



Brüsszel, 2022.7.6.
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS RENDELETE

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93., 107. és 108. cikkének a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatások bizonyos kategóriáira történő alkalmazásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Háttér

Amint azt a Bizottság a 2021. évi éves fenntartható növekedési stratégiájában¹ megállapította, a közlekedéssel kapcsolatos intézkedések határozottan támogathatják a zöld átállást azáltal, hogy jelentősen csökkentik az üvegházhatásúgáz-kibocsátást és javítják a levegő minőségét, miközben elősegítik a termelékenység növekedését és megerősítik az ipari ökoszisztémák rezilienciáját. Ezzel összefüggésben a Bizottság hangsúlyozta a fenntarthatóbb és intelligensebb mobilitásra való átállást támogató tömegközlekedésbe és infrastruktúrába történő beruházás fontosságát, beleértve a zökkenőmentes és hatékony európai multimodális hálózatokat, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat személy- és áruszállítási hálózatainak korszerűsítését.

A jól működő vasúti, belvízi és multimodális szállítási rendszer kulcsfontosságú az egész Európára kiterjedő konnektivitás biztosításához, az egységes európai vasúti térség létrehozásához, a gazdasági, társadalmi és területi kohézió előmozdításához az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 170. és 174. cikkével összhangban, az uniós éghajlatpolitikai célok eléréséhez (az európai zöld megállapodás²), valamint az uniós ipar és értékláncai rezilienciájának támogatásához (a frissített új iparstratégia³), beleértve a digitális transzformáció és a digitalizáció célkitűzéseinek támogatását is (az európai digitális stratégia⁴). 2020. december 9-én a Bizottság közleményt fogadott el a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájáról (a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiája)⁵, amelyben a vasúti és belvízi közlekedés, valamint a multimodális szállítás megerősítése az európai közlekedés zöld és digitális átalakulásának alapvető eleme, amely utóbbi viszont kulcsfontosságú az Unió klímasemlegességi céljának 2050-ig történő eléréséhez.

E célkitűzések csak úgy érhetők el, ha a tagállamok jelentős beruházásokat valósítanak meg. A tagállamok által az alacsony kibocsátású közlekedési módok támogatása céljából mérlegelhető beruházások köre az új vagy meglévő flottába történő beruházásoktól a vasúti infrastruktúrába, átrakó terminálokba és karbantartó műhelyekbe történő beruházásokig terjed, többek között azzal a céllal, hogy ösztönözze a kibocsátásmentes flotta, valamint a közlekedési módok és ágazatok közötti interoperabilitást lehetővé tevő digitális megoldások

¹ A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Központi Banknak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, a Régiók Bizottságának és az Európai Beruházási Banknak – „2021. évi éves fenntartható növekedési stratégia” (COM(2020) 575 final).

² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az európai zöld megállapodás (COM(2019) 640 final).

³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Új európai iparstratégia, COM(2020) 102 final, 2020. március 10., a következő közleménnyel frissítve: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, COM(2021) 350 final.

⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Európa digitális jövőjének megtervezése, COM(2020) 67 final, 2020. február 19.

⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789 final, SWD(2020) 331 final.

iránti keresletet. Ehhez olyan állami támogatási szabályokra van szükség, amelyek lehetővé teszik az olyan beruházásokat, ahol szükség van ilyen állami támogatásra, miközben megőrzik és fokozzák a versenyt a vasúti, a belvízi és a multimodális szállításban.

Az EUMSZ 93. cikke értelmében „a Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”. Az EUMSZ 93. cikke a „VI. CÍM – KÖZLEKEDÉS” alá tartozik, amelynek rendelkezéseit – az EUMSZ 100. cikkének (1) bekezdésében foglaltak szerint – kizárólag a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre kell alkalmazni. A jelenlegi javaslat a vasúti és belvízi közlekedésre terjed ki, beleértve a multimodális közlekedést⁶ is.

i. A közlekedés összehangolására irányuló igényeknek megfelelő támogatás

A vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló 2008. évi közösségi iránymutatás⁷ (a továbbiakban: vasúti iránymutatás) célja a vasúti szállítási ágazatban működő vállalkozásoknak nyújtott támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségére vonatkozó bizottsági gyakorlat egységes szerkezetbe foglalása és naprakésszé tétele az ágazati jogi keret fejlődésének megfelelően, különösen a piac verseny előtti fokozatos megnyitása kapcsán. Az állami támogatási szabályok, köztük a vasúti iránymutatás 2020-ban elvégzett *célravezetőségi vizsgálata*⁸ megerősítette, hogy a 2008 óta bekövetkezett jelentős szabályozási és piaci fejleményekre tekintettel felül kell vizsgálni a vasútra, a belvízi hajózásra és az intermodális szállításra alkalmazandó állami támogatási szabályokat⁹. Erre tekintettel a Bizottság nemcsak a vasúti iránymutatások felülvizsgálatát mérlegeli, hanem olyan egyedi csoportmentességi szabályok elfogadását is, amelyek segítik a vasúti, belvízi és multimodális szállítást (mind a személyszállítási, mind az áru fuvarozási szolgáltatásokat) a zöld és digitális átállás elősegítésében.

A Bizottság különösen arra törekszik, hogy növelje a jobbiztonságot és csökkentse az adminisztratív terheket bizonyos olyan nemzeti támogatási intézkedésekkel kapcsolatban, amelyek támogatják a teher- és személyszállításnak a közúti szállításról a kevésbé szennyező közlekedési módokra és megoldásokra történő modális váltását, amelyeket a Bizottság

⁶ „Multimodális közlekedés”: személyek, vagy áruk, vagy mindkettő szállítása két vagy több közlekedési mód révén a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.) meghatározottak szerint.

⁷ A Bizottság közleménye – Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról („vasúti iránymutatás”) (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

⁸ A vasúti iránymutatásra vonatkozóan a Bizottság által 2019-ben és 2020-ban elvégzett célravezetőségi vizsgálat megállapításai a következő címen érhetők el: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Az-allami-tamogatások-szabályozásának-korszerűsítése-célzó-2012-évi-csomag-a-vasúti-iránymutatások-es-a-rovid-lejaratu-exporthitel-biztosításra-vonatkozó-szabályok-celravezetőségi-vizsgálata_hu

⁹ A vasúti iránymutatások régebbi keletűek a legutóbbi (4.) vasúti csomagnál (2016), amely befejezi a vasúti ágazat liberalizációját és piacnyitását (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Más jogalkotási fejlemények is történtek, például az euromatrica-irányelv (az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a járművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében történő módosításáról szóló, 2022. február 24-i (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv, HL L 69., 2022.3.4., 1. o.) felülvizsgálata, amely bizonyos változtatásokat vezetett be a közúti infrastruktúra használatáért kivetett díjak tekintetében. Ez viszont befolyásolhatja a közúti és más közlekedési módok közötti költségkülönbségek kiszámításának módját, amelyre a közúti közlekedésről a kevésbé szennyező közlekedési módokra való modális váltás előmozdítását célzó támogatás nyújtása érdekében kerül sor.

kiterjedt döntéshozatali gyakorlata alapján úgy alakítottak ki, hogy biztosítsák a verseny torzulásának korlátozását. A csoportmentességi rendeletek növelik a jogbiztonságot a tagállamok és a támogatás kedvezményezettjei számára az intézkedések kialakításának módját illetően. Ugyanakkor egyszerűsítik az eljárásokat azáltal, hogy bizonyos intézkedéseket mentesítenek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti azon kötelezettség alól, hogy az állami támogatásokat azok végrehajtása előtt be kell jelenteni a Bizottságnak, amennyiben a Bizottság határozathozatali gyakorlata alapján meg lehet határozni olyan előzetes összeegyeztethetőségi feltételeket, amelyek biztosítják a potenciális versenytorzulások korlátozását.

A Bizottság jelentős tapasztalatra tett szert a vasúti iránymutatások 6.3. szakaszának hatálya alá tartozó, a közlekedés összehangolásához nyújtott támogatások, valamint a kizárólag közúti szállításhoz képest kevésbé szennyező és fenntarthatóbb közlekedési módok és megoldások támogatása terén, beleértve az intermodális szállítást¹⁰ és a belvízi szállítás támogatását is. A Bizottság tapasztalata szerint a közlekedés összehangolásához nyújtott támogatások alapvető fontosságúak a modális váltáshoz, és bizonyos feltételek mellett nem járnak a verseny jelentős torzulásával. Emellett a tagállamok széles körben kérték a közlekedés összehangolásához nyújtott támogatások csoportmentességét. Ezért helyénvaló lehetővé tenni a Bizottság számára, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén csoportmentességben részesítse a tagállamok által az ilyen intézkedések előmozdításához nyújtott támogatásokat.

A csoportmentesség kiterjedne azon intézkedésekre, amelyek az EUMSZ 93. cikkének hatálya alá tartoznak, és támogatná a teher- és személyszállításnak a szennyezőbb közlekedési módokról (különösen a közúti közlekedésről) a kevésbé szennyező és fenntarthatóbb közlekedési módokra és megoldásokra való átállását, összhangban a Bizottság döntéshozatali gyakorlatával.

- ii. Támogatások, amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják

Ami a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését illeti, (amelyre jelenleg nem terjed ki a vasúti iránymutatás,) a Bizottság mérlegelheti annak lehetőségét is, hogy bizonyos feltételek mellett csoportmentességben részesítse a tagállamok által a vasúti, a belvízi és a multimodális szállítási ágazatban közszolgáltatási kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatásokat, amennyiben az nem tartozik a 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ (az 1370/2007/EK rendelet) hatálya alá.

Különösen az áru fuvarozás tekintetében a közszolgáltatási kötelezettségek megfelelő eszközt jelenthetnek a szolgáltatások előmozdítására azokon a területeken és szegmensekben, ahol egyébként az áru fuvarozásra csak közúton kerülne sor.

Ez a javaslat nem terjed ki az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdésében szabályozott személyszállítási közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezésére nyújtott támogatásra. A rendelet mentesíti az előzetes bejelentési kötelezettség alól a személyszállítási

¹⁰ Az intermodális szállítás az áruknek ugyanabban a szállítóeszközben vagy járműben történő szállítása több fuvarozási mód egymás utáni igénybevételével anélkül, hogy a szállítási módok váltása során az árukat átraknák. Ezért ez a multimodális szállítás egy fajtája (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 351., 2007.12.3., 1. o.).

közszolgáltatások működtetéséért vagy az általános szabályokban megállapított és az 1370/2007/EK rendelettel összhangban fizetett díjszabási kötelezettségek teljesítéséért járó közszolgáltatási ellentételezést.

A kezdeményezés által kezelni kívánt problémák

Egyedi szabályokra van szükség, amelyek lehetővé teszik az eljárások egyszerűsítését a vasúti, belvízi és multimodális szállításhoz nyújtott támogatásokkal kapcsolatban.

Az EUMSZ 108. cikkének (4) bekezdésében és 109. cikkében meghatározott, a Tanács és a Bizottság közötti hatáskörmegosztás értelmében a Tanács feladata meghatározni a támogatások azon csoportjait, amelyek mentesíthetők az állami támogatások bejelentése alól, és a Bizottság feladata, hogy elfogadja az ilyen mentességre vonatkozó részletes szabályokat megállapító rendeleteket.

A Bizottság csoportmentességi rendeletek útján mentesíti az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megállapított bejelentési kötelezettség alól a Tanács által meghatározott támogatási intézkedéseket, lehetővé téve ezáltal a tagállamok számára, hogy azokat a Bizottság előzetes jóváhagyása nélkül közvetlenül végrehajtsák.

Az EUMSZ 107. és 108. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról szóló, 2015. július 13-i (EU) 2015/1588 tanácsi rendelet (a továbbiakban: a 2015. évi felhatalmazó rendelet)¹² meghatároz bizonyos számú olyan támogatási kategóriát, amelyeket a Bizottság mentesíthet az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség alól. A 2015. évi felhatalmazó rendelet azonban csak az EUMSZ 107. cikkének (2) vagy (3) bekezdése alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánított állami támogatási intézkedésekre terjed ki, ám nem terjed ki azokra a támogatási intézkedésekre, amelyek összeegyeztethetőségét az EUMSZ 93. cikke alapján értékelik.

A Bizottság ezért úgy véli, hogy az eljárások egyszerűsítése érdekében ezt a hiányosságot pótolni kell azon tagállamok érdekében, amelyek állami támogatási intézkedéseket vezetnek be a vasúti, belvízi és multimodális szállításra vonatkozóan.

Mivel a vasúti, belvízi és multimodális szállításhoz nyújtott állami támogatások az EUMSZ 93. cikkének hatálya alá tartoznak, amely az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdéséhez képest *lex specialis*, a vasúti, belvízi és multimodális szállításra vonatkozó külön tanácsi felhatalmazó rendelet teljes mértékben indokoltnak tűnik („szállítási felhatalmazó rendelet”). Az EUMSZ 93. cikke ezenfelül az EUMSZ 3. részének közlekedésre vonatkozó VI. címe alá tartozik és előírja, hogy a Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják. Ennek megfelelően az állami támogatás belső piaccal való, az EUMSZ 93. cikke szerinti összeegyeztethetősége annak ellenőrzésétől függ, hogy a támogatás eléri-e ezeket a célokat. A Bizottság csoportmentességi rendelete meghatározná az ehhez szükséges kritériumokat.

E javaslat célja a vasúti, belvízi és multimodális szállításra vonatkozó állami támogatási szabályok összehangolása a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájával. A szállítási felhatalmazó rendelet értelmében a Bizottság csoportmentességi rendeleteket fogadhat el a verseny és a kereskedelem torzulásának korlátozott kockázatával járó, az

¹²HL L 248., 2015.9.24., 1. o.

EUMSZ 93. cikke szerinti támogatásokra vonatkozóan. Ez a javaslat lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy csoportmentességi rendeleteket fogadjon el, mivel elegendő tapasztalatot szerzett az egyértelmű összeegyeztethetőségi kritériumok meghatározásához, ugyanakkor biztosítsa, hogy a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás korlátozott legyen.

A szállítási felhatalmazásról szóló rendeletnek önmagában nem lesz közvetlen hatása, hanem jogalapként szolgál a lehetséges csoportmentességi rendeletek elfogadásához. A Bizottság a szállítási felhatalmazó rendelet alapján hatásvizsgálat keretében értékelni fogja az ilyen csoportmentességi rendeletekre vonatkozó különböző szakpolitikai lehetőségeket és azok hatásait.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel és más uniós politikákkal**

Ez a javaslat hozzájárul az Unió átfogó célkitűzéseéhez, különösen egyrészt az állami támogatási szabályok érvényesítéséhez és egyszerűsítéséhez, másrészt pedig az európai zöld megállapodás végrehajtásához.

Ami az állami támogatási szabályok érvényesítéséhez fűződő érdeket illeti, amint azt a Bizottság az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítéséről szóló, 2012. május 8-i közleményében¹³ megállapította, az ellenőrzéseknek a belső piacra legnagyobb hatást gyakorló ügyekre kell összpontosulniuk. Ez egyrészt a nagy összegű és potenciálisan torzító hatású támogatások szigorúbb ellenőrzését, másrészt a kereskedelemre és a versenyre csak korlátozott hatást gyakorló ügyek egyszerűsített elemzését vonja maga után. Ez utóbbi úgy érhető el, hogy az említett támogatási kategóriákat csoportmentességben részesítik a bejelentési kötelezettség alól.

Az állami támogatási szabályok egyszerűsítésének érdekében mind a személy-, mind az áruszállítási piac szegmensében következetes megközelítésre van szükség a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének ellentételezése formájában nyújtott támogatásokra alkalmazandó eljárásokban. Az 1370/2007 rendelet 9. cikkének (1) bekezdése már rendelkezik a közszolgáltatási ellentételezésre vonatkozó előzetes bejelentési kötelezettség alóli mentességről, összhangban a személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó állami támogatási szabályokkal. Az árufuvarozás esetében azonban jelenleg nem létezik a közszolgáltatási ellentételezésre vonatkozó hasonló csoportmentesség. Ezért az EUMSZ 93. cikkében említett vasúti, belvízi vagy intermodális árufuvarozással kapcsolatos, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatást a szállítási felhatalmazó rendelet hatálya alá kell vonni.

Ami az európai zöld megállapodáshoz való hozzájárulását illeti, ez a javaslat elő fogja segíteni a zöld, hatékony és összekapcsolt multimodális közlekedési rendszer előmozdítását, ami szükséges lépés az Unió 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességi célkitűzése felé. E tekintetben egyértelmű kapcsolat van e javaslat és a vasúti iránymutatások tervezett felülvizsgálata között, mivel mindkettő célja, hogy megkönnyítse a forgalom közútról vasútra, belvízi hajózásra és fenntarthatóbb multimodális szállítási megoldásokra való modális váltásának állami finanszírozását, és végső soron támogassa az európai közlekedés zöld és digitális átalakulását, miközben biztosítja, hogy a verseny torzulása korlátozott maradjon. A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet mentesítené a bejelentési kötelezettség alól az

¹³ COM(2012) 209 final.

EUMSZ 93. cikkének hatálya alá tartozó azon intézkedéseket, amelyek esetében egyértelmű összeegyeztethetőségi feltételeket lehet meghatározni.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

E javaslat jogalapja az EUMSZ 109. cikke, amelynek értelmében a Tanács megfelelő rendeleteket alkothat, és meghatározhatja különösen az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének alkalmazási feltételeit, valamint azokat a támogatási kategóriákat, amelyek ez alól az eljárás alól mentességet kaphatnak.

A Tanács arra vonatkozó hatásköre, hogy az EUMSZ 109. cikke¹⁴ értelmében megfelelő rendeleteket alkosson a csoportmentesség alá vonható támogatási kategóriák meghatározása érdekében, az EUMSZ 93. cikkének hatálya alá tartozó valamennyi állami támogatási intézkedésre vonatkozik, beleértve a vasúti, a belvízi és a multimodális szállítást is.

• Szubszidiaritás és arányosság

A javaslat az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik. Az EUMSZ 3. cikke értelmében („Az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a következő területeken: [...] b) a belső piac működéséhez szükséges versenyszabályok megállapítása”). Ezért a szubszidiaritás elve nem alkalmazható.

A javaslat nem lépi túl a kitűzött cél eléréséhez szükséges mértéket, azaz lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy csoportmentességben részesítse a közlekedés összehangolásához nyújtott támogatásokat és a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatást, feltéve, hogy bizonyos feltételek teljesülnek. A javaslat tehát megfelel az arányosság elvének.

• A jogi aktus típusának megválasztása

A javasolt jogi aktus a tanácsi rendelet.

Az EUMSZ 109. cikke értelmében a rendelet az egyetlen olyan jogi eszköz, amely a Tanács rendelkezésére áll az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alkalmazási feltételeinek, valamint az ezen eljárás alól mentesített támogatási kategóriáknak a meghatározására.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

• A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata

A vasúti iránymutatások *célravezetőségi vizsgálatának* következtetése az, hogy ezeket az iránymutatásokat teljes körűen felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy összhangba kerüljenek a piaci és szabályozási fejleményekkel, valamint a zöld megállapodás menetrendjében meghatározott új átfogó prioritásokkal. A *célravezetőségi vizsgálat* többek között rámutatott a csoportmentesség helyénvalóságára, különösen a közlekedés

¹⁴ „A Tanács a Bizottság javaslata alapján és az Európai Parlamenttel folytatott konzultációt követően megfelelő rendeleteket alkothat a 107. és 108. cikk alkalmazására, és meghatározhatja különösen a 108. cikk (3) bekezdésének alkalmazási feltételeit, valamint az ez alól az eljárás alól mentesülő támogatási fajtákat.”

összehangolására nyújtott olyan támogatások esetében, amelyeket a Bizottság az elmúlt évtizedben kifogást nem tartalmazó határozatokkal¹⁵ hagyott jóvá, hivatalos vizsgálati eljárás lefolytatása nélkül. Konkrétabban, a vasúti iránymutatásnak a közlekedés összehangolásához nyújtott támogatásra vonatkozó 6.3. szakaszának értékelése azt mutatta, hogy minden ügyben kifogást nem tartalmazó határozatok születtek, általában a bejelentéstől számított korlátozott időn belül¹⁶.

A vasúti iránymutatás *célravezetőségi vizsgálata* a Bizottság által a vasúti iránymutatás és/vagy az EUMSZ 93. cikke alapján jóváhagyott állami támogatási határozatok átfogó felülvizsgálatára, valamint a tagállamoktól és az érdekelt felektől a nyilvános konzultáció során kapott visszajelzésekre épült. Az európai zöld megállapodás és a fenntarthatóbb szállítási módokra – például a vasútra, a belvízi hajózásra és a multimodális szállításra – való modális váltás egyre nagyobb jelentősége miatt még sürgetőbb a szállítási felhatalmazó rendelet szükségessége a kibocsátáscsökkentési cél 2050-ig történő elérése érdekében.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

E javaslat nem igényel konzultációt az érintett felekkel.

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet önmagában nem gyakorol közvetlen hatást az érdekelt felekre, mivel csupán jogalapot biztosít a Bizottság számára a csoportmentességi rendeletek elfogadásához. Tekintettel e javaslat technikai jellegére, amely csupán előkészíti a jövőbeli csoportmentességi rendeletek elfogadását, nem kerül sor nyilvános konzultációra. A Bizottság azonban 2021. október 1-jén közzétett egy ütemtervet, amely kifejezetten az e javaslat kidolgozására irányuló kezdeményezésre vonatkozik. Az érdekelt feleknek négy hét állt rendelkezésükre, hogy visszajelzést adjanak az ütemtervről¹⁷.

Nyilvános konzultációra kerül majd sor a vasúti iránymutatás felülvizsgálatáról, amely magában foglalja a közlekedés összehangolásához nyújtott állami támogatásra vonatkozó szabályok csoportmentességi rendelet révén történő egyszerűsítésére irányuló projektet is. Külön nyilvános konzultációra kerül sor a jövőbeli bizottsági csoportmentességi rendeletekről is.

- **Hatásvizsgálat**

Ezt a javaslatot nem szükséges hatásvizsgálattal alátámasztani. E javaslat célja, hogy a Tanács szállítási felhatalmazó rendeletet fogadjon el, amely lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy csoportmentességi rendeleteket fogadjon el a vasúti, belvízi és multimodális szállításhoz nyújtott, a kereskedelem és a verseny torzulásának korlátozott kockázatával járó támogatásra vonatkozóan. Ez a javaslat nem vonja maga után a tervezett szállítási felhatalmazó rendelet hatálya alá tartozó támogatási kategóriák azonnali csoportmentességét, hanem lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy egy későbbi szakaszban csoportmentességi rendeleteket fogadjon el.

¹⁵ Lásd az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet 4. cikkének (3) bekezdését (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

¹⁶ Lásd: Bizottsági szolgálati munkadokumentum – Az állami támogatások korszerűsítését célzó 2012. évi csomag, a vasutakról szóló iránymutatások és a rövid lejáratú exporthitel-biztosítás célravezetőségi vizsgálata, (SEC(2020) 372 final) – (SWD(2020) 258 final), 3/4. rész, 139. o. és 211. l. lábjegyzet, elérhető a https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf linken.

¹⁷ Lásd: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Az-allami-tamogatasi-szabalyok-egyszerusitese-a-kornyezetbaratabb-szarazfoldi-kozlekedes-erdekeben-uj-felhatalmazo-rendelet-a-szarazfoldi-kozlekedesre-vonatkozooan-hu>.

A jövőbeli bizottsági csoportmentességi rendeletek tartalmát hatásvizsgálat fogja alátámasztani.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

E javaslat célja többek között a közlekedés összehangolásához nyújtott állami támogatásra, valamint a vasúti, a belvízi és a multimodális szállítási ágazatban a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítéséhez nyújtott állami támogatásra vonatkozó meglévő szabályok egyszerűsítése, valamint az állami támogatásokra vonatkozó bejelentések számának és a kapcsolódó szabályozási költségeknek a csökkentése.

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy csoportmentességi rendeleteket fogadjon el a vasúti, belvízi és multimodális szállítás támogatására vonatkozóan. Az ilyen csoportmentességi rendeletek elfogadása előnyökkel jár az Unió egésze számára. Először is elő fogja mozdítani az európai közlekedés alapvető zöld és digitális átalakulását, összhangban az európai zöld megállapodásban meghatározott szakpolitikai célkitűzésekkel. Másodsor, érzékelhetően csökkenteni fogja az alacsony kibocsátású közlekedési módokba történő beruházásoknak, valamint a közúti fuvarozásnál kevésbé szennyező meglévő közlekedési módok és megoldások konszolidációjának/kiterjesztésének az adminisztratív terheit és költségeit. Harmadsor, egyszerűsíti a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatások engedélyezését, és támogatja a tisztább közlekedési módokat és megoldásokat azokon a területeken és szegmensekben, ahol a fuvarozás egyébként csak közúton valósulna meg.

- **Alapjogok**

E javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő negatív vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet a hatálybalépését követően teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó lesz valamennyi tagállamban.

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 6. cikke értelmében a Bizottság ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a szállítási felhatalmazó rendelet alkalmazásáról. Ezenkívül a javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 5. cikkében említett Állami Támogatások Tanácsadó Bizottsága számára megfontolás céljából előzetes jelentéstervezetet nyújtanak be. A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság akkor is konzultál az említett bizottsággal, ha csoportmentességi rendeletet kíván elfogadni, és mielőtt ilyen rendeletet fogad el.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 1. cikkének (1) bekezdése két olyan támogatási kategóriát határoz meg, amelyek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében mentesülnek a bejelentési kötelezettség alól: i. a közlekedés összehangolásához nyújtott

támogatás; és ii. a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatás. E kategóriák az EUMSZ 93. cikkének hatályát tükrözik. A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet hatálya azonban nem terjed ki a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásáért vagy az 1370/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó általános szabályokban megállapított díjszabási kötelezettségeknek való megfelelésért nyújtott közszolgáltatási ellentételezésre.

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 1. cikkének (2) bekezdése meghatározza azokat az elemeket, amelyeket a Bizottság későbbi rendeleteiben az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség alóli csoportmentesség érdekében meg fog határozni a fenti támogatási kategóriák tekintetében. Ezek a kategóriák megegyeznek a 2015. évi felhatalmazó rendeletben meghatározottakkal.

A javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 1. cikkének (3) bekezdése meghatározza azokat a feltételeket, amelyeket a Bizottság a későbbi csoportmentességi rendeleteiben meghatározhat annak érdekében, hogy biztosítsa az e javaslat hatálya alá tartozó támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Az 1. cikk (3) bekezdésének b) pontja lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy bizonyos ágazatokat kizárjon a csoportmentességi rendeletek hatálya alól. Ez a rendelkezés figyelembe veszi, hogy ez a javaslat lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy csoportmentességi rendeleteket fogadjon el, mivel elegendő tapasztalattal rendelkezik az egyértelmű összeegyeztethetőségi kritériumok meghatározásához, ugyanakkor biztosítsa, hogy a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás korlátozott legyen.

Ami az átláthatóságot és a nyomon követést, a rendeletek érvényességi idejét és módosítását, az érdekelt felek meghallgatását, az Állami Támogatások Tanácsadó Bizottságot és a vele való konzultációt, valamint az értékelő jelentést illeti, a javasolt szállítási felhatalmazó rendelet 2–6. cikke tükrözi a 2015. évi felhatalmazó rendelet rendelkezéseit.

Javaslat

A TANÁCS RENDELETE

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93., 107. és 108. cikkének a vasúti, belvízi és multimodális szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatások bizonyos kategóriáira történő alkalmazásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 109. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Parlament véleményére¹⁸,

mivel:

- (1) Az (EU) 2015/1588 tanácsi rendelet¹⁹ felhatalmazza a Bizottságot, hogy az állami támogatások bizonyos kategóriáit rendelet útján a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítsa és mentesítse a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól. Míg az (EU) 2015/1588 rendelet a különböző ágazatokban működő vállalkozásoknak nyújtott támogatások bizonyos kategóriáira vonatkozik, mint például a környezetvédelem javára nyújtott támogatásra, nem terjed ki többek között a vasúti és belvízi közlekedés támogatására, beleértve a multimodális közlekedést is²⁰. Az európai zöld megállapodással²¹ és a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájával összefüggésben a vasúti, a belvízi és a multimodális szállítási ágazat uniós szinten egyre fontosabbá vált²².
- (2) A Szerződés 93. cikke értelmében a vasúti, belvízi és multimodális szállítással kapcsolatos támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják, összeegyeztethetők a Szerződésekkel.

¹⁸ HL C , , o.

¹⁹ A Tanács (EU) 2015/1588 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról (HL L 248., 2015.9.24., 1. o.). Az (EU) 2015/1588 tanácsi rendelet hatályon kívül helyezte az Európai Közösséget létrehozó szerződés 92. és 93. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról szóló, 1998. május 7-i 994/98/EK tanácsi rendeletet (HL L 142., 1998.5.14., 1. o.).

²⁰ „Multimodális közlekedés”: személyek, vagy áruk, vagy mindkettő szállítása két vagy több közlekedési mód révén a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.) meghatározottak szerint.

²¹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az európai zöld megállapodás (COM(2019) 640 final).

²² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789final, SWD(2020) 331 final.

- (3) A Bizottság számos határozatában alkalmazta a Szerződés 93. cikkét, 107. cikkének (1) bekezdését és 108. cikkét a vasúti, belvízi és intermodális szállítási ágazatban működő vállalkozásoknak nyújtott állami támogatások bizonyos kategóriáira vonatkozóan, és iránymutatásokat dolgozott ki a közlekedés összehangolása szükségleteinek megfelelő állami támogatások értékelésére²³. A Bizottság tapasztalata azt mutatja, hogy az ilyen jellegű támogatások nem járnak számottevő versenytorzító hatással, feltéve, hogy azokat nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárások útján nyújtják, és a megszerzett tapasztalatok alapján egyértelmű összeegyeztethetőségi feltételek határozhatók meg.
- (4) Ezért az adminisztráció egyszerűsítése érdekében azokban az esetekben, amikor a verseny torzulása a minimumra korlátozódik, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy rendeletekben kinyilvánítsa, hogy a közlekedés összehangolását vagy a Szerződés 93. cikkében említett, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatás összeegyeztethető a belső piaccal, és mentesül a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól.
- (5) A személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos közszolgáltatási terhek megtérítését szolgáló állami támogatásra már kiterjed az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, beleértve azt az esetet is, amikor a tagállamok úgy döntenek, hogy az említett rendeletet alkalmazzák a belvízi és nemzeti tengeri személyszállításra, az említett rendelet 1. cikkének (2) bekezdésével összhangban²⁴. A személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos közszolgáltatási ellentételezést ezért ki kell zárni e rendelet hatálya alól.
- (6) A Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség alól bizonyos támogatási kategóriákat mentesítő rendeletek (a továbbiakban: csoportmentességi rendeletek) elfogadásakor a Bizottságnak meg kell határoznia a támogatás célját, a kedvezményezettek körét és a mentességben részesülő támogatást korlátozó küszöbértékeket, a támogatások halmozására vonatkozó feltételeket és az ellenőrzés feltételeit, valamint további részletes feltételeket kell szabnia az e rendelet hatálya alá tartozó támogatások belső piaccal való összeegyeztethetőségének biztosítása érdekében.
- (7) Fontos, hogy valamennyi fél ellenőrizni tudja, hogy a támogatást az alkalmazandó szabályoknak megfelelően nyújtják-e. Az állami támogatások átláthatósága ezért elengedhetetlen a Szerződésben foglalt szabályok helyes alkalmazásához, és a szabályok fokozottabb betartását, nagyobb mértékű elszámoltathatóságot, kölcsönös felülvizsgálatot és végső soron hatékonyabb közkiadásokat eredményez. Ezért a tagállamoknak a csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozó, általuk nyújtott támogatások adatairól összefoglalókat kell benyújtaniuk. A tagállamok által elfogadott intézkedések átláthatóságának biztosítása érdekében a Bizottságnak közzé kell tennie ezeket az összefoglalókat.
- (8) A Szerződés 108. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság a tagállamokkal együttműködve folyamatosan vizsgálja a tagállamokban létező valamennyi támogatási programot. E célból, valamint a lehető legnagyobb fokú átláthatóság és megfelelő

²³ A Bizottság közleménye – Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 351., 2007.12.3., 1. o.).

ellenőrzés biztosítása érdekében a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a tagállamok rögzítsék és tárolják a Bizottság által elfogadott csoportmentességi rendeletek alkalmazására vonatkozó információkat. A Bizottságnak azt is biztosítania kell, hogy a tagállamok legalább évente jelentést nyújtsanak be az ilyen csoportmentességi rendeletek alkalmazásáról. Ezeket a jelentéseket valamennyi tagállam számára hozzáférhetővé kell tenni.

- (9) A csoportmentességi rendeletek e rendelet szerinti elfogadása előtt a Bizottságnak lehetővé kell tennie, hogy valamennyi érdekelt fél benyújthassa észrevételeit annak érdekében, hogy a lehető legátfogóbb és legrepresentatívabb visszajelzéseket gyűjthesse össze. E célból közzé kell tennie az ilyen csoportmentességi rendeletek tervezetét.
- (10) A rendelettervezet közzétételével egyidejűleg konzultálni kell az (EU) 2015/1588 rendelet 7. cikkével létrehozott Állami Támogatások Tanácsadó Bizottságával. Azonban az átláthatóság érdekében a rendelettervezetet a Bizottság és a tanácsadó bizottság közötti első egyeztetéssel egyidejűleg közzé kell tenni az interneten,
- (11) A támogatásnyújtás ellenőrzése a folyamatosan változó környezetben a tények, a jog és a gazdaság nagyon összetett természetű és sokrétű kérdéseire terjed ki. Ezért a Bizottságnak rendszeresen felül kell vizsgálnia a bejelentési kötelezettség alól mentesített támogatási kategóriákat. E célból ötévente értékelő jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Csoportmentesség

- (1) A Bizottság az e rendelet 5. cikkében meghatározott eljárás szerint és az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott rendeletekkel kinyilváníthatja, hogy a következőkben felsorolt támogatási kategóriák összeegyeztethetők a belső piaccal, és ezért nem tartoznak az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség hatálya alá:
 - a) a közlekedés összehangolására nyújtott támogatás;
 - b) a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgáló támogatás, kivéve az 1370/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó, személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos közszolgáltatási ellentételezést.
- (2) Az (1) bekezdés szerint elfogadott rendeleteknek minden egyes támogatási kategória tekintetében részletezniük kell a következőket:
 - a) a támogatás célja;
 - b) a kedvezményezettek köre;
 - c) a küszöbértékek, vagy az elszámolható költségek valamely csoportjához viszonyított támogatási intenzitásban vagy a támogatások maximális összegében kifejezve, illetve bizonyos olyan típusú támogatások esetében, ahol esetleg nehéz lehet pontosan meghatározni a támogatási intenzitást vagy a támogatások összegét – különös tekintettel a pénzügyi konstrukciókra, a kockázati tőke-befektetésre és a hasonló intézkedésekre –, oly módon megadva,

hogy a szóban forgó intézkedésen belül, vagy az intézkedéssel kapcsolatban mekkora lehet az állami segítségnyújtás maximális szintje, az érintett intézkedéseknek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésére tekintettel történő minősítésének sérelme nélkül;

- d) a támogatás halmozását szabályozó feltételek;
 - e) a 2. cikknek megfelelő átláthatósági és nyomonkövetési feltételek.
- (3) Emellett az (1) bekezdés szerint elfogadott rendeletek különösen:
- a) megszabhatnak küszöbértékeket vagy egyéb feltételeket az egyedi támogatások nyújtásáról való bejelentés tekintetében;
 - b) kizárhatnak bizonyos területeket az alkalmazás köréből;
 - c) további feltételeket hozhatnak a rendeletek alapján mentesített támogatások összeegyeztethetősége tekintetében.

2. cikk

Átláthatóság és nyomon követés

- (1) Az 1. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendeletek részletes szabályokat tartalmaznak az e rendeletek hatálya alá tartozó támogatások átláthatóságának és nyomon követésének biztosítására.
- (2) Amennyiben a tagállamok olyan támogatási programokat vagy egyedi támogatásokat hajtanak végre, amelyek az 1. cikk (1) bekezdésében említett rendeletek értelmében mentesülnek a bejelentési kötelezettség alól, közzététel céljából megküldik a Bizottságnak az ilyen támogatásokkal kapcsolatos információk összefoglalóit.
- (3) A tagállamok az 1. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendeletek alkalmazásával kapcsolatos minden információt rögzítenek és tárolnak. Amennyiben a Bizottság olyan információ birtokába jut, amelynek alapján elegendő oka van azt feltételezni, hogy az 1. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendeletet nem alkalmazzák megfelelően, a tagállamok kötelesek minden olyan információt a Bizottsághoz eljuttatni, amelyet az szükségesnek tart annak értékeléséhez, hogy valamely támogatás megfelel-e az említett rendeletnek.
- (4) Évente legalább egyszer a tagállamok a Bizottság különleges előírásainak megfelelően és lehetőleg elektronikus formában tájékoztatást nyújtanak az 1. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendeletek alkalmazásáról. A Bizottság az említett jelentéseket minden tagállam számára hozzáférhetővé teszi. Az 5. cikkben említett bizottság évente egyszer megvizsgálja és értékeli e jelentéseket.

3. cikk

A rendeletek időbeli hatálya és módosítása

- (1) Az 1. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendeletekben meg kell határozni azok időbeli hatályát. A rendeletek átmeneti időszakot biztosítanak arra az esetre, ha érvényességi idejük lejártakor nem hosszabbodnak meg.
- (2) Amennyiben az 1. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott rendeleteket egy új rendelet hatályon kívül helyezi vagy módosítja, az új rendelet hat hónapos átmeneti időszakot biztosít a hatályon kívül helyezett vagy módosított rendelet hatálya alá tartozó támogatás kiigazításának lehetővé tétele érdekében.

4. cikk

Az érdekelt felek meghallgatása

Az 1. cikk (1) bekezdése szerinti rendelet elfogadása előtt a Bizottság közzéteszi annak tervezetét, hogy valamennyi érdekelt személy és szervezet benyújthassa észrevételeit a Bizottság által meghatározott határidőn belül. Ez a határidő legalább egy hónap, kivéve, amikor a Bizottság szükségesnek tartja rövidebb határidő megállapítását.

5. cikk

Konzultáció az Állami Támogatások Tanácsadó Bizottságával

- (1) A Bizottság konzultál az Állami Támogatások Tanácsadó Bizottságával (a továbbiakban: bizottság):
 - a) a rendelettervezetek 4. cikk szerinti közzétételével egyidejűleg; és
 - b) az 1. cikk (1) bekezdése szerinti rendeletek elfogadása előtt.
- (2) A bizottsággal történő konzultációra a Bizottság által elektronikus úton összehívott ülésen kerül sor. A megvizsgálandó tervezeteket és dokumentumokat az elektronikus kommunikáció során mellékelni kell. Az ülésre legkorábban az elektronikus kommunikációtól számított két hónap eltelte után kerülhet sor. E határidőt indokolt esetben le lehet csökkenteni az (1) bekezdésben említett konzultáció esetén, sürgős esetben vagy valamely rendelet hatályának meghosszabbításakor.
- (3) A Bizottság képviselője beterjeszti a bizottság elé az intézkedés tervezetét. A bizottság közli az álláspontját az elnök által – az ügy sürgősségére tekintettel – meghatározott határidőn belül, és ha szükséges, az elnök szavazást rendel el.
- (4) A bizottság véleményét jegyzőkönyvbe kell venni. Továbbá minden tagállamnak jogában áll kérni álláspontjának a jegyzőkönyvben való rögzítését. A bizottság javasolhatja véleményének az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételét.
- (5) A Bizottság figyelembe veszi a bizottság véleményét. Tájékoztatja a bizottságot arról, hogy véleményét milyen módon vette figyelembe.

6. cikk

Értékelő jelentés

A Bizottság ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról. Az egyes jelentések tervezetét megfontolás végett az 5. cikkben említett bizottság elé terjeszti.

7. cikk

Hatálybalépés

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.
Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*