

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a *de minimis* támogatásokra történő alkalmazására vonatkozó bizottsági rendelettervezetet illetően
(Módosítás a „közlekedés és kőszénipar” vonatkozásában)

(2005/C 144/02)

Az érdekelt felek az észrevételeiket a rendelettervezet kihirdetésének időpontjától számított egy hónapon belül nyújthatják be a következő címre:

Európai Bizottság (Commission européenne)
Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság (Direction de l'énergie et des transports)
A4 Egység (Unité A4)
Iroda DM 28 06/109
B-1049 Brüsszel
Fax (32-2) 296 41 04
E-mail: TREN STATE-AID@cec.eu.int

Tervezet rendelet a bizottság 2001. január 12-i 69/2001/EK rendeletének módosításáról melynek tárgya az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek alkalmazása a *de minimis* támogatásokra

(„Kőszénipari és -szállítási” módosítás)

INDOKLÁS

1. BEVEZETÉS

1.1. A *de minimis* támogatás általános jogi keretei

A Tanács 994/98/EK rendelete feljogosítja a Bizottságot arra, hogy rendeleti úton rögzítsen egy maximális értéket, amely fölött a támogatásokat, mint a Szerződés 87. cikke 1. bekezdésének nem mindenben megfelelőt kell minősíteni. E bekezdésben felsorolt 4 kritérium között főként a versenytorzulásra vonatkozó feltételt kell nem betöltöttnek tekinteni. Ezek az állami támogatások nem tartoznak a 88. cikk 3. bekezdésében meghatározott értesítési kötelezettség hatálya alá.

E felhatalmazás alapján a Bizottság 2001. január 12-én elfogadta a 69/2001/EK rendeletet az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek a *de minimis* támogatásokra történő alkalmazásáról. A rendelet szerint a maximum érték társaságként és 3 évenként 100 000 euró, amely alatt az 87. cikk 1. bekezdése nem alkalmazható. Itt tesznek említést arról is, hogy a minimum-támogatás nem érinti azokat a Bizottság által engedélyezett állami támogatásokat, amelyeket ugyanarra a projektre igényelhetnek a társaságok, vagy amelyek rendeltben szabályozott, kategóriánkénti kivétel alá tartoznak, s ez esetenként igen nagyvonalú támogatásokat eredményezett.

1.2. A szállítási szektor helyzete

A rendelet kidolgozásakor úgy állapodtak meg, hogy az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek *de minimis* támogatásokra történő alkalmazását tárgyaló 2001. január 12-i 69/2001/EK rendelet alkalmazási területéről továbbra is kizárják a szállítási ágazatot, mint ahogy azt az előzőekben is tették⁽¹⁾, s ugyanígy tesznek a halászlé és mezőgazdasági ágazatokkal is. E kivételes helyzet fő indoka az volt, hogy a szektort speciális szabályok rendezik, sajtóságos gazdasági vonások jellemzik, s még a kisebb összegű támogatások is megváltathatták a versenyhelyzetet a szállító vállalatok között, s ezzel megfelelhettek a szerződés 87. cikke 1. bekezdésében foglalt feltételeknek.

1.3. A kőszénipar helyzete

A kőszéniparra csak 2002. július 24., az ESZAK Szerződés lejárta óta alkalmazandó az EK Szerződése. E dátum óta a szektort speciális szabályok rendezik⁽²⁾, amelyek kizárják más kivételes szabályok alkalmazását⁽³⁾.

⁽¹⁾ A *de minimis* támogatással kapcsolatos közlések (HL C 68/9., 1996.6.3.) és a kis- és közepes vállalkozásoknak nyújtott állami támogatások (HL C 213/4., 1996.7.23.) szintén kizárták a szállítási szektort.

⁽²⁾ 1407/2002/EK rendelet a kőszéniparral kapcsolatos állami támogatásokról (HL L 205/1., 2002.8.2.).

⁽³⁾ 1407/2002/EK rendelet 1. cikk 3. bekezdés.

2. INDOKOK

2.1. A szállítási szektor helyzete

A 2001-ben választott megközelítési mód mára már túlhaladottá vált, a következő okok miatt:

2.1.1. Gazdasági környezet

Első helyen a szállítási szektor fokozatos liberalizációja említendő, amely késeinek mondható a többi gazdasági szektorral összehasonlítva, illetve a piac egyes szegmenseinek strukturális problémái is csak speciális szabályozást tettek lehetővé. A Bizottság megállapítja azonban, hogy a gazdasági környezet fejlődésen ment keresztül, amelynek eredménye az, hogy az erős versenytorzulásokat esetlegesen előidéző állami támogatások veszélye kevésbé fenyegető. Végeredményben a szállítási piacok megnyitása mára befejeződött, a piacok szerkezete stabilizálódott, aminek eredményeképpen a vállalatok pénzügyi síkon egészségesebbé váltak. Vagyis a hatóságokra ma már nem nehezedik akkora nyomás, hogy kiegészítsék a nehéz helyzetben lévő vállalatokat, vagy hogy számukra jogtalan segítséget nyújtsanak.

Viszont a szállítóipari szektor kizárása nem teszi lehetővé az értesítési kötelezettség alóli kivételezettséget, tehát az állami segítségnyújtással kapcsolatos eljárások alkalmazását minden támogatási összegre kötelezővé teszi. Egyébként pedig a tagállamok egyre gyakrabban használják a horizontális állami segítségnyújtást, ideértve a *de minimis* segítségnyújtást is, ami nyilvánvalóan megfeleltethető az ad hoc vagy szektorális segítségnyújtásról való lemondás versenypolitikai igényének. Az állami segítségnyújtás alkalmazható horizontális megoldásai, akár a kommunikációról⁽¹⁾, akár a *de minimis* segítségnyújtásról⁽²⁾ legyen szó, nem tartalmaznak kivételt a szállítóiparra vonatkozóan. A helyzet javítása, illetve a horizontális segítségnyújtás lehetőségét kereső tagállamok jogi biztonságának erősítése azt kívánja, hogy egyeztessük össze a szállítóipari állami segítségnyújtásról szóló szabályok alkalmazását és a gazdaság többi szektorában meglévő kivételes szabályokat.

Megjegyzendő, hogy az utóbbi években a Bizottság felé értesítésben jelzett kis összegű támogatások – ideértve a horizontális *de minimis*⁽³⁾ támogatások „szállítási” csomagjainak engedélyezését – a Szerződés rendelkezéseivel nagyobb nehézségek nélkül is összeegyeztethetőnek minősültek. Sőt, tárgyuk a közösségi politikai iránynak éppen hogy megfelelt: eszközállomány modernizálása a közösségi normákon felül⁽⁴⁾, kombinált szállítási módszerek alkalmazása, környezetvédelmi előírások alkalmazása⁽⁵⁾, környezetvédelmi szempontok szerint tisztának minősülő járművek beszerzése⁽⁶⁾. Egyéb hasonló esetek vizsgálat alatt vannak⁽⁷⁾. Viszont a Bizottság mindig is a Szerződéssel összeegyeztethetetlennek mondta ki azokat a szállítóeszköz-beszerzéseket, amelyeket a közúti szállítványozó társaságok⁽⁸⁾ minden környezetvédelmi, vagy biztonsági célzat nélkül végeztek, amennyiben ezek káros hatást gyakorolhattak a társaságok közötti versenyhelyzetre.

⁽¹⁾ Regionális célú állami támogatásokról szóló irányvonalak (HL C 74/9., 1998.3.10.) Környezetvédelmi állami támogatások közösségi keretszabályzata (HL C 37/3., 2001.2.3.)

⁽²⁾ A Bizottság 2001. január 12-i 68/2001/EK rendelete az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek képzési támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 10/20., 2001.1.13.), a Bizottság 2001. január 12-i 70/2001/EK rendelete az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek kis- és közepes vállalatoknak nyújtott támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 10/33., 2001.1.13.), a Bizottság 2002. december 12-i 2204/2002/EK rendelete az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek foglalkoztatási támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 337/3., 2002.12.13.), a Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK „eljárási” rendelete az EK Szerződés 93. cikke végrehajtási módjáról (HL 83/1., 1999.3.27.)

⁽³⁾ 2002. október 16-i döntés a 600b/2001-es esetről – Spanyolország „szállítási szektor támogatásai”, stb.

⁽⁴⁾ 2001. június 9-i „Lorenz” döntés az N 409/2001-es esetről – Spanyolország „ARTE/PYME program”.

⁽⁵⁾ 2003. március 5-i döntés az N 353/2001-es esetről – Franciaország „ADEME támogatási rendszer a szállítási szektorban”.

⁽⁶⁾ 2002. május 22-i döntés az N 100/2001-es esetről – Dánia „támogatások közúti szállítóknak”.

⁽⁷⁾ N 202/2003-as eset – Svédország „a kis- és középvállalkozások munkaadói járulékaiknak csökkentése”.

⁽⁸⁾ A Bizottság „RENOVE”-döntései: állami támogatásról szóló döntések: 1998. július 1-i C 20/1996 98/963/EK (1994 – 1996 időszak), ill. C 65/1998 2001/605/EK (az előző időszak 1997-es meghosszabbítása), a Bizottság „adóhitelről” szóló döntése: 1993.6.9-i C 32/92 93/496/EGK (1992-es időszak), állami támogatásról szóló döntés 1996.10.22-i C 45/95 96/3078 (1993-1994-es időszak)

2.1.2 A jelenlegi szabályozás hatásai

A „RENOVE” döntésekig a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kivétel a szállítási szektor egészére vonatkozott. Valójában a 2002. szept. 26-i (C-351/98) ⁽¹⁾, illetve a közúti szállításokra vonatkozó, 2003. február 13-i (C-409/00) ⁽²⁾ döntésekben a Bíróság akként rendelkezett, hogy a *de minimis* szabály alóli kivétel nem alkalmazható a szállítás tevékenységet nem szakmaként gyakorlóakra, illetve, hogy álláspontja ellentétes a különböző szállítási tevékenységi formák között különbséget nem tévő, és így a támogatásokat a Szerződéssel összeegyeztethetetlennek minősítő bizottsági megközelítéssel. Vagyis a két vállalkozási kategória más minősítés alá esik. Egyrészt léteznek a szállítást, mint fő tevékenységi körüket gyakorló társaságok, amelyek támogatásból csak akkor részesülhetnek, ha az meghatározott céllal (regionális, környezetvédelmi, kis- és középvállalkozások) párosítható, s amelyeknek esetében a támogatást a Bizottsággal engedélyeztetni kell, még akkor is, ha annak összege a felső határ alá esik. Viszont azok a társaságok, amelyek *stricto sensu* nem tartoznak a szállítási szektorba, de amelyeknek saját (önmaguk részére végzett) szállítási tevékenységük is van ⁽³⁾, részesülhetnek a *de minimis* szabályok adta lehetőségekből a Bizottság előzetes engedélye nélkül.

2.1.3. Eszközök

Ami pedig a szállítási szektorba tartozó társaságok gördülő eszközeit illeti (közúti jármű, hajó- és repülőgép-vásárlás), ésszerű kiértékelni a társaságonkénti és 3 évenkénti 100 000 eurós támogatás esetleges versenyjogi hatásait. A szállító repülőgépek és hajók árait alapul véve a szektor szerkezetére gyakorolt hatás feltételezhetően elhanyagolható. Azonban a közúti szállítási szektorban a 3 évenkénti 100 000 euró jelentősnek tekinthető. A szektor kivételes szerkezeti tulajdonságait alapul véve, illetve a kis szállítók jelentős számát (főként egyes tagállamokban ⁽⁴⁾), illetve a gördülő járművek árát ⁽⁵⁾ is tekintetbe véve meg kell állapítani, hogy ilyen összegek megváltoztathatják a kereskedelmi kapcsolatokat és torzíthatják a versenyt. Amennyiben a támogatott beruházások következményeképpen a járművek lecserélésének költségei jelentősen csökkennének, akkor ezek a támogatások működési támogatásoknak minősülhetnének. E támogatások a közúti járműpark növekedéséhez is vezethetnek, amely egy ilyen éles versenyhelyzetű piacon a profitrést még jobban szűkítheti. Ezért kívánatos dolog fenntartani a gördülő járművek beszerzésére (egy teherautó vásárlása) vonatkozó kivételt a közúti szállítási szektorban.

Mindemellett egy ilyen kivétel fenntartása azzal a kockázattal is járhat, hogy a harmadik személyek részére végzett szállítási tevékenység és a saját tevékenység keretében ⁽⁶⁾ végzett szállítás különböző minősítése tovább torzíthatja a versenyt a szállítási tevékenység e két szegmense között. A Bizottság ezért kivizsgálja ennek alakulását és a közúti szállításra gyakorolt hatását.

⁽¹⁾ C-351/98. ügy, Spanyolország v. Bizottság, 2002. szeptember 26-i döntés, Renove I, I. kötet-8031.

⁽²⁾ C-409/00, ügy, Spanyolország v. Bizottság, 2003. február 13-i döntés, Renove II, I. kötet-1487.

⁽³⁾ Ezekben az esetekben a Bíróság megerősítette a következőket: jóllehet az önmaga számára végzett szállítási tevékenység a *de minimis* szabályozásban meghatározott szállítási szektornak nem része, ez a szektor közvetlen versenyhelyzetben marad a professzionális szállítással a *de minimis* küszöböt meghaladó támogatások tekintetében. Azonban a Bíróság megállapította, hogy „a Bizottság nem utasíthatja vissza a *de minimis* szabály alkalmazását azokra a támogatásokra, amelyeket a szektorhoz tartozó vállalkozásoknak nyújtottak, feltéve, hogy ezeket a vállalkozásokat más szabályok e szabály alkalmazásából nem zárták ki.”

⁽⁴⁾ Valójában a közúti szektor jelentős szegmenseit kis méretű vállalkozások alkotják. E mikro-vállalkozások számára a kijelölt legfőbb határ alatti összeg is relatíve jelentős támogatást képviselhet. 2000-ben az áru fuvarozó társaságok száma Spanyolországban 130 141 volt, 112 173 Olaszországban, 32 885 Németországban, 36 819 Nagy-Britanniában, 10 290 Hollandiában (forrás: Eurostat). A vállalatok 2000-ben elért árbevétele Spanyolországban és Olaszországban igen kicsi, ami a sok apró vállalkozás létének tanújele: 160 000 euró Spanyolországban, 280 000 euró Olaszországban, míg Hollandiában az átlag 1 350 000 euró, 710 000 Németországban. Megjegyzendő, hogy ez átlagszámítás eredménye (kis-, közepes és nagyvállalatok egy csoportba vételével). A szektor finomabb elemzése minden bizonnyal azt mutatná ki, hogy a (nagy számú) kis családi vállalkozások átlagos árbevétele az országos átlag alatt marad. A vállalatonként foglalkoztatott munkavállalók átlagos száma szintén sokat elárul a vállalkozások méreteiről. Az Európai Unióban a társaságoknál átlag 5-6 fő dolgozik. Ez a szám 3 főre esik Spanyolország és Olaszország esetében. Mivel itt is átlagos értékről van szó, az eredményből arra lehet következtetni, hogy az egyfős vállalkozások száma igen magas.

⁽⁵⁾ 90 000 és 120 000 euró 40 tonnás kamionokra.

⁽⁶⁾ Egyébként e szektor vállalkozásai között a kapcsolatok képlékenyek, ezért valószínűsíthető, hogy a piac szerkezete azonnal reagálna az ilyen pénzügyi apportokra, a közösségi érdekekkel ellentétes módon.

2.1.4. A Bizottság forrásainak felhasználása

Végezetül emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság humánerőforrásai állami támogatások ellenőrzésére rendelkezhető állományának szükségképpen korlátozott volta miatt hasznos lenne a közösségi műveleteket azokra a támogatásokra összpontosítani, amelyeknek összege és felhasználási területe alapján a súlyos versenytorzítás inkább valószínűsíthető. Annál is inkább, mert a Bizottság egyre több értesítést kap állami támogatásokról, illetve az EU 25 tagállamosra bővült, vagyis tevékenységét a versenyhelyezetre legkárosabb befolyást gyakorló esetekre kell koncentrálnia.

2.1.5. Összegzés

Mindazon tapasztalat alapján, amit a Bizottság a *de minimis* szabály nem-alkalmazásnak ideje alatt több Tagállam szállítási szektorának állami támogatásaival kapcsolatban felhalmozott, megállapítható, hogy a közúti szállítványozók gördülő eszközeinek beszerzése kivételével a szállítványozó társaságoknak biztosított, a 100 000 eurós plafont 3 éven keresztül meg nem haladó támogatások nem érintik a tagállamok közötti kereskedelmi kapcsolatokat, nem torzítják a versenyt, illetve nem fenyegetnek a verseny torzításával. A Bizottság tehát ennek alapján azt ajánlja, hogy a jelenlegi helyzetet igazítsák ki azzal, hogy a szállítványozási szektort vegyék ki a *de minimis* szabály alóli kivételek közül, egyes jól meghatározott esetek kivételével (lásd a 2.1.3 pontot.).

2.2. A kőszénipar helyzete

A kőszénipar csak az ESZAK szerződés lejárta óta, azaz 2002. július 24. óta tartozik az EK Szerződésének hatálya alá. E dátum óta a szektort speciális szabályok ⁽¹⁾ rendezik, amelyek nem teszik lehetővé más kivételes szabályok ⁽²⁾ alkalmazását. Ezek szerint a Bizottság az engedélyezési jogkörét a kormányok által tervezett intézkedésekről nyújtott pontos és teljes információk alapján gyakorolja és a tagállamok csoportosított adathalmazt közölnek azokról a beavatkozásokról, amiket közvetlenül vagy közvetett módon a kőszénipar érdekében terveznek. E speciális jellemzőket alapul véve bármilyen összegű támogatás betöltheti a 87. cikk. 1. bekezdésének feltételeit. A *de minimis* alkalmazása viszont nem tűnik elfogadhatónak.

⁽¹⁾ A kőszéniparnak nyújtott állami támogatásokról szóló, 1407/2002/EK rendelet (HL L 205/1., 2002.8.2.)

⁽²⁾ 1407/2002/EK rendelet 3. cikk 1. bekezdés

Tervezet

a Bizottság rendelete a Bizottság 2001. január 12.-i 69/2001/EK rendeletének módosításáról, amelynek tárgya az EK Szerződés 87. és 88. cikkének alkalmazása a *de minimis* támogatásokra

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a Tanács 1998. május 7.-i 994/98/EK rendeletére, amelynek tárgya az Európai Közösséget létrehozó szerződés 92. és 93. cikkei és főként a 2. bekezdés alkalmazása bizonyos horizontális ⁽¹⁾ állami támogatásokra,

a rendelet tervezetének közzététele után,

a tanácskozó testület állami támogatásokról alkotott véleményének kikérése után,

figyelembe véve, hogy:

- (1) A 994/98/EK rendelet felhatalmazza a Bizottságot, hogy rendeleti úton határozzon meg egy felső küszöböt, amely fölött az állami támogatások már, mint a Szerződés 87. cikke 1. bekezdésének nem mindenben megfelelőt minősíthetnek, illetve a Szerződés 88. cikke 3. bekezdése alatt meghatározott értesítési eljárás kötelezettsége alá esnek.
- (2) A Bizottság alkalmazta a Szerződés 87. és 88. cikkeit, és számos döntésében legfőképpen az állami támogatás fogalmát pontosította a Szerződés 87. cikke 1. bekezdése szerint. Az EK Szerződés 87. és 88. cikkeinek *de minimis* ⁽²⁾ támogatásokra alkalmazása tárgyában a Bizottság legutóbb a 2001. január 12.-i 69/2001/EK rendeletében kifejtette, politikájában melyik az a *de minimis* felső határ, amely fölött a 87. cikk 1. bekezdése már nem alkalmazható.
- (3) Tekintettel a mezőgazdasági, a halászati, a vízi növénytermesztési és szállítási szektorok speciális szabályaira, figyelembe véve azt a kockázatot, hogy e szektorokban a még viszonylag kis összegű támogatás is megfelelhet a Szerződés 87. cikke 1. bekezdése kritériumainak, a Bizottság annak idején kizárta e fenti szektorokat a 69/2001/EK rendelet alkalmazási köréből. A szállítási szektor fokozatos és a gazdaság többi szektorához viszonyított kései liberalizálása, illetve a bizonyos szegmensek strukturális problémái csak speciális szabályozást tettek lehetővé kezdetben.
- (4) Egyebek között a Bíróság 2002. szeptember 26.-i (C-351/98) ⁽³⁾ és 2003. február 13.-i (C-409/00) ⁽⁴⁾ döntései a Renove I és II, közúti szállítási tárgyú ügyekben megállapították, hogy a *de minimis* szabály kedvezően alkalmazható a saját maga számára szállító társaság tevékenységére. Valójában a Bíróság szerint ⁽⁵⁾ „amennyiben a szállítási szektort kifejezetten kizárjuk a *de minimis* szabály hatálya alól, akkor a kivételt a fogalom szoros értelmében kell venni”. Ettől fogva nem terjeszthető ki a nem szakmai tevékenységük keretében szállítókra. Ennek következményeképpen, mint azt a Bíróság ⁽⁶⁾ megállapítja, „a Bizottság nem utasíthatja el a *de minimis* szabály alkalmazását az olyan társaságoknak nyújtott támogatások tekintetében, amelyek a szektorhoz tartoznak, és egyéb szabályok szerint nincsenek kizárva a szabály alkalmazásából”. A „Renove” döntésig a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kivétel a szektor egészére vonatkozik.
- (5) A liberalizáció óta a piac átstrukturálódott. A közösségi érdekekkel ellentétes, és a *de minimis* támogatásokkal esetlegesen bekövetkező versenytorzulás elviekben ma már nem fenyeget. Viszont jelentkezik igény az átláthatóság javítására, illetve arra, hogy a gazdaság minden szektorának, ideértve a szállítási szektort is, azonos elbánás jusson.

⁽¹⁾ HL L 142., 1998.5.14., 1. o.

⁽²⁾ HL L 10., 2001.1.13., 30. o.

⁽³⁾ I. kötet -8031.

⁽⁴⁾ I. kötet -1487.

⁽⁵⁾ C-409/00. ügy, 2003. február 13.-i döntés, Renove II, 70. pont, I. kötet -1487

⁽⁶⁾ C-351/98. ügy, 2002. szeptember 26.-i döntés, Renove I, 53. pont, I. kötet -8031

- (6) Sőt, a Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok olyan általános támogatási rendszert hoztak létre, amely a *de minimis* küszöb alatt marad, és horizontálisan alkalmazandó a gazdaság minden szektorára, beleértve a szállítást is. Pedig a szállítási szektor kizárása a jelenlegi *de minimis* rendszerből azt jelenti, hogy a támogatásokról minden esetben értesíteni kell a Bizottságot, ami az alkalmazás hatékonyságát számottevően rontja.
- (7) A Bizottság által a *de minimis* szabály nem alkalmazásának éveitől a szállítási szektor támogatásai tekintetében felhalmozott tapasztalat alapján kijelenthető, hogy a közúti szállítók gördülő eszközeinek beszerzése kivételével a szállító társaságok részére 3 évente 100.000 eurót nem meghaladó támogatás nem zavarja a tagállamok kapcsolatait és nem torzítja a versenyt, illetve ilyenekkel nem fenyegetnek.
- (8) A közúti szektor speciális szerkezetére tekintettel (főleg bizonyos tagállamokban), és mivel a gördülő eszközök ára közel esik a *de minimis* küszöbhez, figyelembe kell venni, hogy ezek a támogatások természetüknél fogva befolyásolhatják a kapcsolatokat és torzíthatják a versenyt a tagállamok között, ami ellentétes a közösségi érdekekkel. Ezért helyénvaló a közúti szállítási szektor gördülő eszközbeszerzései tekintetében a kivételt továbbra is fenntartani.
- (9) Csak az ESZAK Szerződés lejártáig, vagyis 2002. július 24. óta tartozik a kőszénipar az EK Szerződés hatálya alá. Azóta ezt a szektort speciális szabályok⁽¹⁾ rendezik, amelyek más kivételrendszerek⁽²⁾ alkalmazását nem engedik meg. Ezek szerint a Bizottság az engedélyezési jogkörét a kormányok által tervezett intézkedésekről nyújtott pontos és teljes információk alapján gyakorolja és a tagállamok csoportosított adathalmazát közölnék azokról a beavatkozásokról, amiket közvetlenül vagy közvetett módon a kőszénipar érdekében terveznek. E speciális jellemzőket alapul véve bármilyen összegű támogatás betöltheti a 87. cikk 1. bekezdésének feltételeit. A *de minimis* alkalmazása viszont nem tűnik elfogadhatónak.
- (10) A jogbiztonság azt kívánja, hogy még hatálybalépése előtt tisztázódjon a támogatásokról szóló rendelet hatása.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 69/2001/EK rendelet a következők szerint módosul:

1. Első cikk, a) pontban a következő szavak törlendők: „a szállítási szektoré” és ezek helyébe a következő szavak lépnek: „a kőszénipari szektoré, mint ahogy azt a 2002. július 23-i 1407/2002/EK rendelet a kőszénipari támogatásokkal kapcsolatban meghatározza⁽³⁾”.
2. Az első cikkhez a következő szavak illesztendők: „d) pont támogatások a szállító társaságok gördülő-eszköz-vásárlásaira”

A 4. cikkben az (1) bekezdés után a következő bekezdést kell betoldani: „(2) E rendelet alkalmazandó azokra a támogatásokra is, amelyeket hatálybalépése előtt nyújtottak, feltéve, hogy e rendelet 1. és 2. cikkeiben foglalt feltételeket betöltik. Azokat a támogatásokat, amelyek e feltételeket nem töltik be, a Bizottság megvizsgálja a vonatkozó keretszabályok, az irányvonalak, közlemények és vélemények alapján.”

A 4. cikkben a (2) bekezdés száma (3)-ra változik..

2. cikk

Ez a rendelet az Európai Közösség Hivatalos Lapjában történő közzététel utáni huszadik napon lép hatályba.

⁽¹⁾ 1407/2002/EK rendelet a kőszéniparnak nyújtott állami támogatásokról (HL L 205/1., 2002.8.2.)

⁽²⁾ 1407/2002/EK rendelet 3. cikk 1. bekezdés

⁽³⁾ HL L 205/1., 2002.8.2.