárul a környezetvédelemhez és a fenntartható fejlődéshez. Ezenfelül helyi munkahelyeket teremthet, kedvezően hat a társadalmi kohézióra, biztonságosabbá teszi az energiaellátást, és lehetővé teszi a kiotói célkitűzések gyorsabb megvalósítását. Mindezek érdekében biztosítani kell, hogy ezeket a lehetőségeket a belső villamosenergia-piac keretein belül minél nagyobb mértékben aknázzák ki.
- (2) A Közösség, amint a megújuló energiaforrásokról szóló fehér könyvben (a továbbiakban: „Fehér Könyv”) körvonalazta, elsősorú jelentőséget tulajdonít a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatásának az energiaellátás biztonsága, diverzifikálása, a környezetvédelem, valamint a társadalmi és gazdasági kohézió elősegítése érdekében. Ezt a szándékot erősítette meg a megújuló energiaforrásokról szóló, 1998. június 8-i tanácsi állásfoglalás⁸¹, valamint a Fehér Könyvről szóló európai parlamenti állásfoglalás⁸².
- (3) A megújuló energiaforrásból előállított villamos energia felhasználásának fokozása fontos részét képezi az ENSZ éghajlatváltozásról szóló keretegyezményéhez csatolt Kiotói Jegyzőkönyvben foglaltak megvalósítását szolgáló intézkedéscsomagnak, valamint a további kötelezettségvállalások teljesítésére irányuló bármely egyéb politikai intézkedéscsomagnak.

⁷⁷ HL C 311. E, 2000.10.31., 320. o. és HL C 154. E, 2001.5.29., 89. o.

⁷⁸ HL C 367., 2000.12.10., 5. o.

⁷⁹ HL C 22., 2001.1.24., 27. o.

⁸⁰ Az Európai Parlament 2000. november 16-i véleménye (HL C 223. 2001.8.8., 5. o.), a Tanács 2001. március 23-i közös állásfoglalása (HL C 142., 2001.5.15., 5. o.), valamint az Európai Parlament 2001. július 4-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2001. szeptember 7-i határozata.

⁸¹ HL C 198., 1998.6.24., 1. o.

⁸² HL C 210., 1998.7.6., 215. o.

- (4) Az 1999. május 11-i tanácsi következtetésekben és a megújuló energiaforrásokról szóló, 1998. június 17-i európai parlamenti állásfoglalásban⁸³ felkérték a Bizottságot, hogy terjesszen be konkrét javaslatot a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiához a belső piacon történő hozzáférésre vonatkozó közösségi keret kidolgozására. A megújuló energiaforrásokról és a belső villamosenergia-piacról szóló, 2000. március 30-i európai parlamenti állásfoglalás⁸⁴ hangsúlyozta továbbá, hogy a megújuló energiaforrásokkal kapcsolatos nagyszabású, kötelező erejű, nemzeti szintű célkitűzések nélkülözhetetlenek az eredmények elérése és a Közösség céljainak megvalósítása érdekében.
- (5) Annak érdekében, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia középtávon nagyobb piaci részarányhoz jusson, valamennyi tagállamot kötelezni kell arra, hogy tűzzön ki a megújuló energiaforrásokból előállított villamosenergia-fogyasztásra vonatkozó nemzeti célelőirányzatokat.
- (6) A nemzeti célelőirányzatnak összhangban kell állnia azokkal a nemzeti kötelezettségvállalásokkal, amelyek a Közösség által a Kiotói Jegyzőkönyv értelmében elfogadott, az éghajlatváltozással kapcsolatos kötelezettségek részét képezik.
- (7) A Bizottságnak fel kell mérnie, hogy az egyes tagállamok milyen mértékben közelítették meg saját célelőirányzataikat, és hogy azok milyen mértékben felelnek meg a globális célelőirányzatnak, amely a 2010. évre a bruttó hazai energiafogyasztás 12%-át irányozza elő, figyelembe véve, hogy a Fehér Könyvben a 2010. évig a Közösség egészére vonatkozóan kitűzött 12% hasznos iránymutatóul szolgál mind a Közösség, mind az egyes tagállamok fokozott erőfeszítéseikhez, szem előtt tartva azt is, hogy érvényre kell juttatni az egyes országokban uralkodó eltérő viszonyokat. Amennyiben ez a célkitűzések eléréséhez szükséges, a Bizottság olyan javaslatokat nyújt be az Európai Parlament és a Tanács részére, amelyek kötelező érvényű célkitűzéseket is tartalmazhatnak.
- (8) Azokban az esetekben, ha energiaforrásként hulladékot használnak, a tagállamoknak meg kell felelniük a hulladékgazdálkodásra vonatkozó hatályos közösségi jogszabályoknak. Ennek az irányelvnek az alkalmazása nem érinti a hulladékokról szóló, 1975. július 15-i 75/442/EGK tanácsi irányelv 2a. és 2b. mellékletében⁸⁵ szereplő fogalom meghatározásokat. A megújuló energiaforrások támogatásának összhangban kell állnia más közösségi célkitűzésekkel, különös tekintettel a hulladékkezelés hierarchiájára. Ennek megfelelően a megújuló energiaforrások majdani támogatási rendszerében nem lesz támogatható az el nem különített települési hulladék elégetése, amennyiben az a hierarchiával ellentétes.
- (9) A biomassza ezen irányelvben használt fogalom meghatározása nem érinti a nemzeti jogszabályokban szereplő, ettől eltérő fogalom meghatározásokat, ha azok az ezen irányelvben meghatározottaktól eltérő célokra szolgálnak.

⁸³ HL C 210., 1998.7.6., 143. o.

⁸⁴ HL C 378., 2000.12.29., 89. o.

⁸⁵ HL L 194., 1975.7.25., 39. o. A legutóbb a 96/350/EK bizottsági határozattal (HL L 135., 1996.6.6., 32. o.) módosított irányelv.

- (10) Ez az irányelv nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy a másik tagállamtól beszerzett származási garanciát, vagy a villamos energia ennek megfelelő beszerzését elismerjék, mint a nemzetikvóta-kötelezettség teljesítéséhez való hozzájárulást. Mindazonáltal a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia kereskedelmének elősegítése, valamint a fogyasztói választás megkönnyítése érdekében a megújuló és a nem megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia világos megkülönböztetése céljából szükség van az ilyen típusú energiára vonatkozó származási garanciára. A származási garanciák rendszere önmagában nem jogosít fel a különböző tagállamokban létrehozott nemzeti támogatási rendszerekből származó támogatásra. Fontos, hogy ezek a származási garanciák a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia valamennyi formájára vonatkozzanak.
- (11) Fontos, hogy a származási garanciákat egyértelműen megkülönböztessék a becserélhető zöld bizonyítványoktól.
- (12) A környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás⁸⁶ elismeri a megújuló energiaforrások állami támogatásának szükségességét, amely egyebek között figyelembe veszi annak szükségességét is, hogy a villamos energia külső előállítási költségeit beépítsék az árakba. Mindazonáltal a Szerződés rendelkezéseit, és különösen annak 87. és 88. cikkét továbbra is alkalmazni kell az ilyen jellegű állami támogatásra.
- (13) Meg kell teremteni a megújuló energiaforrások piacának jogszabályi kereteit.
- (14) Az egyes tagállamok különböző nemzeti szintű támogatási rendszereket alkalmaznak a megújuló energiaforrásokkal kapcsolatban, többek között a zöld bizonyítványok, a beruházási támogatások, az adómentesség, az adókedvezmények és az adóvisszatérítés, valamint a közvetlen ártámogatás rendszerét. Az ezen irányelvben megfogalmazott cél elérésének egyik fontos eszköze — a befektetői bizalom megtartása érdekében — e rendszerek megfelelő működésének szavatolása mindaddig, amíg működésbe nem lépnek a közösségi keretek.
- (15) A támogatási rendszerek vonatkozásában közösségi szintű keretokről határozni túl korai lenne, tekintve, hogy a nemzeti rendszerekkel kapcsolatban egyelőre korlátozott tapasztalatok állnak rendelkezésre, és a megújuló energiaforrásokból előállított, ártámogatásban részesülő villamos energia részaránya a Közösségen belül jelenleg viszonylag alacsony.
- (16) Mindazonáltal megfelelő átmeneti időszakot követően a támogatási rendszereket a fejlődő belső villamosenergia-piachoz kell igazítani. Ezért helyénvaló, hogy a Bizottság figyelemmel kísérje a helyzet alakulását, és a nemzeti rendszerek alkalmazása során gyűjtött tapasztalatokról jelentést készítse. Szükség esetén az említett jelentés következtetései fényében a Bizottságnak javaslatot kell tennie a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatási rendszereivel kapcsolatos közösségi keret kidolgozására. Ennek a javaslatnak hozzá kell járulnia a nemzeti célleírások eléréséhez, összeegyeztethetőnek kell lennie a belső villamosenergia-piac elveivel, és figyelembe kell vennie a különböző megújuló energiaforrások sajátosságait, valamint az eltérő technológiákat és a földrajzi

⁸⁶ HL C 37., 2001.2.3., 3. o.

különbségeket is. Elő kell segítenie továbbá a megújuló energiaforrások hatékony felhasználását; egyszerűnek és ugyanakkor a lehető leghatékonyabbnak kell lennie, különös tekintettel a költségekre, továbbá elegendő, legalább hétéves átmeneti időszakokat kell tartalmaznia, fenn kell tartania a befektetők bizalmát, és el kell kerülnie a meg nem térülő befektetéseket. Ez a keret biztosítaná a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia versenyképességét a nem megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiával szemben, korlátozná a fogyasztókra háruló költségeket, továbbá középtávon csökkentené az állami támogatás szükségességét.

- (17) A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia fokozott elterjedése lehetővé teszi a méretgazdaságosság növelését, ami a költségek csökkenésével jár.
- (18) Fontos kihasználni a piaci erők erejét és a belső piacot, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát versenyképpé és az európai polgárok számára vonzóvá tenni.
- (19) A megújuló energiaforrások piacának ösztönzése során figyelembe kell venni annak a regionális és a helyi fejlesztési lehetőségekre, az exportlehetőségekre, a társadalmi kohézióra és a foglalkoztatási lehetőségekre kifejtett pozitív hatásait, különös tekintettel a kis- és középvállalkozásokra, valamint a független energiatermelőkre.
- (20) Figyelembe kell venni a megújuló energiaforrások ágazatának sajátos szerkezetét, különösen a villamos energia megújuló energiaforrásokból történő előállítására szolgáló erőművek építésének engedélyezését szabályozó közigazgatási eljárások felülvizsgálata során.
- (21) Bizonyos körülmények között a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia szállítása és elosztása nem biztosítható tökéletesen anélkül, hogy az ne lenne hatással a távvezeték-hálózat megbízhatóságára és biztonságára, következésképpen a garanciák ezzel összefüggésben tartalmazhatnak pénzügyi térítést is.
- (22) A megújuló energiaforrást hasznosító új villamosenergia-termelők bekapcsolási költségeit objektíven, átláthatóan és megkülönböztetés-mentesen kell kezelni, továbbá megfelelően figyelembe kell venni a hasznot, amelyet a hálózatba bekapcsolt villamosenergia-termelők jelentenek a hálózat számára.
- (23) Mivel a javasolt intézkedés általános célkitűzéseit tagállami szinten nem lehet kielégítően megvalósítani, illetve azok az intézkedés nagyságrendje, illetve hatásai miatt közösségi szinten könnyebben elérhetők, a Közösség a szubszidiaritás Szerződés 5. cikkében meghatározott elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Mindazonáltal ezek részletes végrehajtását a tagállamokra kell bízni, lehetővé téve, hogy minden tagállam megválassza a saját helyzetének legjobban megfelelő rendszert. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lép túl azon, ami az említett célkitűzések eléréséhez szükséges,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja, hogy a belső villamosenergia-piacon ösztönözze a megújuló energiaforrásoknak az energiatermeléshez való nagyobb mértékű hozzájárulását, és alapot teremtsen azok majdani közösségi keretéhez.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

- a) *„megújuló energiaforrások”*: a nem fosszilis megújuló energiaforrások (szél-, nap-, geotermikus, hullám-, árapály-, víz- energia, biomassa, hulladék-lerakóhelyeken és szennyvíztisztító telepeken keletkező gázok, biogázok energiája);
- b) *„biomassa”*: a mezőgazdaságból, erdőgazdálkodásból és az ehhez kapcsolódó iparágakból származó termékek, hulladékok és maradékanyagok (a növényi és állati eredetűeket is beleértve) biológiailag lebontható része, valamint az ipari és települési hulladék biológiailag lebontható része;
- c) *„megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia”*: a kizárólag megújuló energiaforrásokat hasznosító erőművek által előállított villamos energia, valamint a hagyományos energiaforrásokat is hasznosító vegyes erőművek által előállított villamos energia megújuló energiaforrásból előállított része, beleértve a tároló rendszerek feltöltésére használt megújuló villamos energiát, a tároló rendszerek eredményeképpen előállított villamos energiát kivéve;
- d) *„energiafogyasztás”*: a nemzeti energiatermelés, beleértve a saját termelésű, valamint az importált energiát, és leszámítva az exportált energiát (bruttó nemzeti villamosenergia-fogyasztás).

A fentiek mellett a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról szóló, 1996. december 19-i 96/92/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁸⁷ fogalom meghatározásait is alkalmazni kell.

3. cikk

Nemzeti célleírányzatok

(1) A tagállamok a (2) bekezdésben említett nemzeti célleírányzatoknak megfelelően megteszik a szükséges lépéseket a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia fogyasztása fokozásának ösztönzésére. Ezeknek a lépéseknek arányban kell állniuk az elérendő céllal.

(2) A tagállamok legkésőbb 2002. október 27-ig, ezt követően pedig ötévente elfogadják és közzéteszik a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia fogyasztásának nemzeti célleírányzatait tartalmazó, a következő 10 évre vonatkozó, a villamosenergia-fogyasztás százalékában kifejezett jelentést. A jelentés a nemzeti célleírányzatok

⁸⁷ HL L 27., 1997.1.30., 20. o.

megvalósítása érdekében nemzeti szinten meghozott, illetve tervezett intézkedéseket is tartalmazza. A célok legkésőbb 2010-ig történő meghatározásához a tagállamok:

- figyelembe veszik a mellékletben szereplő referenciaértékeket,
- biztosítják, hogy a célkitűzések összhangban legyenek minden olyan nemzeti kötelezettségvállalással, amelyet a Közösség által az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyve értelmében elfogadott éghajlatváltozási kötelezettségvállalásokkal összefüggésben fogadtak el.

(3) A tagállamok első ízben legkésőbb 2003. október 27-ig, majd minden ezt követő második évben közzéteszik a nemzeti céllelőirányzatok megvalósításában elért eredményeket elemző jelentést — különös tekintettel a célok megvalósítását valószínűleg befolyásoló éghajlati tényezőkre — megjelölve, hogy a megtett intézkedések milyen mértékben igazodnak az éghajlatváltozásból adódó nemzeti kötelezettségekhez.

(4) A tagállamok (2) és (3) bekezdésben említett jelentései alapján a Bizottság felméri, hogy:

- milyen mértékű előrelépést értek el a tagállamok a nemzeti céllelőirányzataik megvalósításában,
- milyen mértékben igazodnak a nemzeti céllelőirányzatok a 2010. évre a bruttó nemzeti energiafogyasztás 12%-ának megfelelő globális céllelőirányzathoz, és különösen ahhoz, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányának a teljes közösségi energiafogyasztáshoz képest a 2010. évre el kell érnie a 22,1%-ot.

A Bizottság a következtetéseit jelentésben teszi közzé, első ízben legkésőbb 2004. október 27-ig, ezt követően pedig két évente. A jelentéshez szükség szerint javaslatokat is fűz az Európai Parlament és a Tanács számára.

Ha a (2) bekezdésben említett jelentés következtetése szerint a nemzeti céllelőirányzatok — nem kellőképpen indokolt, illetve az új tudományos eredményekkel nem indokolható okból — valószínűleg nem állnak összhangban a globális céllelőirányzatokkal, a javaslatoknak ki kell térniük a nemzeti céllelőirányzatokra, és adott esetben megfelelő formában kötelező érvényű célokat is tartalmazhatnak.

4. cikk

Támogatási programok

(1) A Bizottság a Szerződés 87. és 88. cikkének sérelme nélkül értékeli a tagállamokban megvalósított mechanizmusok alkalmazását, amelyeknek megfelelően a villamosenergia-termelők a hatóságok által kiadott rendelkezések értelmében közvetlen vagy közvetett támogatásban részesülnek, és amelyek korlátozó hatást gyakorolhatnak a kereskedelemre, azon az alapon, hogy e mechanizmusok hozzájárulnak a Szerződés 6. és 174. cikkében meghatározott célok megvalósításához.

(2) A Bizottság legkésőbb 2005. október 27-ig megfelelően dokumentált jelentést készít az (1) bekezdésben említett különböző mechanizmusok alkalmazásával és párhuzamos működésével kapcsolatban szerzett tapasztalatokról. A jelentés értékeli az (1) bekezdésben

említett támogatási programok eredményességét — beleértve a költséghatékonyságot is — a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia felhasználásának előmozdításában, a 3. cikk (2) bekezdésében említett nemzeti célelőirányzatoknak megfelelően. A jelentéshez szükség esetén a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatási rendszereivel kapcsolatos közösségi keretre vonatkozó javaslatot mellékelnek.

A keretre vonatkozó javaslatoknak:

- a) hozzá kell járulniuk a nemzeti célelőirányzatok megvalósításához;
- b) összeegyeztethetőnek kell lenniük a belső villamosenergia-piac elveivel;
- c) figyelembe kell venniük a különböző megújuló energiaforrások sajátosságait az eltérő technológiákkal és földrajzi különbségekkel együtt;
- d) elő kell mozdítaniuk a megújuló energiaforrások hatékony felhasználását, egyszerűnek, ugyanakkor a lehető leghatékonyabbnak kell lenniük, különös tekintettel a költségekre;
- e) elegendő, legalább hétéves átmeneti időszakokat kell tartalmazniuk a nemzeti támogatási rendszereket illetően, és fenn kell tartaniuk a befektetők bizalmát.

5. cikk

A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia származási garanciája

(1) A tagállamok legkésőbb 2003. október 27-ig biztosítják, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia származása ennek az irányelvnek az értelmében, az egyes tagállamok által megállapított objektív, átlátható és megkülönböztetés mentes feltételeknek megfelelően szavatolható legyen. A tagállamok ennek érdekében biztosítják, hogy kérésre az ennek igazolására szolgáló származási garanciát állítsanak ki.

(2) A tagállamok egy vagy több, a termelési és elosztási tevékenységektől független illetékes szervet jelölhetnek ki e származási garanciák kiadásának felügyeletére.

(3) A származási garancia:

- megjelöli az energiaforrást, amelyből a villamos energia származik, a termelés helyét és idejét, illetve vízerőművek esetén a kapacitást;
- alkalmas arra, hogy a megújuló energiaforrásból előállított villamos energia termelője bizonyíthassa, hogy az általa forgalmazott villamos energiát az ezen irányelv szerinti megújuló energiaforrások hasznosításával állította elő.

(4) A (2) bekezdésnek megfelelően kiadott, ilyen jellegű származási garanciát a tagállamok, kizárólag a (3) bekezdésben említett elemek bizonyítékeként, kölcsönösen elismerik. A származási garancia mint ilyen bizonyíték elismerése csak tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetés mentes feltételek alapján tagadható meg, különösen, ha annak oka a csalás megakadályozása. A származási garancia elismerésének megtagadása esetén a Bizottság az elutasító felet kötelezheti annak elismerésére, különös tekintettel az ezen elismerés alapjául szolgáló objektív, átlátható és megkülönböztetés mentes feltételekre.

(5) A tagállamok és az illetékes szervek megfelelő mechanizmusokat vezetnek be annak érdekében, hogy a származási garanciák pontosak és megbízhatók legyenek, és a 3. cikk (3) bekezdésében említett jelentésben ismertetik a garanciarendszer megbízhatóságának biztosítása érdekében tett intézkedéseket.

(6) A Bizottság a tagállamokkal folytatott konzultációt követően, a 8. cikkben említett jelentésben mérlegeli azokat a formai és módszerbeli lehetőségeket, amelyeket a tagállamok betarthatnak annak érdekében, hogy bizonyítsák a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia származását. A Bizottság szükség esetén javasolja az Európai Parlament és a Tanács számára, hogy ebben a vonatkozásban közös szabályokat fogadjanak el.

6. cikk

Közigazgatási eljárások

(1) A tagállamok vagy a tagállamok által kinevezett illetékes szervek értékelik a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát termelő erőművekre alkalmazandó engedélyezési eljárások és a 96/92/EK irányelv 4. cikkében meghatározott egyéb eljárások jelenleg hatályos törvényi és rendeleti kereteit, az alábbiak érdekében:

- a megújuló energiaforrásokat hasznosító villamosenergia-termelés növelése szabályozási és nem szabályozási korlátainak csökkentése,
- az eljárások egyszerűsítése és meggyorsítása a megfelelő közigazgatási szinten, illetve
- annak biztosítása, hogy a szabályok objektívek, átláthatók és megkülönböztetés mentesek legyenek, valamint teljes mértékben figyelembe vegyék a különböző megújuló energiaforrásokhoz alkalmazott eltérő technológiák sajátosságait.

(2) A tagállamok legkésőbb 2003. október 27-ig jelentést tesznek közzé az (1) bekezdésben említett értékelésről, adott esetben megjelölve a megtett intézkedéseket. A jelentés célja, hogy — abban az esetben, ha ez a nemzeti jogszabályokkal összefüggésben helyénvaló — tájékoztatást adjon arról, hogy melyik szakaszban tartanak az alábbi területeken:

- az engedélyezési pályázatok határidejének, átvételének és elbírálásának összehangolása a különböző közigazgatási szervek között,
- a lehetséges iránymutatások összeállítása az (1) bekezdésben említett tevékenységekhez, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított energiát előállítóknak szóló gyorsított tervezési eljárás lehetőségeinek elemzése, valamint
- olyan hatóságok kijelölése, amelyek az engedélyek kiadásáért felelős hatóságok és az engedélyezésre pályázók közötti vitás esetekben közvetítőként lépnek fel.

(3) A Bizottság a 8. cikkben említett jelentésben — a tagállamok e cikk (2) bekezdésében említett jelentései alapján — értékeli az (1) bekezdésben említett célkitűzések megvalósítása szempontjából legjobb gyakorlatokat.

7. cikk

A távvezeték-hálózattal kapcsolatos kérdések

(1) A távvezeték-hálózat megbízhatósága és biztonsága fenntartásának sérelme nélkül a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a szállítórendszer és az elosztórendszer üzemeltetői saját ellátási területükön szavatolják a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia szállítását és elosztását. Rendelkezhetnek továbbá arról, hogy a távvezeték-hálózathoz való hozzáférésnél a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia elsőbbséget élvezzen. A szállítórendszer üzemeltetői a villamosenergia-fejlesztő létesítmények forgalmának irányítása során előnyben részesítik a megújuló energiaforrásokat felhasználó villamosenergia-fejlesztő létesítményeket, amennyiben ezt a nemzeti villamosenergia-rendszer működése lehetővé teszi.

(2) A tagállamok bevezetik a jogi kereteket — illetve kötelezik a szállítórendszer és az elosztórendszer üzemeltetőit arra, hogy megalkossák és kihirdessék saját szabályzatukat — a megújuló energiaforrásokat hasznosító, újonnan belépő energiatermelőknek az összekapcsolt hálózatra történő rákapcsolásához szükséges műszaki átalakításból (pl. hálózati csatlakozások és a hálózat megerősítése) eredő költségek viselésére vonatkozóan.

A szabályzat objektív, átlátható és megkülönböztetés mentes feltételekre épül, különös tekintettel valamennyi olyan költségre és haszonra, amely az új termelőknek a hálózatra történő rákapcsolásával függ össze. A szabályzat többfajta hálózati kapcsolatot is meghatározhat.

(3) A tagállamok adott esetben kötelezik a szállítórendszerek és elosztórendszerek üzemeltetőit a (2) bekezdésben említett költségeknek vagy azok egy részének a viselésére.

(4) A szállítórendszerek és elosztórendszerek üzemeltetői kötelesek a hálózatba újonnan bekapcsolódni szándékozó villamosenergia-termelők részére mindenre kiterjedő, részletes becslést készíteni a csatlakozással kapcsolatos költségekről. A tagállamok engedélyezhetik a hálózatba bekapcsolódni szándékozó, megújuló energiaforrásokat hasznosító energiatermelők számára, hogy a hálózathoz való kapcsolódás munkálatainak elvégzésére ajánlati felhívást tegyenek közzé.

(5) A tagállamok bevezetik a jogi kereteket vagy kötelezik a szállítórendszer és az elosztórendszer üzemeltetőit arra, hogy megalkossák és közzétegyék saját szabályzatukat a rendszer telepítéséből, például a hálózati csatlakozásokból és a hálózat megerősítéséből eredő költségeknek az annak eredményét élvező valamennyi termelő közötti megosztására vonatkozóan.

A költségek megosztását objektív, átlátható és megkülönböztetés mentes feltételekre épülő rendszer szabályozza, figyelembe véve azokat az előnyöket, amelyekhez a hálózatba kezdetben vagy utólag bekapcsolódó termelők, valamint a szállítórendszer és az elosztórendszer üzemeltetői a bekapcsolódásból eredően jutnak.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a szállítás és az elosztás költségei ne jelentsenek hátrányos megkülönböztetést a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia, különösen a megújuló energiaforrásokból a peremterületeken, például a szigeteken vagy alacsony népsűrűségű területeken előállított energia tekintetében.

A tagállamok adott esetben bevezetik a jogi kereteket vagy kötelezik a szállítórendszer és az elosztórendszer üzemeltetőit arra, hogy megalkossák és közvégték saját szabályzatukat annak biztosítása érdekében, hogy a megújuló energiaforrásokat hasznosító erőművekben előállított villamos energia szállításáért és elosztásért felszámolt díjak tükrözzék az erőműveknek a hálózathoz való csatlakozása révén elérhető kedvezőbb költségeket. Ilyen kedvezőbb költség adódhat a kisméretű hálózat közvetlen használatából.

(7) A tagállamok a 6. cikk (2) bekezdésében említett jelentésben fontolóra veszik azokat az intézkedéseket is, amelyek megkönnyítik a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia hálózatához történő hozzáférést. A jelentés többek között a kétirányú mérés bevezetésének megvalósíthatóságát is vizsgálja.

8. cikk **Összefoglaló jelentés**

A tagállamok által a 3. cikk (3) bekezdése és a 6. cikk (2) bekezdése szerint készített jelentések alapján a Bizottság legkésőbb 2005. december 31-ig, ezt követően pedig ötvenként összefoglaló jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról.

Ebben a jelentésben:

- mérlegelik a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia külső költségei vonatkozásában elért eredményeket, illetve a villamosenergia-termelés számára juttatott állami támogatás hatását,
- figyelembe veszik az egyes tagállamoknak a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott nemzeti célirányzatok, illetve az említett cikk (4) bekezdésében említett globális célirányzatok megvalósítására vonatkozó lehetőségeit, valamint azt, hogy a különböző energiaforrásokat megkülönböztető módon kezelik-e.

Adott esetben a Bizottság a jelentésen kívül további javaslatokat nyújt be az Európai Parlament és a Tanács részére.

9. cikk **Az irányelv átültetése a nemzeti jogrendszerbe**

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. október 27-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

10. cikk **Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

11. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2001. szeptember 27-én

az Európai Parlament részéről
az elnök
N. FONTAINE

a Tanács részéről
az elnök
C. PICQUÉ

MELLÉKLET

**Referenciaértékek a tagállamok 2010. évig megvalósítandó nemzeti célleírányzataihoz
a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiának a bruttó
energiafelhasználáshoz való hozzájárulására vonatkozóan***

Ez a melléklet a 3. cikk (2) bekezdésének megfelelően referenciaértékeket tartalmaz a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiára (MEF) vonatkozó nemzeti célleírányzatok megállapításához:

	MEF-E TWh**	MEF-E % 1997-ben***	MEF-E % 2010-ben****
Belgium	0,86	1,1	6,0
Dánia	3,21	8,7	29,0
Németország	24,91	4,5	12,5
Görögország	3,94	8,6	20,1
Spanyolország	37,15	19,9	29,4
Franciaország	66,00	15,0	21,0
Írország	0,84	3,6	13,2
Olaszország	46,46	16,0	25,0 ¹
Luxemburg	0,14	2,1	5,7 ²
Hollandia	3,45	3,5	9,0
Ausztria	39,05	70,0	78,1 ³
Portugália	14,30	38,5	39,0 ⁴
Finnország	19,03	24,7	31,5 ⁵
Svédország	72,03	49,1	60,0 ⁶
Egyesült Királyság	7,04	1,7	10,0
Közösség	338,41	13,9%	22%****

* Az e mellékletben megállapított referenciaértékek figyelembevételkor a tagállamok szükségszerűen arra a feltételezésre támaszkodnak, hogy a környezetvédelmi célú állami támogatás iránymutatása számításba veszi a megújuló energiaforrások hasznosítását ösztönző támogatási rendszerek létét.

** Az adatok az 1997. évi nemzeti MEF energiatermelésre vonatkoznak.

*** A MEF 1997. és 2010. évi százalékos részaránya a nemzeti MEF és a bruttó nemzeti villamosenergia-felhasználás hányadosán alapul. Az (elismert bizonyítvánnyal vagy bejegyzett származással rendelkező) MEF belföldi kereskedelme esetén ezeknek a százalékoknak a kiszámítása befolyásolja az egyes tagállamok értékeit a 2010. évre, de a teljes közösségi értéket nem érinti.

**** A fenti referenciaértékekből számított, kerekített érték.

1 *Olaszország* kijelenti, hogy a 22%-ot reális értéknek tartja, feltételezve, hogy 2010-ben a bruttó nemzeti villamosenergia-felhasználás 340 TWh lesz. Az e mellékletben megállapított referenciaértékek figyelembe vételénél *Olaszország* azt feltételezi, hogy 2010-re a megújuló energiaforrásokból előállított bruttó nemzeti villamosenergia-termelés el fogja érni akár a 76 TWh értéket is. Ez az érték magában foglalja a települési és ipari hulladéknak azt a biológiailag nem lebontható részét is, amelyet a Közösség hulladékgazdálkodási jogszabályainak megfelelően hasznosítanak.

Ebben a vonatkozásban az e mellékletben meghatározott célleírányzat elérésének képessége többek között attól is függ, hogy 2010-ben mekkora lesz a villamos energia iránti tényleges kereslet.

2 Az e mellékletben meghatározott előírányzott referenciaértékeket figyelembe véve *Luxemburg* kijelenti, hogy a 2010. évre kitűzött célok kizárólag az alábbi feltételek teljesülése esetén valósíthatók meg:

- a teljes villamosenergia-felhasználás 2010-ben nem haladja meg az 1997. évit;
- a szélenergiából előállított villamos energia mennyisége 15-szörösére növelhető;
- a biogázokból előállított villamos energia mennyisége 208-szorosára növelhető;

	MEF-E TWh**	MEF-E % 1997-ben***	MEF-E % 2010-ben****
—	a Luxemburg egyetlen települési hulladékégető üzeméből előállított villamos energia, amely 1997-ben a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia felét tette ki, teljes egészében beszámítható;		
—	a fénylektromos úton előállított villamos energia mennyisége 80 GWh-ra növelhető; valamint amennyiben a fenti feltételek műszaki szempontból megvalósíthatók a rendelkezésre álló időn belül. Természetes erőforrások hiányában a villamos energia előállításának vízerőmű révén történő növelése kizárt.		
3	<i>Ausztria</i> kijelenti, hogy a 78% reális, ha feltételezzük, hogy 2010-ben a bruttó nemzeti villamosenergia-felhasználás 56,1 TWh lesz. Tekintettel arra a tényre, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia termelése jelentős mértékben függ a vízenergiától, következésképpen az éves csapadékmennyiségtől, az 1997. és 2010. évi értékeket a hidrológiai és éghajlati viszonyokon alapuló távlati modell alapján kell kiszámítani.		
4	Az e mellékletben meghatározott referenciaértékeket figyelembe véve <i>Portugália</i> kijelenti, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia 1997. évi részesedésének 2010. évi előirányzatként való megtartásakor a következő feltételezésekből indult ki: <ul style="list-style-type: none"> — folytatni tudja annak a nemzeti villamos energetikai tervnek a megvalósítását, amelynek alapján 10 MW-ot meghaladó új vízerőmű-kapacitást létesít; — a kizárólag állami finanszírozással lehetséges, egyéb megújuló energiaforrásokon alapuló termelési kapacitás az utóbbi időszakhoz képest évente nyolcszor nagyobb mértékben bővül. Ezekbe a feltételezésekbe beleértendő, hogy a megújuló energiaforrásokat hasznosító új villamosenergia-termelési kapacitás, a nagy vízerőműveket leszámítva, kétszer nagyobb mértékben nő, mint a bruttó nemzeti energiafelhasználás.		
5	<i>Finnország</i> a megújuló energiaforrásokkal foglalkozó cselekvési tervében előirányozta az ilyen erőforrások hasznosításának 2010. évre elérendő nagyságrendjét. Ez az előirányzat széles körű háttér tanulmányok alapján született. A finn cselekvési tervet a kormány 1999 októberében fogadta el. A finn cselekvési terv értelmében a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részaránya 2010-re eléri a 31%-ot. E nagyszabású cél megvalósítása érdekében Finnországnak széles körű támogatási intézkedéseket kell hoznia.		
6	Az e mellékletben meghatározott referenciaértékeket figyelembe véve <i>Svédország</i> közli, hogy a terv megvalósulása nagymértékben függ a vízenergia-termelést alapvetően befolyásoló időjárási tényezőktől, különösen a csapadékmennyiség ingadozásától, éves eloszlásától és a vízhozamtól. A vízerőművel előállított villamos energia mennyisége jelentős mértékben ingadozhat. Rendkívül száraz években a termelés legfeljebb a 51 TWh-t éri el, míg csapadékos években elérheti a 78 TWh értéket is. Ennek megfelelően az 1997-es értékkel csak a hidrológiai és éghajlati változásokkal kapcsolatos tudományos adatok alapján felállított távlati modell alapján lehet számolni. A jelentős vízenergia-termelő országokban általánosan alkalmazott módszernek megfelelően a vízhozam-statisztika 30–60 évet ölel föl. Így az 1955. és 1999. közötti időszak viszonyaiból kiindulva, a vízenergia-termelés teljes kapacitásának és a vízhozamnak az évenkénti alakulása nyomán végzett korrekcióval a svéd számítás szerint az átlagos vízenergia-termelés 64 TWh-ra tehető, amely 1997-re vetítve 46%-nak felel meg; ennek megfelelően Svédország 2010-re reálisabbnak tartja az 52%-ot. Svédország esélyét arra, hogy elérje az előirányzott értéket, tovább korlátozza az a körülmény, hogy a még hasznosítatlan folyóvizei törvényileg védettek. Svédország képessége a célkitűzés elérésére nagyban függ továbbá az alábbiaktól: <ul style="list-style-type: none"> — a kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés terjedése a népsűrűségtől, a hőenergia és a műszaki fejlődés, különösen a szennylég gázosítása iránti igénytől függően; — a szélerőművek engedélyezése a nemzeti jognak, azok lakossági elfogadottságának, a műszaki fejlődésnek és a hálózatok bővülésének megfelelően. 		